

TRAMWAYS de la CORREZE

=====

Tout le matériel a été cassé à l'exception des autorails Billard X I et X 2 qui sont à Saint-Bonnet Avalouze. Remis à neuf en 1956 et malgré un long séjour en plein air, leur état est encore bon et ils attendent des acquéreurs éventuels.

P.O.C.

Aux dernières nouvelles, on a appris qu'il avait été décidé de réformer les voitures voyageurs à deux essieux subsistantes et plusieurs fourgons mais il n'est pas impossible que les trucks soient conservés pour construire de nouveaux wagons marchandises plats dont le besoin est urgent pour le trafic du bois. Et notamment la voiture du préfet ferait partie du lot. Cette voiture remise depuis quarante ans derrière le dépôt de Tulle était destinée aux déplacements du préfet dans le département mais le réseau ayant été inachevé et ne couvrant pas assez le territoire administratif du préfet, elle n'a presque jamais été utilisée, elle représente bien ce type de voiture qui a été construit dans plusieurs réseaux avec une vaste plate-forme ouverte et ceinturée d'une grille en fer forgé et un intérieur tapissé avec des sièges couverts de soierie.

Michel SORBIER

DANS L'ILE D'OLERON A SAINT TROJAN
CREATION D'UN TRAMWAY FORESTIER TOURISTIQUE
HERITIER DU TRAMWAY DE ROYAN

Avant-projet -

Le tramway de Royan a laissé sur la côte charentaise un souvenir très vivace. Déjà en 1961 une équipe de défenseurs du rail avait tenté d'obtenir la réouverture de la ligne de la forêt de la Coubre (Grande-Côte-Ronce les Bains). En 1955 tout espoir devait être abandonné, et d'ailleurs la construction d'une route touristique était entreprise. Le tramway perdait donc ses dernières chances. Remarquons cependant que ce dernier suivait le rivage et que durant le parcours on voyait presque toujours la côte dite "Sauvage" qui est très belle tout du long. Aujourd'hui, avec la nouvelle route, on ne distingue plus celle-ci que de place en place à 2 ou 3 kms. Le touriste qui tient absolument à voir la mer doit garer sa voiture et entreprendre

./...

une marche à pied assez pénible.

Mais cette courageuse équipe ne se découragea pas. Elle est composée d'un enthousiaste du rail qui m'a demandé de taire son nom, un monsieur fort sympathique qui a bien voulu me donner tous les renseignements qui suivent et qui est la cheville ouvrière de tout l'ensemble. Il faut citer dans cette équipe Monsieur Albert Murat, qui a au moins autant d'importance dans la réussite que le premier cité; son fils, que j'ai surpris au poste de conduite d'un locotracteur, et un mécanicien d'une compétence bien dans la tradition "Tramway", Monsieur Bonneau.

Le projet ayant échoué dans la forêt de la Coubre, on songea à l'île d'Oléron, dont la magnifique forêt de Saint Trojan, toute proche de la Coubre, présentait le cadre idéal pour l'installation du tramway. Autre avantage : la pointe sud de l'île n'est desservie par aucune route, le terrain étant sablonneux et marécageux, les Ponts et Chaussées n'ont jamais envisagé de traverser la forêt qui d'ailleurs est domaniale. Pourtant cette pointe sud est d'une beauté unique en Europe, surtout les jours de grand vent. Insistons sur le fait, et soyez surs que ce n'est pas exagéré : des dunes à perte de vue, une immense plage de 12 kms, pratiquement déserte à cause de la difficulté d'accès; face au rivage, les célèbres brisants de Maumusson redoutés des navigateurs; des vagues énormes, un grondement continu, des kilomètres de sable fin et de dunes, autant de trésors abordables seulement à ceux que ne rebutaient pas une très pénible marche à travers la forêt très touffue et des marécages formés d'anciennes lagunes.

Projet -

Il fallut à notre courageuse équipe trois années de démarches et de tracasseries.

Enfin le projet fut accepté. On m'a prié de vous signaler la bienveillance de Monsieur Philippon, ingénieur des Ponts et Chaussées de l'île d'Oléron, à Saint-Pierre. Monsieur Philippon défendit le projet et aida ensuite beaucoup à la réussite.

Le 28 octobre 1962, au milieu du scepticisme général et sans aucun soutien extérieur, les quatre hommes cités plus haut commencèrent le débroussaillage de la plate-forme. Pendant tout l'hiver, Monsieur Albert Murat et son fils travaillèrent 18 heures par jour (record pour quatre hommes: 10 tonnes de rail manipulés en un après-midi).

Tout l'hiver, on traça la plate-forme, on posa les voies. Et puis, le jeudi 27 juin 1963, le premier train officiel circule ! avec les personnalités et la commission des Ponts et Chaussées. Tous ces voyageurs de la première heure furent enthousiasmés, même ceux qui au départ étaient hostiles ...

Puis le dimanche 30 juin le tramway était ouvert au public, de Saint-Trojan jusqu'à Gatseau (4,5 kms). Le tronçon Gatseau-Maumusson

./...

(1 km.5) sera mis en service pour la saison 1964.

Voies - Installations fixes -

La voie est constituée de rail Decauville sur traverses métalliques de 9,5 kg au mètre courant dans les gares, sur les voies de garages et sur une courte section avant la gare de Gatseau. Elle est de 12 kg au mètre courant ailleurs, et déjà de la voie de 18 kg est arrivée au petit dépôt des Prévents. La voie de 9,5 kg doit être remplacée ultérieurement. L'éclissage est standard (7.400 boulons de 14 x 40 et chapeaux de fendants de 11 x 40).

La voie de 18 kg est déjà utilisée comme contre-rail là où cela est nécessaire, trois aiguillages tourne-à-gauche (il en manque) et tous les autres tourne-à-droite.

La pente maximum est de 15 ‰ et les deux courbes les plus dures font 30 mètres de rayon (elles doivent être refaites de façon à obtenir un rayon plus grand). On trouve des courbes de 50, 100 et 200 mètres de rayon. Il y a trois gares : Saint Trojan, gare des Prévents et gare provisoire de Gatseau. Toutes trois sont équipées de petites maisons métalliques préfabriquées et de voies d'évitement. Le dépôt est contigu à la gare des Prévents. Chaque gare marque une section ce qui fait que le parcours actuel comprend trois sections de 0,60 F chacune.

Le rail provient de Fismes (Aisne, réseau betteravier) et de Louvres (S.& O.).

Matériel -

La société du tramway désire s'inspirer le plus possible de l'ancien matériel de Royan (du type K E Decauville). On compte au 10 juillet trois tracteurs équipés de moteurs Deutz de 22-24 CV, achetés à La Rochelle, chez un revendeur de ferraille et provenant à l'origine des charbonnages Delmas de La Rochelle. Ces tracteurs (construits vers 1937), n'avaient pas roulé depuis au moins 10 ans et Monsieur Benneau les a vite remis en état.

Disons, en ce qui concerne la traction, que la société envisage l'achat de locos vapeur que l'on pourrait soit équiper de moteurs Diesel, ou plutôt, selon le vœu du premier promoteur, faire marcher à la vapeur à l'aide de brûleurs au mazout, pour éviter les risques d'incendie.

Mais ce sont là des projets (solides pourtant) et je pense que la société du tramway, 65 rue de la République à Rochefort (Ch.Mme), serait heureuse d'avoir des offres et des suggestions de la part des amis de la F.A.C.S., qui, comme moi-même, sont d'ardents vaporistes.

./...

Il existe six wagons type Royan (K E Décauville) constitués chacun de deux boggies provenant de Louvres (S. & O.) où ils étaient employés pour le transport des betteraves. Ils sont de construction allemande et ont été récupérés à la fin de la guerre de 1914. D'autres boggies sont attendus et, fin juillet, trois autres wagons devraient être terminés.

Chaque wagon contient environ 50 personnes et sera de très près identique à ceux de Royan. La société a aussi une ancienne chenillette de l'armée qui sera équipée par la maison SICLI de réservoirs à haute pression à eau pulvérisée pour la lutte contre l'incendie.

Exploitation -

Pour l'instant deux trains seulement circulent, mais on envisage trois trains marchant en même temps et mise à double voie d'une courte section. La société a toutes autorisations nécessaires pour installer des postes émetteurs et récepteurs sur chaque locotracteur pour assurer la sécurité de la voie (incendie, accident, panne) et rester en rapport avec un dispatching central. En 1964, il est prévu de faire circuler cinq trains en même temps; à ce moment-là, la section de Maumusson sera en service.

La société envisage la possibilité pour un avenir plus lointain de la prolongation du réseau. Déjà, après une semaine seulement de circulation, le tramway excite l'intérêt des hôteliers et des communes voisines, qui voudraient bien que le tramway passe chez eux ...

Donc un magnifique départ, une équipe d'exploitation fort sympathique et méritante. Puis-je demander à tous les amis de la F.A.C.S. d'encourager ce réseau, soit par une visite, soit par un mot de félicitation à la société ? Si vous venez à Saint Trojan, faites-vous connaître, parlez de la F.A.C.S., vous serez très bien accueillis.

Pour conclure, qu'il me soit permis de remercier la société pour tous ces renseignements que je vous livre et un mot de félicitation tout spécial pour Monsieur Albert Murat, qui a su, du 28 octobre 1962 au 30 juin 1963, gagner la première manche de cette remarquable bataille du rail.

Richard VERGER

13 juillet 1963.

P.S. -

POUR VOS VACANCES

La Société du tramway touristique de Saint-Trojan, 65 rue de la République - ROCHEFORT (Ch.Mme), me prie de faire l'offre suivante aux amis qui voudraient soutenir le tramway !

On recherche toute personne sérieuse désirant apporter son

./...