

N°	Constructeur	Année	Type	Moteur	Tare	Longueur H.T.	Provenance	Réception
3071	Corpet-Louvet 1816	1932	Locomotive 030 T	Vapeur 430 ch	29 t	7,84	C.F.T.A. Meuse	1973
13	Meuse 1828	1903	Locomotive 030 T	Vapeur 400 ch	29 t	7,30	Robert Espagne Mines de Marles puis Bordeaux - Bègles	1976
D1	Valermi 1280	1957	Tracteur 2 essieux	150 ch Willème	30 t	7,30	Luxey - Mont de Mar- san, V.F.L.	1977
12000	B.D.R.	1932	Tracteur 2 essieux	150 ch Willème	26 t	8,41	C.F.T.A. Gironde	1970
M7	De Dion-Bouton	1935	Autorail 2 essieux 38 pl	180 ch Willème	14 t	11,38	C.F.T.A. Franche Comté et Gironde	1976
M104	De Dion-Bouton	1938	Autorail 2 es. 25 pl.	150 ch Willème	17 t	14,75	C.F.D. Indre et Loire	1972
902	Billard	1947	Autorail 2 es. 32 pl.	100 ch Panhard	9 t	11,80	S.N.C.F. U 150	1971
5822	Renault	1947	Autorail 4 essieux 63 pl	150 ch Renault	17 t	16,04	S.N.C.F.	1971
3M 305	Billard	1953	aluminium poli Draisine 13 pl	Dog				

venir à Sabres (correspondance de ou vers Bordeaux). Elle est à conseiller à tout amateur de « secondaires » qui pourra à loisir circuler aussi sur les trains vapeur de Sabres-Marquèze.

Les efforts de l'équipe de bénévoles de l'A.B.A.C. ont été récompensés par d'excellents résultats sur le plan de la fréquentation. 52.500 voyageurs AR en 1976 dont 9225 scolaires.

Les perspectives d'avenir concernent la section Labouheyre-Marquèze qui à moyen ou long terme devrait bénéficier d'une amélioration de sa desserte, voir des circulations spéciales pour les scolaires venus par la S.N.C.F. et pourquoi pas des circulations « vapeur ».

★

### LE PETIT TRAIN TOURISTIQUE DE ST TROJAN LES BAINS.

Si quelques amateurs ferroviaires ont encore en leur possession le N° 993 de la « Vie du Rail », du 25 avril 65, ils peuvent lire page 3, cette phrase qui saluait la création du Petit Train :

« Il fallait une foi solide, beaucoup d'optimisme et même d'inconscience pour créer ce chemin de fer, en ajoutant à des obligations professionnelles diverses, celles de consacrer loisirs, puissance de travail, capitaux, à une entreprise dont il n'était pas certain qu'elle aboutirait. » et pourtant, conservant le même optimisme et la même foi d'année en année, le trafic continue, s'amplifie, la voie s'améliore, le parc traction se complète et la lutte contre les éléments déchainés se poursuit inlassablement.

#### Parc du matériel roulant.

Au cours de la saison 76, le matériel suivant a été mis en œuvre :

- 3 locotracteurs à bielles-moteur Deutz 2 AL. 514 28 CV ;
- 1 locotracteur à chaînes Ruston avec moteur Deutz 28 CV ;
- 1 locotracteur à chaînes Ruston moteur d'origine 40 CV.

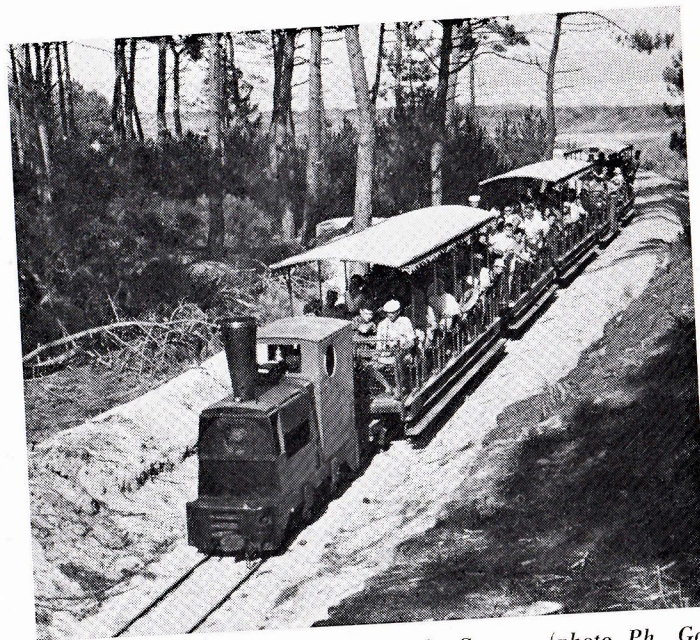
Ces deux locotracteurs ont été maintenus en réserve pour le dépannage.

Le parc « Billard » a été notablement renforcé par l'acquisition de 2 engins de 75 CV provenant de la Briquetterie de La Rochefoucauld (16) qui après démontage complet, révision et remise en état, ont participé de suite au gros trafic de juillet et d'août permettant de faire face à une demande accrue de la clientèle,

tes, la rotation complète demande une heure vingt à une vitesse moyenne de 13 km/heure.

Toujours des trains de nuit, mais qui, cette année ont du être supprimés en juillet du fait du changement d'heure qui prolongeait le jour jusqu'à 22 h 30.

Pour les amateurs de chiffres, notons que nous avons transporté : 159.185 voyageurs, totalisant en tout : 1.073.646 voyageurs/km.



En route vers Maumusson, tranchée de Gaiseau (photo Ph. Gala)

Le parc remorqué est toujours constitué par 20 voitures baladeuses sur bogies Koppel dont 4 découvertes, un wagon bar, une plateforme pour les travaux, un wagon groupe électrogène, une grue sur bogies et 4 wagonnets basculeurs.

#### Trafic de la saison 76.

Toujours limité à deux aller et retour le matin avec une rame. L'après-midi, nous avons 4 rames en ligne, assurant 12 aller-retour avec départs cadencés toutes les 20 minu-

Le total cumulé des voyageurs/km transportés depuis l'ouverture du 1<sup>er</sup> juillet 1963, atteint le chiffre de : 8.646.773 voyageurs/km.

#### Hivernage 76-77.

##### La voie.

Très sollicitée par un trafic intense avec une sécheresse considérable, de gros travaux de bourrage ont été entrepris.

La voie lourde en 20 kg sur traverse de bois a été prolongée jusqu'à St Trojan et raccordée à la voie de 18 kg.

La tranchée de Gatseau a été équipée elle aussi en voie lourde pour lutter contre l'ensablement excessif.

La digue de Gatseau rongée par les tempêtes d'octobre et de novembre a dû être refaite par nos soins, la voie ripée, le câble téléphonique déplacé.

Enfin, la gare terminus de Maumusson, préventivement démontée, a dû être entièrement dégagée des tonnes de sable amenées par le vent d'hiver et environ 1.500 m<sup>3</sup> de sable ont dû être déplacés au bulldozer.

Devant la nouvelle avance de la mer, l'axe de la gare a dû être modifié.

### Le parc traction

Après un rapide échange standard, cylindres, pistons à la loco Deutz n° 2, l'effort principal a porté sur les locotracteurs «Billard», dont nous avons apprécié la puissance et la souplesse dans le trafic estival.

Loco 6 : moteur neuf de 110 CV Panhard.

Loco 7 : moteur refait à neuf de 75 CV Panhard.

Loco 8 : moteur refait à neuf de 75 CV Panhard.

Loco 9 : moteur refait à neuf de 75 CV Panhard.

Les locos 7 et 9 sont en cours de transformation et d'équipement avec des transmissions hydraulique Linde (Pompe PV 75 et moteur MF 105).

Le pont transversal de la loco 9 a été reconstruit pièce par pièce à partir du modèle sur la loco 7.

Réfection à neuf des radiateurs des locos 7 et 9.

Révision complète des chaînes et engrenages d'entraînement.

### Le dépôt.

Le garage a été agrandi pour recevoir tous les locotracteurs et le train de travaux (plateforme, grue, groupe électrogène).

Il est doté d'un magasin annexe pour les moteurs et les rechanges et d'un apprentis pour la chenillette incendie et le tracto-pelle.

Les voies d'épi 6 et 7 doivent être prolongées.

### Les transmissions.

Elles ont été considérablement renforcées pendant la saison 76.

En plus du téléphone P et T existant, le réseau intérieur a été révisé et perfectionné.

Chaque locotracteur est muni d'un appareil de campagne lui permettant en voie, d'appeler le central, grâce au câble souterrain multipaires.

A l'ancien système radio O.C. nous avons substitué un réseau E.R. type copilote en modulation de phase sur 151/162 MHz.

Chaque loco en trafic est dotée d'un appareil E.R. en liaison avec le Central et la gare départ.

Des 2 postes fixes, un appel sélectif de chaque loco en ligne est possible, ce qui permet une intervention immédiate sur tous les points du réseau et assure le maximum de sécurité.

Cette dernière est encore renforcée par l'utilisation de bâtons pilotes sur les différents cantons, pour stimuler la vigilance des conducteurs.

### Les projets.

Pour 1977, il reste encore beaucoup à faire avant la grande saison, en particulier :

La correction de courbe entre le dépôt et la « Vigne américaine ».

L'expérimentation des transmissions hydrauliques sur les loco Billard.

L'agrandissement du dépôt en vue de l'augmentation du parc voitures.

Le renforcement du réseau radio-électrique de sécurité et du téléphone.

Plus tard, nous envisageons la création de parkings à St Trojan et la réalisation de la boucle toujours remise.

La reconnaissance d'un nouvel itinéraire forestier entre les Bris et la Vigne Américaine PK 7,10 à 13,5), et peut-être l'adoption d'un système de contrôle par télévision des principales gares et croisements du parcours à partir d'un poste central de disoatching.

Puisse le beau temps se mettre maintenant de la partie !

Dr P. GALA.

Retour vers St Trojan avec la Billard n° 6 (photo Ph. Gala)

