

## TRAMWAY TOURISTIQUE FORESTIER DE SAINT-TROJAN

Bien que nous fassions peu parler de nous dans cette revue de la FACS, (ce que la Rédaction nous reproche), ce serait une lourde erreur de croire que rien ne se fait à St-Trojan et que l'hivernage consiste à rester bien tranquillement au coin du feu en attendant le printemps !

Faisons un peu le point de nos activités.

### La voie :

Le renouvellement commencé en 1977 est poursuivi chaque hiver, la voie Brigade, base de l'installation du réseau a été remplacée par de la voie de 18 et 20 kg sur traverses de bois tirefonnées, provenant de réemploi SNCF, débitées, entaillées, percées et traitées.

Toutefois, il subsiste encore 500 m de voie de 12,5 kg entre la « Vigne Américaine » et le fond des Bries et 900 m de voie de 15 kg entre le dépôt et la gare de Gatseau qui tiennent l'une et l'autre très bien au trafic.

Le remplacement de la voie se fait rapidement grâce à une grue hydraulique et moto tirefonneuse, on peut ainsi

poser par jour, 150 à 200 m de voie éclissée, qu'il faut ensuite bourrer et dresser.

Durant l'hiver 85-86, nous avons procédé à l'allongement de la gare de Gatseau de 10 m pour accueillir des trains plus longs et installé une 3<sup>e</sup> voie parallèle aux existantes de la gare Préventorium-Lanelongue entraînant la construction de deux aiguillages complets, en atelier.

Les deux triangles américains de St Trojan et Maumusson ont également été repris avec adjonction de contre-raills.

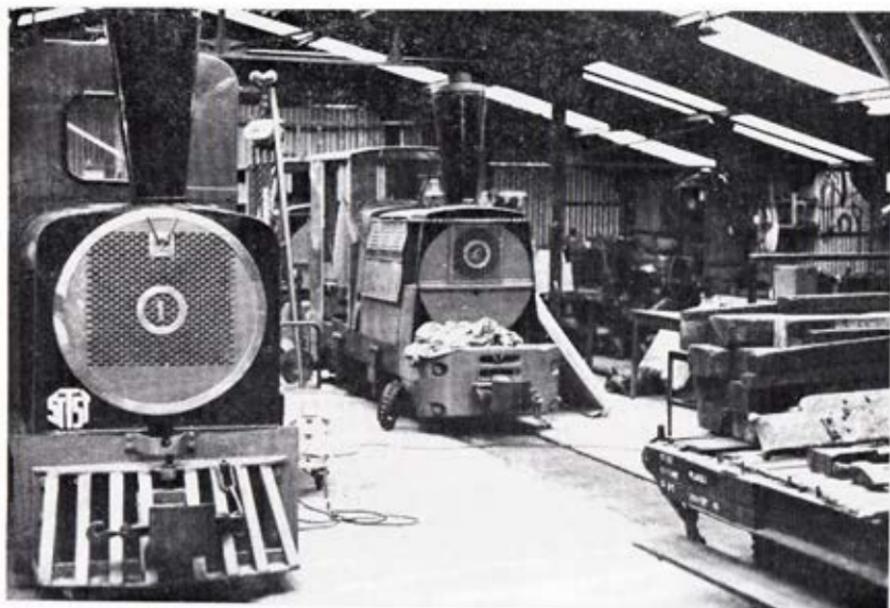
**Lutte contre la mer :** L'actuel terminus de Maumusson nous pose moins de problèmes depuis qu'on a dû renoncer à escalader la dune littorale, l'avance de l'érosion marine s'étant stabilisée avec un certain recul perceptible de la mer.

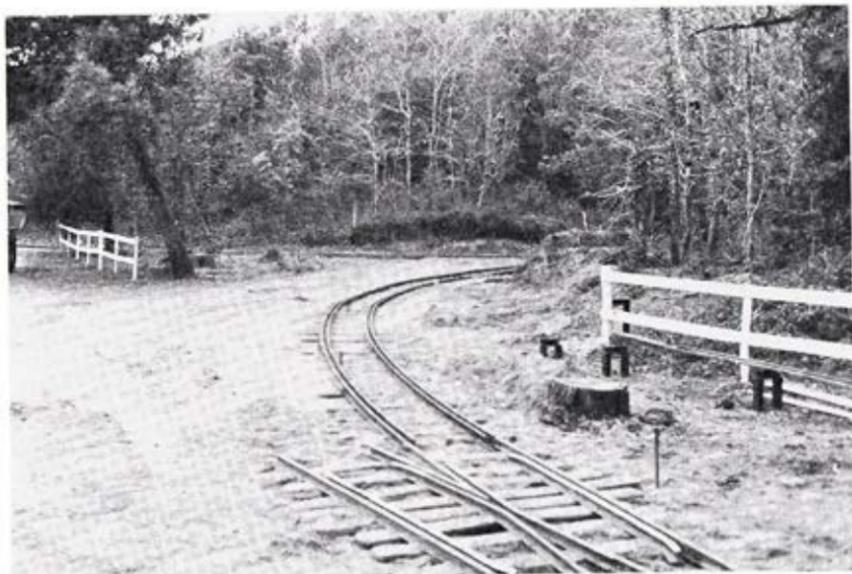
Quant à la digue de Gatseau, elle est régulièrement grignotée par les grandes marées et tous les ans il faut ramener le long de la voie 1 500 à 2 000 m<sup>3</sup> de sable, travail épuisant et onéreux que nous effectuons avec du matériel TP lourd (chargeur Case 80 ch).

### Parc

**Traction :** Notre parc traction s'est peu modifié, les petits locotracteurs

Tramway de St Trojan, intérieur de l'atelier, locotracteur 1 et 4





Triangle américain de St Trojan en cours de réaménagement.

Deutz 1 à 3 assurent toujours le trafic en avant et en arrière saison.

Le troisième a été arrêté et mis en réserve par suite d'une rupture de boîte de vitesse. Le locotracteur n° 4 Ruston est lui aussi en réserve en attendant la remise en état de son moteur ou son remplacement. Le Ruston n° 5 dotée d'un nouveau moteur Deutz 3 cylindres et d'un convertisseur de couple, est opérationnel.

Les locotracteurs Billard 6, 7 et 8 sont aussi opérationnels, le 6 est toujours équipé d'une boîte mécanique, tandis que les 7 et 8 sont dotés d'un moteur 5 cylindres Deutz, équipés de pompe et moteur hydraulique Linde, assurant un fonctionnement particulièrement souple.

Le 9 est en cours de remontage et pourra participer à l'exploitation au cours de la saison 86, étant doté d'une boîte mécanique entièrement reconditionnée.

**Matériel tracté** : sans changements. Nous avons toujours 20 voitures à bogies dont 4 sans toiture.

Pour le travail de voie, nous utilisons

toujours une plateforme atelier, un wagon groupe électrique de 15 kW et une grue hydraulique sur bogies.

Le parc est complété par le wagon-bar, un tracto-pelle Massey Ferguson et le chargeur Case de 80 Ch.

**Dépôt et atelier** : Peu de changement, les différents appareils de voie ont été revus et renforcés. Un local toilette avec eau courante, a été édifié à proximité de la gare de Saint Trojan.

Les possibilités de l'atelier ont été considérablement agumentées par l'acquisition de 2 tours Ernault Batignolles, avec respectivement, 30 et 45 cm de hauteur de pointe et 1,80 et 3 m de banc. Cet ensemble est complété par une fraiseuse, une scie à métaux alternative et une mortaiseuse, certes ancienne mais efficace.

En plus de soudures à l'arc et auto-gène nous nous sommes dotés d'un ensemble à l'argon en continu, qui permet le rechargement des bandages, tant des locotracteurs que des roues, essieux et bogies, notamment depuis 2 ans de 10 essieux Billard ramenés à leur cote d'origine et 40 roues au total... mais nous en avons 160.

### Exploitation et sécurité :

Pour alléger le personnel nous avons du réduire de 4 à 3 le nombre de trains en circulation, ce qui, avec des horaires bien respectés, permet de faire face à la demande de la clientèle. Le soir deux trains supplémentaires permettent le retour des plages, sans modification d'horaire, avec une circulation à vue.

Nous envisageons la possibilité d'ajouter en fin de journée, une voiture à chaque train, mais une autorisation spéciale de la commune et de la DDE sera à obtenir. Dans cette optique, nous avons procédé à un essai d'installation d'un système de freinage à air comprimé sur une voiture. Cette installation expérimentale doit être étendue à d'autres voitures. C'est d'ailleurs dans le sens de ce projet que nous avons procédé à l'allongement des voies des gares. Les premiers résultats sont intéressants.

Outre les tableaux de marche, les conducteurs utilisent les bâtons pilotes dans chaque canton et la liaison radio par poste ER sur chaque locotracteur avec la gare de Saint Trojan, le dépôt et Maumusson. Des appels sélectifs permettent d'entrer directement en liaison entre un poste fixe et une loco, ou bien 2 locos entre elles. Le téléphone qui suivait toute la voie, a du être supprimé par suite d'actes de vandalisme sur la ligne souterraine et du vol de centaines de mètres de câble à 6 et 8 paires. Seul subsiste une ligne souterraine entre le dépôt et Gatseau.

### Projets :

Devant les résultats obtenus, nous envisageons de poursuivre l'équipement de voitures freinées et d'obtenir l'autorisation d'une 6<sup>e</sup> voiture.

L'achèvement de la Billard n° 9 est prévu maintenant à bref délai.

La construction de voitures fermées pour le trafic d'avant et d'arrière saison reste toujours à l'étude.

Au point de vue de nos travaux de voie, nous envisageons un éventuel déplacement vers la forêt, du tronçon installé sur l'ex chemin vicinal n° 3.

Manquant actuellement d'aide bénévole, une augmentation de nos effectifs d'entretien d'hiver serait souhaitable, mais hélas nos sommes limitées par des charges beaucoup trop lourdes qui nous interdisent toute embauche nouvelle. Peut-être cela changera-t-il ?

Docteur P. Gala.

### CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DES LANDES DE GASCOGNE.

Activité soutenue pour le Chemin de fer touristique des Landes de Gascogne au cours de la saison 1985.

Sur la voie, 224 traverses ont été changées dans le cadre du renforcement de la section Labouheyre - Marquèze. Sur Sabres - Marquèze, les travaux ont été limités (8 traverses) mais la voie a été soumise à rude épreuve au cours de la saison en raison de la sécheresse et de l'accroissement de la masse des convois (voitures métalliques). 540 traverses devront être remplacées au cours de l'hiver. Le désherbage chimique a été effectué sur l'ensemble de la ligne avec un nouveau wagonnet remplaçant l'ancien hors d'usage. La clôture de la gare a été entièrement remise à neuf, elle est maintenant équipée de 6 WC installés dans l'ancien bâtiment annexe VFL.

En ce qui concerne le matériel, le dépôt a reçu des tuiles de verre afin d'améliorer l'éclairage. Une perceuse à colonne est installée et l'utilisation des quatre véris du dépôt de Bordeaux est maintenant possible. Ceci permettra des opérations de levage autrefois impensables. La locomotive diesel 4028 (ex Gironde) est allée à Bordeaux en vue du reprofilage des 4 essieux. Une nouvelle draine 3M032 a été réceptionnée et mise en service après peinture. Trois remorques ex SNCF d'automotrices 4100 sont maintenant en activité après peinture aux couleurs locales. Ceci permet la circulation de rames homogènes métalliques ou Palavas. L'entretien de ce dernier matériel se poursuit avec cette année les voitures 220 (remise à neuf de la toiture et peinture) et 229 (peinture). Sur le reste du matériel, la maintenance courante est aussi effectuée.

Les engins ont parcouru 14 393 km avec utilisation de 12 600 litres de fuel et de 13 tonnes de charbon. La 4028 vient largement en tête avec 5225 km. A part la période de sécheresse grave, les locomotives à vapeur ont circulé selon le programme prévu (912 km). Un engin routier fourgonette AMI 8 a été acquis en vue de faciliter les travaux de voie et les déplacements pour achat de petit matériel.

Aucun changement sur les périodes d'exploitation annuelle ou le type de desserte. Les résultats sont par contre