

Nouvelles des Chemins de Fer Touristiques

MUSEE DES TRANSPORTS DE PITHIVIERS

Le Musée des Transports de Pithiviers organise les 24 et 25 mai prochain un Festival vapeur, avec le concours de l'Antony vapeur club de France. Au programme :

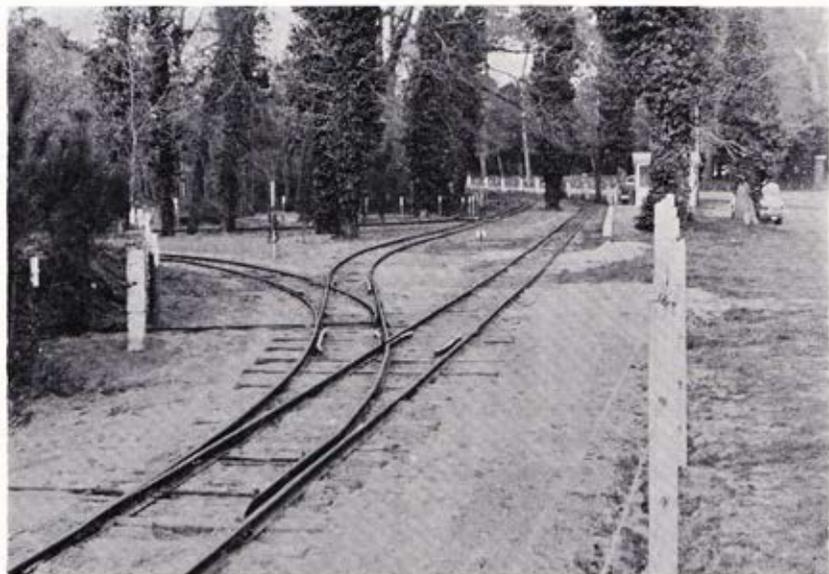
Démonstration de locomotives à vapeur, échelle de 3" 1/2 à 2" 1/2. Le Musée des Transports mettra en ligne 3 trains à vapeur et une locomotive routière à vapeur remorquera du matériel agricole.

LE PETIT TRAIN TOURISTIQUE DE SAINT TROJAN-LES-BAINS

Si le 1^{er} juillet 1963, le premier convoi de voyageurs atteignait la gare de Gatseau, c'est en 1965 que la ligne existante était prolongée de 2,500 km pour atteindre la mer sur la dune de Maumusson, face au Pertuis séparant l'île du Continent.

Dix ans ont déjà passé et l'on peut dire que l'entretien de ce dernier tronçon — sans nul doute le plus touristique — a nécessité autant de tra-

Le triangle de retournement du terminus de Saint Trojan (*Document T.T.S.T.*)



vaux d'entretien que tout le reste de la ligne, car il fallait que le rail lutte contre les éléments, mer, vents et sable déchainés repartant inlassablement à l'assaut des installations du terminus.

Après deux ans de relative tranquillité, la mer, à partir de 1967 commençait une offensive, pour reprendre les terrains perdus depuis quarante ans, offensive qui jusqu'à aujourd'hui même continue, puisqu'elle a repris près de 310 mètres en profondeur, menaçant de couper la dune pour entrer en forêt.

La première gare abandonnée en 1970 était reconstruite en retrait, cédant la place à une 3^e gare en 1971, elle-même abandonnée en 1972 pour une quatrième gare ayant nécessité de gros travaux de bulldozer, et régulièrement ensablée par les vents dominants en hiver.

Mais devant l'avance inexorable des éléments, pendant combien de temps pourrons-nous tenir ce terminus ?

Actuellement les travaux de déblaiement sont en cours en prévisions de la réouverture prochaine 1975, mais cette année verra en plus une boucle de retournement pour les locotracteurs.

Pour faire le pendant à la boucle du terminus de Maumusson, nous avons réalisé une modification de la gare de départ de St Trojan, dotée maintenant d'un triangle américain en attendant la grande boucle prévue permettant la séparation des voyageurs en gare d'arrivée et en gare départ facilitant ainsi le problème de circulation des piétons et véhicules à proximité. Les Ponts et Chaussées et l'Office National des Forêts étudient la possibilité de nouvelles aires de parking.

Saison 1974.

Ouverte le dimanche des Rameaux, le trafic a été en très nette expansion, car en fin de saison nous avons atteint le chiffre de 131.845 voyageurs avec 916.548 voyageurs/kilomètres représentant ainsi un accroissement 12 % des personnes transportées, malgré une 2^e quinzaine de septembre très mauvaise avec de nombreuses tempêtes de sable, nous mettant dans l'obligation de déposer les voies de la gare terminus et la partie du parcours la plus menacée, avant la fermeture annuelle.

Rappelons que le parc traction se compose de :

— 3 diésel 020 à bielles, moteur Deutz 28 ch. ;

— 1 diésel 020 Ruston à chaînes, moteur d'origine 40 ch. ;

— 1 diésel 020 Ruston à chaînes, moteur Deutz 28 ch. ;

— 1 diésel 020 Billard à chaînes, équipé d'un moteur Panhard 60 ch.

Un autre Billard doit être remis en état et recevra un moteur Deutz de 60 ch qui sera le bienvenu pour soulager le trafic en période de pointe.

Le matériel remorqué est constitué par un parc homogène de voitures sur bogies :

— 20 voitures dont 4 baladeuses découvertes ;

— Un wagon bar qui est tracté à Maumusson et ramené le soir ;

— Un wagon plateforme pour les travaux ;

— Un wagon groupe-électrogène à essieux, fournissant l'électricité nécessaire pour les travaux ainsi que pour l'éclairage des trains de nuit.

— Une grue hydraulique montée sur bogies et 4 wagonnets de carrière, en outre un tracto-pelle Massey Ferguson pour les travaux de dunes et une chenillette Bren Carrier équipée pour la lutte éventuellement contre l'incendie.

Trafic.

Il existe 4 possibilités de croisement, les trains passant tantôt sur l'une ou l'autre voie à l'aller comme au retour toutes les aiguilles étant bloquées en position et talonnables.

En service normal, une seule rame fait deux allers et retour le matin alors que l'après-midi, quatre rames sont en ligne et font chacune trois rotations.

Les trains peuvent comporter à la demande, trois, quatre ou cinq voitures, composition bien souvent insuffisante aux heures de pointe, malgré les départs cadencés à 20 mn, la rotation s'effectuant en 1 h 20, donnant une moyenne de 13 km/h.

En juillet et août deux fois par semaine, sont organisés des trains de nuit avec quatre voitures comportant un éclairage avec projecteurs installés sur les toits et sous les marchepieds donnant à la forêt un aspect fantasmagorique. L'électricité est fournie par le groupe électrogène, en fin de convoi.

Le dépôt

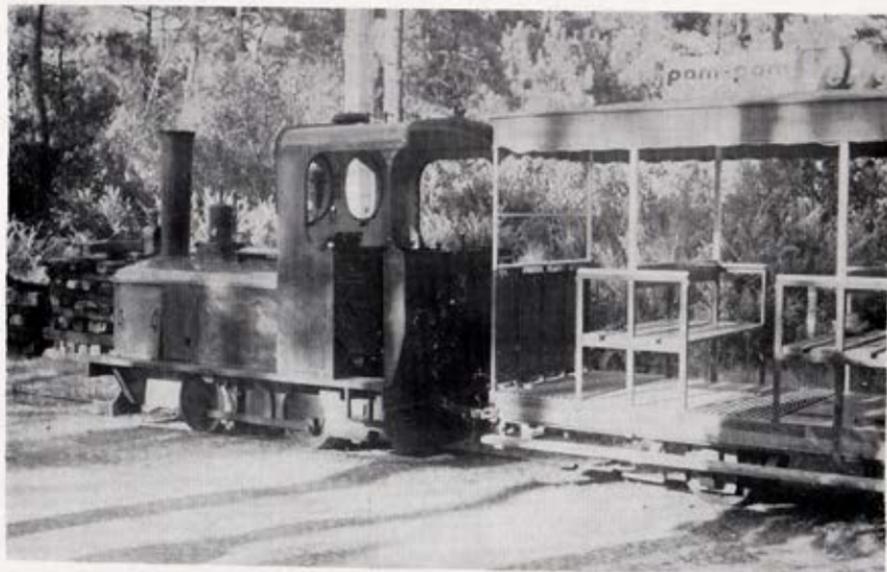
Il comprend un atelier bien équipé un réfectoire, un dortoir et un bloc sanitaire mis à la disposition des jeunes gens embauchés en saison pour l'exploitation alors que la conduite est réservée aux nombreux amis du rail venant passer des vacances ferroviaires à St Trojan et que nous sommes toujours heureux d'accueillir.

P. Gala.

N.B. : La saison 1975, commencée à Pâques, se terminera le 28 septembre au soir ; horaires inchangés.

à vapeur à voie de 0,60 amenaient à l'estacade du port de la Vigne les poteaux de mines destinés à l'Angleterre sur une ligne d'une trentaine de km (1)

Les membres de la F.A.C.S. connaissent bien le tramway actuel que beaucoup ont visité en octobre 1967 lors d'un voyage fort réussi sur les « Economiques » de la Gironde. Beaucoup ignorent que cette petite ligne de 2 km, à écartement de 0,60, a un trafic considérable qui la place dans les tout premiers rangs des chemins de fer touristiques français en ce qui



Tramway du Cap Ferret : la « locomotive » n° 3 avec abri du type Carpet
Photo J. Chapuis

LE TRAMWAY FORESTIER DU CAP FERRET

La presqu'île du Cap Ferret qui limite le Bassin d'Arcachon est constituée de sables plantés de pins maritimes qui ont trouvé dans cette région un climat privilégié. La station balnéaire du Cap Ferret située à l'extrémité de cette presqu'île, a vu naître, vivre et mourir de nombreux réseaux à voie étroite liés pour certains à l'essor du tourisme en relation avec Arcachon et à l'absence de routes carrossables jusqu'à une date relativement récente. Le tramway forestier actuel est le 8^e de ces réseaux. Le plus important de ceux-ci reliait les landes et la région de Lège à La Vigne, aujourd'hui port de plaisance de la station; des trains

concerne le nombre des voyageurs. La ligne est ouverte des Rameaux au premier dimanche d'octobre et, durant la haute saison touristique, 24 aller-retour journaliers se succèdent ; la desserte cadencée de l'après-midi (un train toutes les 13 minutes) nécessite 3 trains de 3 voitures, tous composés de baladeuses à l'exception de deux petites voitures fermées à essieux.

La traction Diésel est réalisée sur ce réseau par les machines suivantes :

(1) On trouvera dans le n° 19 de l'Aquitaine (2 cours du 30 Juillet, 33000 Bordeaux) août-septembre 1974 un article bien documenté sur l'histoire des trains du Cap Ferret, signé Dr P.C.