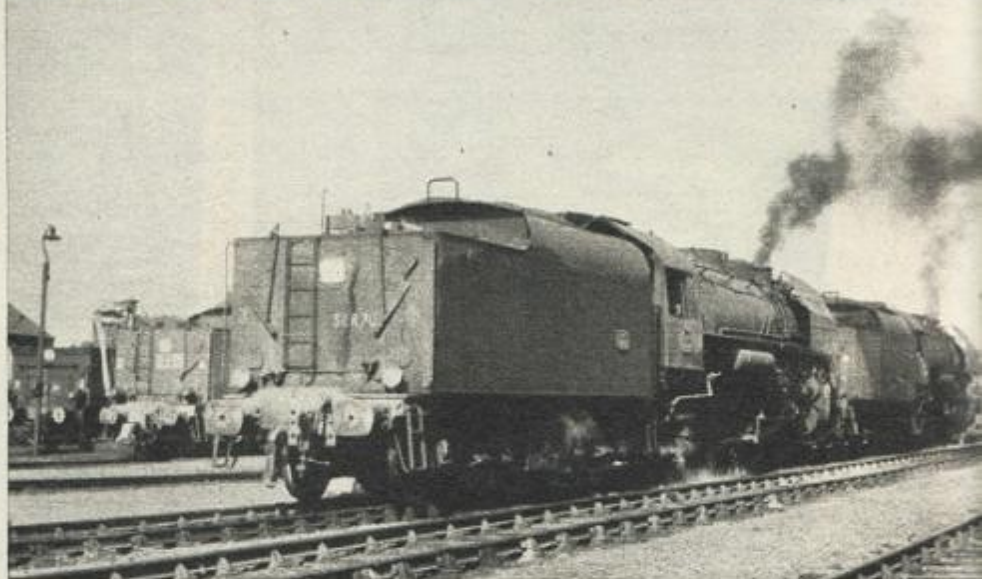


LE DÉPÔT DE THOUARS ET SES LOCOMOTIVES

HISTOIRE ET ÉVOLUTION

PAR VAUQUESAL-PAPIN



(Photo O. Perrelle.)

Un "tandem" fumant!.. Deux 141 R qui sont l'un des derniers symboles de la vapeur.

La Compagnie de la Vendée et les premières locomotives

Le 10 mai 1873, jour de l'inauguration de la section de Bressuire à Thouars, les petites locomotives de la Compagnie de la Vendée (concessionnaire de la ligne de (Tours) Joué aux Sables-d'Olonne) faisaient leurs premiers tours de roues dans la modeste station de Thouars; le 11 août, la section de Thouars à Chinon était mise en service et le 31 mai 1875, la ligne de la Vendée avait accès à Tours.

Les quatre locomotives-tenders construites à Graffenstaden en 1865 composaient en 1873 tout le parc de traction de la compagnie; après avoir assuré un service mixte sur la section des Sables à Thouars, elles furent affectées au dépôt de Tours pour assurer le service des trains légers de voyageurs sur la totalité du parcours, avec relais à Thouars qui ne possédait alors qu'une petite remise pour trois locomotives. Incontestablement, ce furent les premières qui séjournèrent en cette ville. Elles avaient une disposition d'essieux 0-2-1 T et portaient, à la Compagnie de la Vendée, les n° 1 à 4. Leurs noms: n° 1 « La Vendée »; n° 2 « Les Sables »; n° 3 « Napoléon » et n° 4 « Bressuire ». Lors de leur prise en charge par le réseau de l'Etat, elles reçurent les n° 0-201 à 204 et les deux dernières de la série furent affectées respectivement aux Sables et à Bressuire.

De la création du réseau jusqu'à la fusion avec l'Ouest

Le dépôt de Thouars-Etat fut créé en 1879; à partir de cette date y furent affectées les premières 030 type Vendée ex-série 1 à 29

renumérotées 3037 à 3060 et construites de 1871 à 1878.

En 1883, le dépôt de Thouars possédait quelques machines de vitesse série 2000, provenant de l'ex-Compagnie de la Vendée ou construites directement pour le nouveau réseau de l'Etat; les numéros étaient compris entre 2003 et 2082; en outre, les séries suivantes y étaient également représentées: des 030, n° 3037 à 3055, 3090 à 3181, 3522 à 3568; des 040, n° 4002 à 4016 et une machine-tender 030 T, la 0301 baptisée « Lonray », provenant de l'ex-Compagnie des chemins de fer nantais et construite en 1877. Les machines précitées circulaient sur la section de Saumur à Airvault et sur celle de Thouars à Bressuire. Les 2000 remorquaient des trains de 155 t à 50 km/h en rampe continue; en service sur la section Thouars-Joué, elles furent l'objet d'essais sur la rampe de Rivarennnes de 15 mm, remorquant des express de 75 à 90 t à 40/45 km/h (machines 2004, 2048, 2052, 2076) (d'après L. Vilain).

Mais Thouars ne devint le siège d'un grand dépôt qu'en 1893 lorsque la ligne de l'Etat atteint Bordeaux-Benauges. Le service des trains express fut alors remanié et accéléré et Thouars fut le grand relais des machines, à mi-chemin entre Paris-Montparnasse et Bordeaux. Entre 1893 et 1914, on peut dire que tous les types de machines de vitesse du réseau furent hébergées ou affectées à Thouars. Tout d'abord, les 2500 qui circulèrent un peu avant 1900 sur la ligne des Sables et qui ont également remorqué les express entre Thouars et Chartres — au 86 elles effectuaient le parcours en 4 h 14, avec trois arrêts totalisant 13 mn, soit un temps net de 3 h 52, à la vitesse moyenne de marche de 61,5 km/h, très honorable pour l'époque compte tenu du profil de la ligne et des sujétions d'exploitation.

Les 2600 ont assuré un service analogue avant d'être cantonnées sur la section des Sables vers 1910-1914. Ces machines avaient donné de bons résultats en cours d'essais à l'express 86 entre Bordeaux et Thouars, avec des trains de 150 à 215 t à des allures situées entre 75 et 90 km/h. Elles avaient la distribution Bonnefond et fréquentèrent le dépôt de Thouars jusqu'en 1920-1923.

En 1898, les premières compound à 4 cylindres série 2701 à 2706 stationnées à Vaugirard et à Chartres relayaient à Thouars après avoir parcouru l'étape Chartres-Thouars, au rapide spécial Paris-Royan à la vitesse commerciale de 76 km/h. Surclassées par les 2800 de Baldwin dès 1899, les 2700 furent alors affectées aux trains omnibus et semi-directs sur l'artère principale du réseau entre Chartres et Thouars. Elles assurèrent en fin de carrière un service d'express de Tours aux Sables. Concurrément avec la série précédente, les machines de la série 2751 à 2754, affectées aux rapides Paris-Royan, effectuaient le parcours Paris-Thouars comportant un seul arrêt à Chartres avec une charge normale de 170 t pouvant être portée à 200 t, en soutenant la vitesse de 95 km/h en palier, 79 km/h en rampe de 5 mm et 55/60 km/h en rampe de 10 (L. Vilain). Affectées au dépôt de Tours, elles assuraient toujours un service régulier sur la ligne des Sables entre 1921 et 1932 et stationnaient fréquemment à Thouars.

Entre 1899 et 1905, le réseau de l'Etat, désireux de poursuivre ses essais comparatifs entre le système à simple expansion et le système compound à 4 cylindres, adoptait des machines établies selon les principes des constructeurs américains. C'est ainsi que furent mises en service les séries 2801 à 2805 compound à 4 cylindres du système



Une 141 R, en tête d'un train de marchandises sur le viaduc de Thouars.

(Ph. G. Laforgerie)



Au dépôt de Thouars: la 030 TA 628...

... et une 141 C.

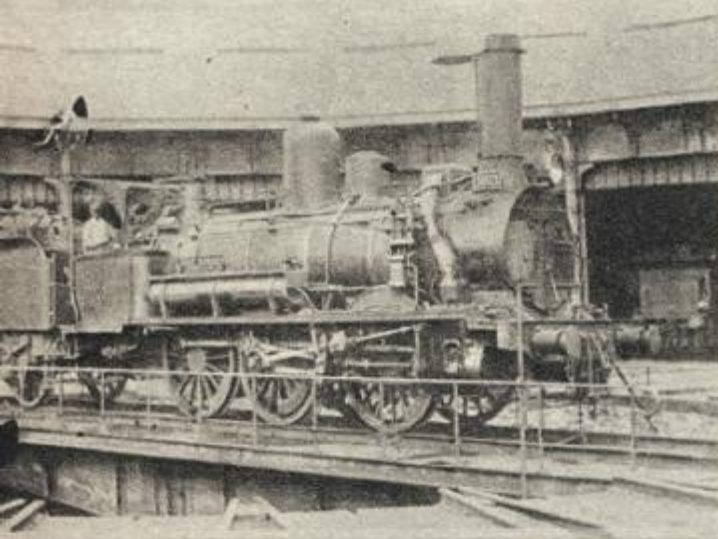
(Ph. G. Laforgerie)



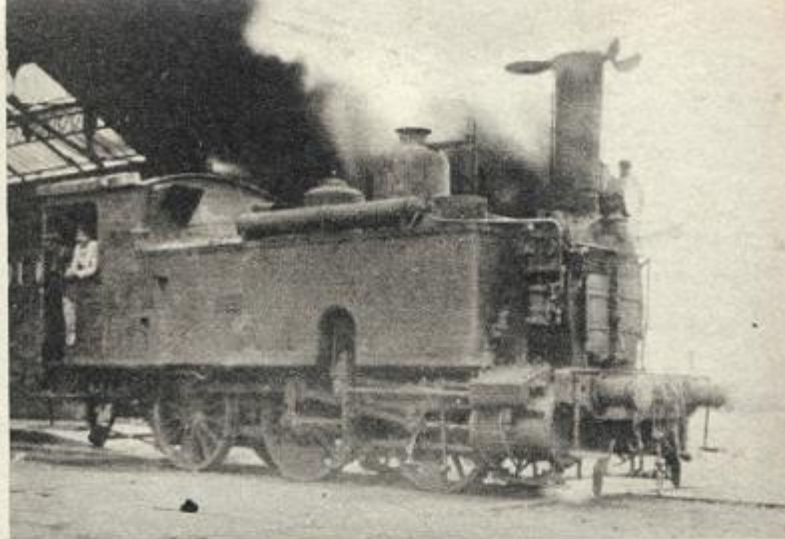
Départ en double traction, diesel et vapeur, vers Saumur.

(Ph. R. Floquet)





(Cl. Orget.)



Dépôt de Thouars... 1909 ! Deux ancêtres : la 3003 et la 0.306.

Vauclain et 2851 à 2856 à simple expansion. Elles furent de suite affectées aux trains les plus durs sur la ligne de Bordeaux et dans les mêmes roulements que les séries 2700 et notamment au fameux train 86 dont la charge courante dépassait en 1900-1902 204 t.

Des essais de consommation furent effectués sur les diverses sections de la ligne de Chartres à Bordeaux et dans des roulements divers. En fonction de ces expériences, les services de traction allouaient à ces machines un combustible de choix. C'est ainsi qu'au train 86 du 15 mai 1902, entre Niort et Thouars, la puissance indiquée de 904 ch a été relevée (60 km/h, 52 % d'admission, pression de 15 kg dans les boîtes à vapeur, rampe de 10 mm, charge 152 t) (L. Vilain).

Les 2851-56 furent essayées dans les mêmes conditions et dans les mêmes roulements. Elles consommèrent 10 % de combustible de plus que les compound système Vauclain. A la veille de la guerre de 1914, un certain nombre d'unités de ces deux séries appartenait au dépôt de Thouars, affectées aux trains omnibus ou semi-directs entre Thouars et Bordeaux et entre Tours et Les Sables avant d'être toutes réformées en 1924.

Les premières « Atlantic » du réseau mises en service à partir de 1900 étaient également de construction et de type américains à simple expansion. La série comprenait 10 machines n°s 2901 à 2910 ; deux reçurent la surchauffe en 1914. Leur emploi à la traction des rapides de Bordeaux et de Royan ne démontrait pas une supériorité bien affirmée sur les machines des séries précédentes du type 2-2-0. Elles restèrent néanmoins affectées aux trains de vitesse sur les principales artères du réseau ; certaines, stationnées au dépôt de Thouars, ont circulé sur la ligne des Sables. En 1924, elles appartenaient toutes au dépôt de Saintes et, en 1930, la dernière (2901) était radiée de l'effectif.

L'année 1905 portait la marque d'une orientation nouvelle des services de la traction du réseau de l'Etat par l'adoption définitive du système compound à 4 cylindres avec la mise en service de 10 puissantes « Atlantic » (identiques à celles du P.O.) qui reçurent les n°s 2951 à 2960.

Elles connurent leurs jours de gloire à la remorque du célèbre rapide 99 Paris-Royan, franchissant la distance de Paris à Thouars (326 km) en 3 h 59 et de Chartres à Thouars (238 km) en 2 h 48. La charge était de 180/190 t. Ces machines étaient autorisées

à 130 km/h, vitesse qu'elles n'atteignaient jamais en raison de limitations de vitesse et des ralentissements imposés par les sujétions de l'exploitation et le profil de la ligne. Pour en utiliser toutes les qualités et toute la puissance comme l'ont fait les réseaux du Nord et du P.O., il eût été nécessaire de leur appliquer les mêmes perfectionnements, en particulier la surchauffe et un échappement perfectionné. Un projet fut élaboré en 1907, mais il n'y fut pas donné suite. Le dépôt de Thouars en a possédé quatre. Ces dix machines furent rassemblées au dépôt de Saintes en 1937-1938. Compte tenu de ce qui précède, elles maintenaient quand même la vitesse commerciale honorable de 80/85 km/h.

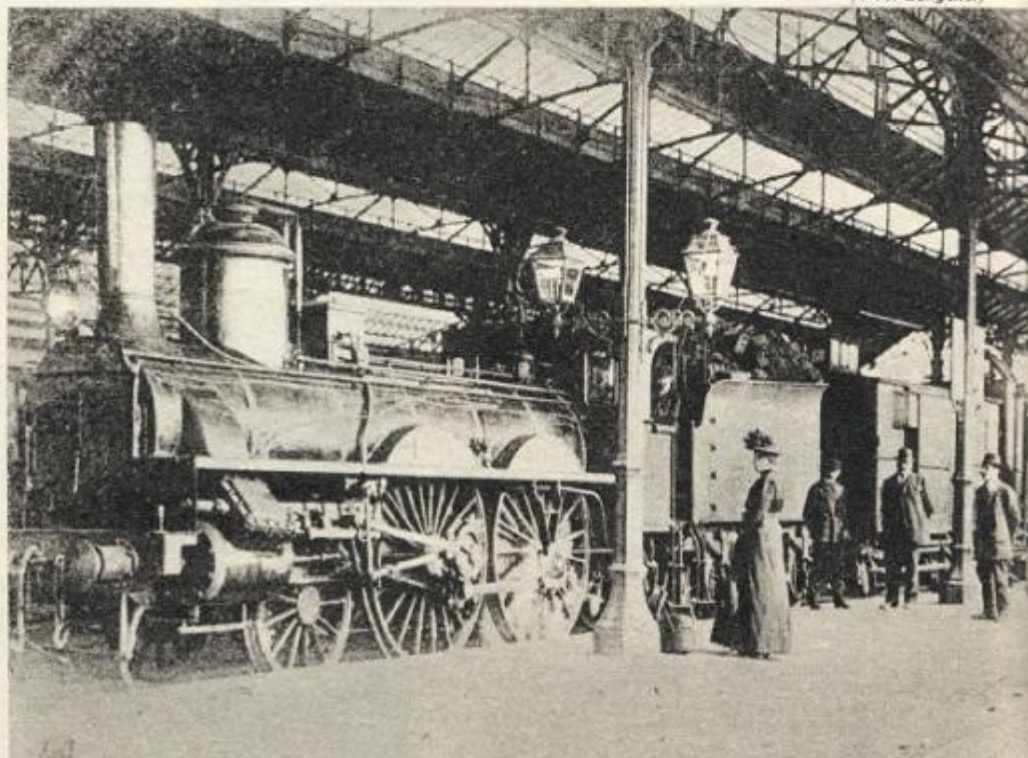
Les « Atlantic » de cette série, stationnées à Thouars, ont été presque exclusivement affectées à la ligne de Paris à Bordeaux et à Royan et pour les trains les plus rapides jusqu'à l'époque où, la charge de ces trains augmentant, un supplément d'adhérence fut reconnu nécessaire. C'est alors qu'apparut un type de transition, 2-3-0, procédant pour

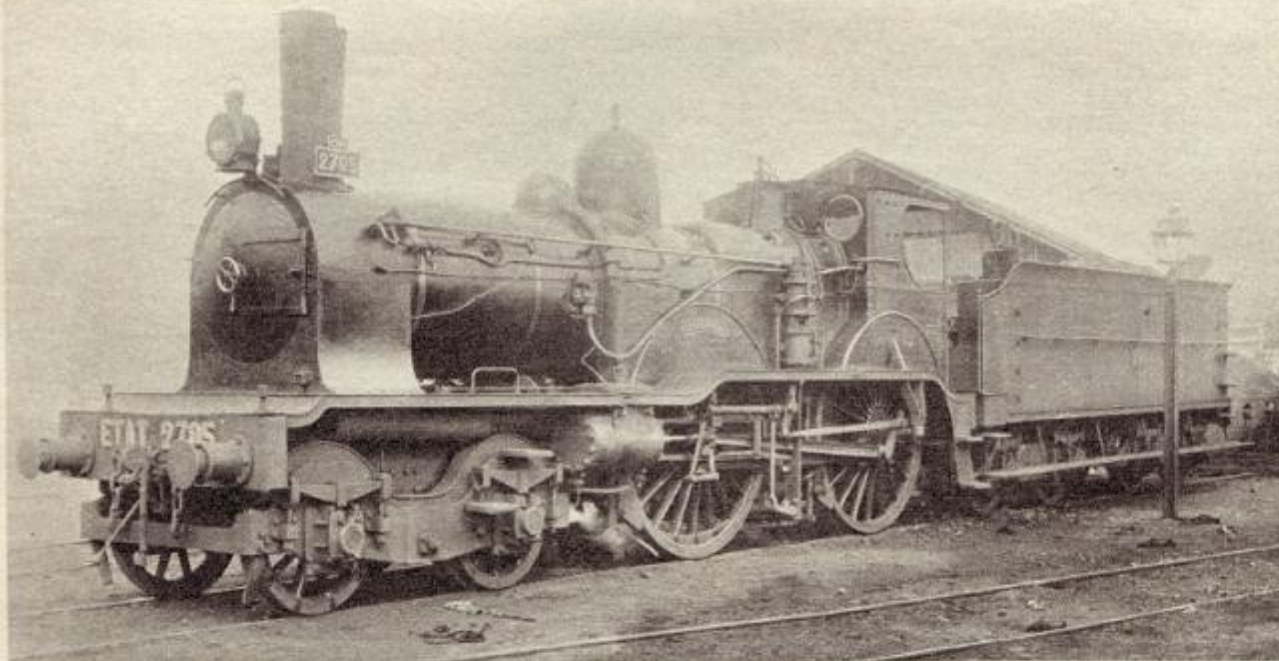
la chaudière et les cylindres, des « Atlantic » 2900 et des 4000 P.O. Ce fut la série 3801 à 3840 en 1908-1909, complétée par une deuxième en 1912. Leur numérotation fut unifiée après la fusion avec l'Ouest et la série devint 230-801 à 883. La répartition des poids sur les essieux avait été étudiée avec un maximum de 18 t en attendant le renforcement de certains ouvrages d'art dont et surtout le viaduc de Cubzac. Le même problème s'était posé à la Compagnie du Nord et dans des circonstances identiques à la même époque. Il fut surmonté de la même façon avec les 230 série 3513 à 3537.

Un certain nombre d'unités de la série 230-800 fut mis en service sur la ligne de Bordeaux et ces engins furent répartis entre les dépôts de Thouars, de Niort et de Saintes. Ces machines présentaient d'excellentes qualités aux démarrages et leurs roues motrices d'un diamètre inférieur à celui des « Atlantic » leur permettaient de maintenir des vitesses de 80/85 km/h en rampe de 5 mm et 60 km/h en rampe de 8 mm avec des charges de 250/310 t.

Une « Vendéenne » de Thouars en gare de Bressuire (1912) : la 2003
C'est y gros c'te bête !

(Doc. Lengellé.)





Vers 1900-1904 - Une compound type Nord, avec tender de 20m³.
(Cl. R. Millaud.)

Les premières « Pacific État »

Entre la mise en service de ces deux séries 230-800, le réseau de l'État avait fait étudier en 1909-1910 un premier type de « Pacific » inspiré à la fois des Pacific P.O. et des deux prototypes construits pour la Compagnie de l'Ouest. Ce fut, la série 6501 à 6530 (231-011 à 060) mise en service en 1910. Elles avaient la disposition compound des 3800 à vapeur saturée et tiroirs plans compensés et un bogie identique, mais qui devait être modifié en 1911 (1).

Dès 1912, elles furent autorisées à rouler à 120 km/h sur certaines sections, dont celle de Chartres à Thouars (mais leur parcours était limité à ce dernier point pour des raisons de poids). Elles effectuaient le parcours Paris-Thouars en 3 h 55 à la vitesse moyenne de marche de 83 km/h. Une transformation complète de ces machines fut envisagée vers 1935-1945. Comme pour les Atlantic, le projet ne fut pas retenu. Les machines n^{os} 231-033, 047, 051, 053, 054 et 057 furent affectées au dépôt de Thouars en 1922-1924.

De la fusion Ouest-État à la S.N.C.F.

La présence des « Pacific » de la série précitée coïncidait avec la mise en service du dernier type de machine de vitesse construit pour l'ancien réseau de l'État créé en 1878. À partir de 1911, les types de locomotives étudiés et commandés par les services de la traction du réseau fusionné étaient conçus selon des données et dans un style plus dégagé des influences d'autres réseaux; un exemple nous est fourni par les dix premières machines étudiées et construites en 1912 par la S.A.C.M. en coopération avec le réseau de l'État. Élégantes et d'aspect très dépouillé, elles prenaient leurs références dans le style en honneur

(1) Deux déraillements graves furent attribués à la suspension, indépendante pour chaque essieu, qui favorisait les variations de la charge sur des voies imparfaites et sinueuses, comme c'était trop souvent le cas sur les lignes de l'ancien réseau de l'Ouest. En attendant la modification nécessaire, ces machines furent affectées aux trains de marchandises et leur vitesse limitée à 60 km/h (L. Vilain : « Matériel moteur du réseau de l'État »).

autre-Manche. La sobriété de leurs formes et l'harmonie de leur assemblage préfiguraient déjà les 231-500. Ces jolies machines furent d'ailleurs baptisées par le personnel les « Joconde » sans qu'il soit possible de dire si ce nom leur était attribué en raison du vol alors tout récent au musée du Louvre du célèbre tableau ou simplement parce que la beauté de ces nouveaux engins pouvait rivaliser avec celle de Mona Lisa. La deuxième hypothèse est à coup sûr la plus flatteuse.

D'une conception entièrement nouvelle sur le réseau, elles étaient à 4 cylindres égaux disposés en batterie; une chaudière de fort diamètre et des roues motrices de 2,04 m en faisaient des machines de vitesse par excellence et leur boîte à fumée en saillie soulignait encore l'influence du style anglais. Elles furent de suite incorporées dans le roulement des trains rapides et express des principales lignes du réseau pour essais comparatifs avec les machines compound; ainsi, un certain nombre de ces engins furent-ils affectés au dépôt de Thouars.

Elles circulèrent sur l'axe Paris-Bordeaux et successivement sur toutes ses sections. La 230-800 vit son timbre élevé de 12 à 14 kg et reçut un surchauffeur amélioré à

éléments Houlet et un carénage partiel type Huet, en 1936. Sa puissance atteignit ainsi 1 300 ch à 80 km/h. Remorquant un express allégé à 180 t, elle effectua le 28 mai 1937 le parcours de Paris au Havre en 1 h 58 soutenant la vitesse de 100 km/h en rampe de 8 mm, atteignant en pointe 148 km/h en pente. Elle soutenait d'ailleurs aisément 140 km/h en palier... 1 h 58 pour aller au Havre, c'était l'horaire des Bugatti (2). Leur puissance au démarrage les fit progressivement et en totalité rassembler au dépôt de Thouars qui les utilisait sur la ligne de Tours aux Sables et précisément en fonction de cette aptitude (3).

Les «deuxièmes» Pacific État arrivent à Thouars!

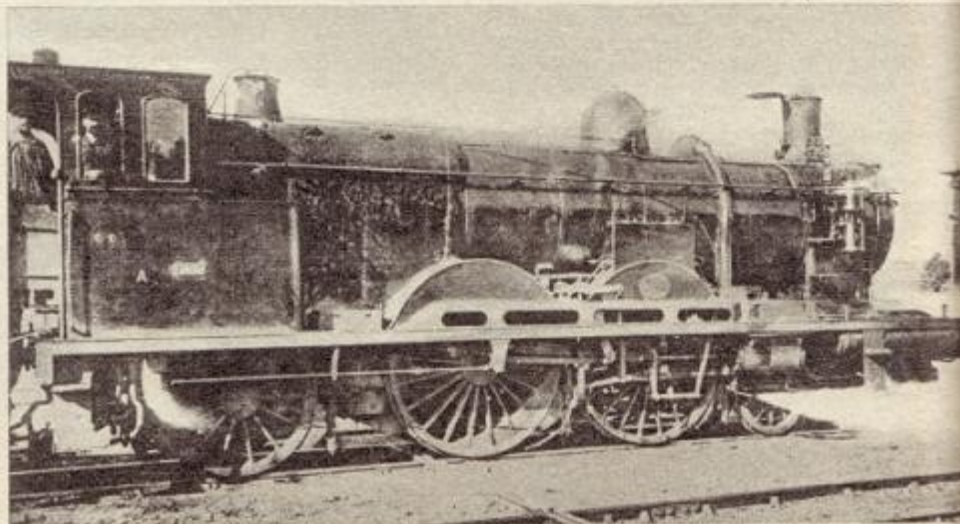
Les unités de cette importante série (231-501 à 783) ont été réparties dans les principaux dépôts du réseau à partir de

(2) L. Vilain, cf. cité page 109.

(3) Dans la décade des années 30, les machines 230-781 à 800 remorquèrent exclusivement l'express 851 entre Tours et Les Sables. Au départ de Tours, ce train marquait un arrêt de pilotage au pont du Cher, au pied d'une courte rampe de 11,5 mm et ces machines étaient les seules à pouvoir démarrer et à gravir cette rampe sans renfort en queue.

La 2958, une belle « Atlantic » en tête d'un express - 1910.

(Doc. Lengellé.)

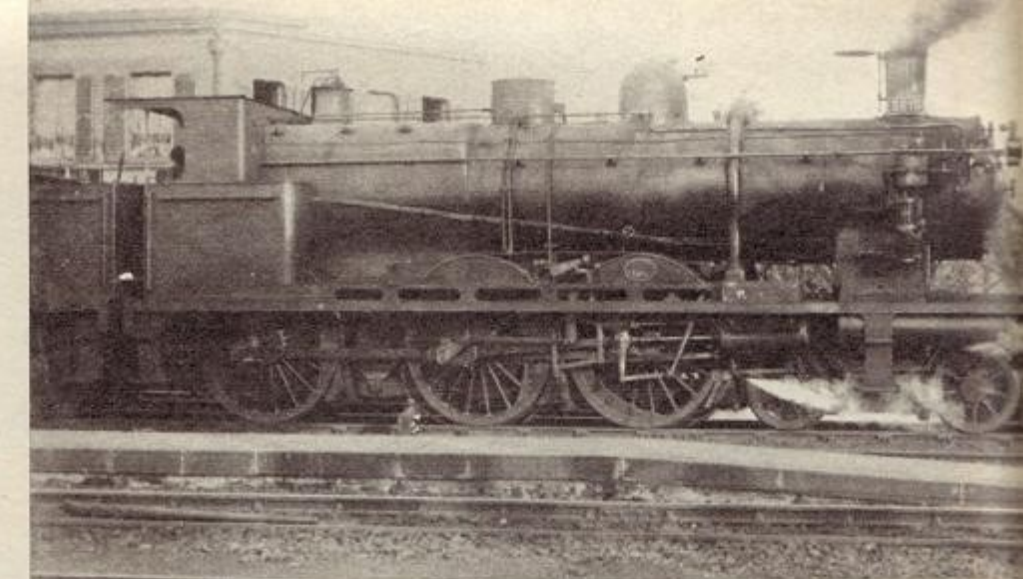


1923. Pour sa part, le dépôt de Thouars en a reçu progressivement 49. Elles circulèrent tout d'abord entre Paris et Niort et ne furent admises jusqu'à Bordeaux qu'après la réfection du viaduc de Cubzac, cela en raison de leur charge par essieu. Les 25 premières venues à Thouars portaient des numéros compris entre 231-551 et 576. Jusqu'en 1938, ces machines ont assuré la remorque des meilleurs trains sur Bordeaux et Royan.

On sait qu'à partir de 1933 divers perfectionnements ont été apportés à un grand nombre de machines de la série. Le dépôt de Thouars fut ainsi doté de 231 D et 231 H. La 643 de Thouars remorquant le rapide 779 du 4 septembre 1937 avec 450 t a effectué les 40 km de Saumur à Thouars en 29 mn — départ à arrêt — gravissant au départ de Saumur une rampe de 7 mm à 88 km/h (4). La période qui va de 1921 à 1931 a été pour le dépôt celle de la plus grande activité et des plus gros effectifs.

En 1921-1923, on dénombrait 52 « Pacific » des deux types dont 13 de la série 231-011 à 050. En 1929-1931, on notait encore la présence de 13 « Pacific » 1^{re} série, de 10 « Atlantic » n° 2951 à 2960, de 14 « Ten-Wheel » 230-800, de 10 autres de la série 230-001 à 040 (Ouest), de 6 locomotives anciennes du type 120 et d'une 030 T type Ouest pour les manœuvres à l'intérieur du dépôt.

Les seules machines de vitesse qui ne



Les 3800 firent un remarquable service aux express de Bordeaux. Voici la 3815, sur le départ.

réseaux P.L.M. et P.O. Afin de donner une idée concrète des circulations journalières assurées à l'époque par le dépôt de Thouars, nous prendrons comme exemple l'année 1937 au service été — on relève le passage, le

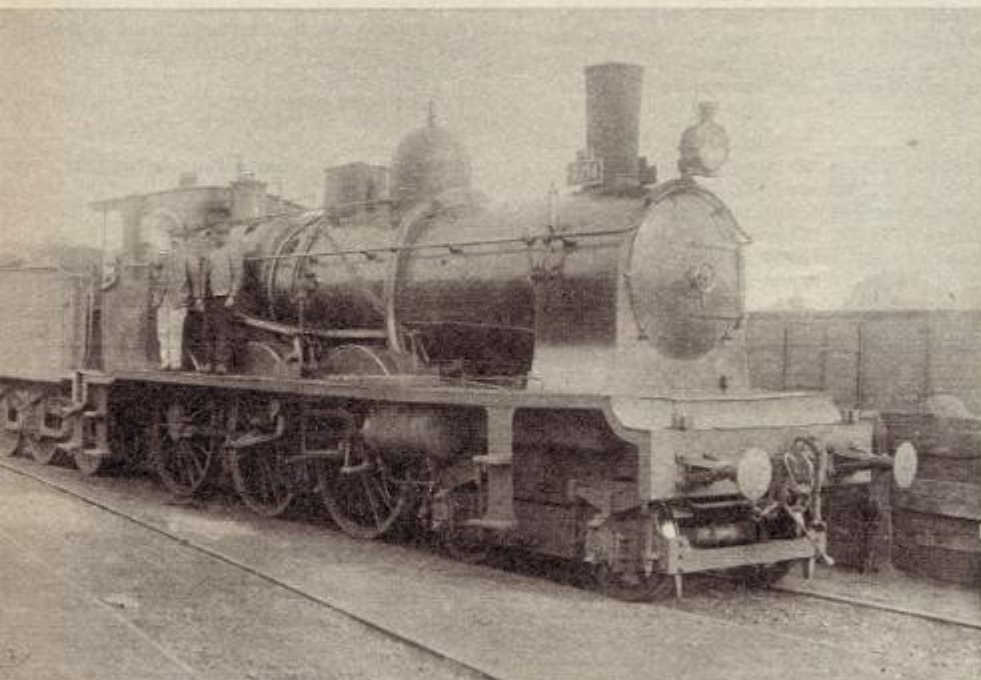
Les « sans gloire »

Il ne serait pas juste d'oublier celles qui ont formé le parc des machines mixtes et à marchandises. Le dépôt de Thouars en a possédé un grand nombre réparti en séries très variées.

De 1879 à 1882, on citera les petites 120 série 2201-2210 provenant de la Compagnie d'Orléans à Châlons qui circulaient entre Chartres et Thouars en service mixte ; entre 1884 et 1900, ce furent les 030 des séries 3037-3100 qui assurèrent le même service en compagnie des 3500 (5) ; ces machines ont roulé sur la plupart des lignes rayonnant autour de Thouars ; jusque vers 1923, on les vit sur la ligne de Tours aux Sables. Jusqu'en 1910, les 030 série 3001-3010 roulaient entre Chartres et Thouars, puis aux trains de détail entre Château-du-Loir et Thouars.

Il faut encore noter les 130, série 3601-3635 (6) et aussi les 230 type Nord de la série 3701-3755 en service sur la ligne des Sables, mais aussi sur l'artère principale et jusqu'à Bordeaux ; ces dernières assuraient encore un service d'express sur Tours-Les Sables au cours des années 30.

Au service exclusif des trains de marchandises étaient affectées des 030 à roues de 1,32 m, série 3100-3200 du dépôt de Thouars ; vers 1895-1900, on y trouvait des machines portant des numéros entre 3128 et 3206, 3161 à 3168 (ex-Orléans-Châlons) et 3101 à 3104 (ex-A.R.M.), localisées sur la ligne des Sables. Aux trains lourds de marchandises on attribua les premières 040 du réseau formant la série 4001 à 4040. Thouars en possédait six avec des numéros compris entre 4002 et 4016. Elles circulèrent entre Chartres et Niort et Tours aux Sables en remorquant des trains de 700 t en rampe de 5/6 mm, 480 t en rampe de 10 et 380 t en rampe de 15. Le personnel de conduite les avait baptisées les « Homards ». Elles assurèrent un service régulier jusqu'en 1928-1929 avant leur envoi en Algérie. Mais déjà en 1913-1914 les « Consolidation » série 140-101 à 370 les remplaçaient sur la ligne principale et à partir de 1921-1923 les 141 firent leur apparition. Les premières affectées au dépôt portaient des numéros compris entre 141-226 à 231. Le dépôt a pos-



Vers 1914 - les 230-011 à 030, ex 3711 à 3730, étaient affectées au service des trains express. Ci-dessus la 3714 de Niort prise en 1908.

vinrent jamais au dépôt de Thouars furent les 241 du type de l'Est.

Seule la 241-022 des Batignolles y fit un séjour pour remise en état après l'accident de Saint-Hellier.

En somme, tous les types de machines de vitesse du réseau ont été en plus ou moins grand nombre soit affectés au dépôt de Thouars, soit stationnés en relais. La position géographique du dépôt, à mi-chemin de la grande ligne de Bordeaux et à l'intersection de l'importante transversale de Tours aux Sables, conduisait à assurer un service très serré de trains rapides, express ou directs et de nombreux trains de saison vers les plages de l'Océan en provenance des

point d'arrivée ou de départ, tant pour la ligne de Bordeaux que pour celle des Sables et dans les deux sens, de 28 trains omnibus et de 15 express ou rapides réguliers ou saisonniers. Etant donné que dans l'ensemble tous ces mouvements incombait au dépôt soit pour les mises en tête, soit pour les changements de machines et leur stationnement, il est facile d'imaginer l'importance de son rôle. Cette activité fut maintenue jusqu'en 1938, époque du déclassement de la grande ligne de Bordeaux qui a marqué la fin du règne des « Pacific ».

La mise à voie unique de la section de Chartres à Saintes, progressivement réalisée aussitôt après la guerre, a conduit à sa desserte par des autorails. Depuis, le dépôt de Thouars a connu un autre destin.

(5) Elles avaient des roues motrices de 1,51 m de diamètre, ce qui permettait de les utiliser en service mixte.

(6) Transformations de machines 030 en compound à 2 cylindres en 1904-1908 mises en service sur la section de Saumur à Airvaux.

(4) L. Vilain, cf. cité page 132.

● LE DÉPÔT DE THOUARS



La 141-C-63
au dépôt
de Thouars,
le 11-9-1950.
(Ph. Hermann.)

sédé également une bonne variété de petites machines tenders dévolues aux manœuvres et aux trains légers sur les petits parcours et prises dans les séries suivantes : outre la série 0-201-204 déjà mentionnée, des unités de la série 0-301 à 0-305 (030 T) dont la 0-301 affectée en 1884 utilisées dans les premières années en service M.V. sur la section de Tours à Thouars. Ces machines provenaient de la compagnie secondaire, Maine-et-Loire et Nantais, série 0-221 à 0-230 (120 Tf), machines-tender-fourgon utilisées sur la même section vers 1890-1900 et retirées du service le 31 décembre 1903.

Pour les manœuvres exclusivement, des machines 030 T série 0-306 à 0-310 (ex-Orléans à Rouen) vers 1890-1900 ; série

0-311-0-313 des chemins de fer nantais, série 0-318 à 0-322 de l'ex-Compagnie de la Seudre, enfin la 0-314 provenant de l'ancienne Compagnie d'Orléans à Rouen, affectée à Thouars en 1923. Cette même année le dépôt reçut des 040 T de la série 40-001 à 40-143 ; la première fut la 40-059 qui constitua avec quelques autres un groupe homogène d'engins de manœuvres dans les dépôts de l'arrondissement.

En dehors des machines des différents types énumérés et qui étaient toutes d'origine Etat, le dépôt de Thouars a reçu en affectation, après la fusion Ouest-Etat, des machines 030 de l'Ouest de la série bien connue n° 1904 à 2244 venues vers 1912-1922 et mises en service dans les roule-

ments des séries 3000, 3100 et 3500 de l'ancien Etat, des machines tenders 030 T série 3531 à 3602 de l'Ouest qui furent affectées au service des trains omnibus de section et d'autres 030 T série 1011 à 1114 de l'Ouest pour les manœuvres en gare ou au dépôt (7).

Les « Bavaroises »

Pour terminer, nous mentionnerons la présence entre 1921 et 1937 de quelques « Pacific » reçues au titre des prestations d'armistice, locomotives de la classe S 3/6 de l'Etat bavarois qui prirent à l'Etat les numéros 231-981 à 996. L'une d'elles, la 981, était celle qui remorquait le train impérial de Guillaume II sur le réseau bavarois. Lors de son arrivée au dépôt de Thouars, elle portait encore l'aigle de Prusse sur la porte de la boîte à fumée. Les archives du dépôt ont conservé les noms de l'équipe de conduite titulaire qui l'a prise en charge dès son affectation : mécanicien, Bonneau ; chauffeur, Frioux.

Ces machines, réparties entre les dépôts de Nantes, de Saintes et de Thouars, ont fait un excellent service ; celles de Thouars remorquaient dans de bonnes conditions les rapides de Royan. Celles de Nantes remorquaient les express de Bordeaux et le « Manche-Océan ». Il est à remarquer que le réseau de l'Etat a été le seul à utiliser en service régulier des locomotives « Pacific » de provenance allemande et dans des roulements identiques à ceux de leur réseau d'origine. L'Etat avait également reçu du réseau bavarois des « Consolidation » classe G 4/5 compound à surchauffe pour trains lourds de marchandises qui portèrent les n° 140-908 à 955. Elles ont roulé de 1931 à 1938. Celles stationnées à Thouars allaient jusqu'à Saintes et à Cholet et Poitiers.

(Suite dans le N° 1234.)

(7) La dernière 030 T en service était la 030 TA 628, envoyée pour restauration à Setteville. Une 040 TA 122 est encore remise au dépôt en bon état.

LE DÉPÔT DE THOUARS ET SES LOCOMOTIVES

HISTOIRE ET ÉVOLUTION

SUITE
DU NUMÉRO 1232

PAR VAUQUESAL-PAPIN

Le dépôt raconté par « ses anciens »

C'est avec beaucoup de difficultés que nous avons pu esquisser l'historique du dépôt et reconstituer tant bien que mal, et très incomplètement, son parc de locomotives à différentes époques. L'absence totale de renseignements verbaux, la dispersion des archives de la traction et la destruction d'un grand nombre de documents dans le passé ne nous permettant pas d'établir une nomenclature méthodique des effectifs au temps des deux réseaux de l'Etat.

Il en a été de même pour la période pourtant assez proche de 1939 à 1959. Nous savons cependant qu'en 1925 le dépôt et les ateliers comportaient un effectif de 900 à 1 000 agents ; qu'en 1931 l'effectif des machines atteignait 110 unités (8). Ce sont là des indications fragmentaires, mais qui laissent voir l'importance de l'établissement à l'époque.

D'ailleurs, parmi les nombreux cheminots en résidence à Thouars pendant leur carrière, un certain nombre s'y sont fixés après leur retraite. Je me suis laissé dire qu'à l'époque de la plus grande activité du dépôt, ces cheminots et leur famille constituaient plus du tiers de la population. Parmi ces retraités, nombreux furent les tractionnaires et les roulants et c'est ainsi qu'à la suite d'une initiative locale, une dizaine d'entre eux et parmi les plus anciens se sont réunis à la cantine du dépôt où j'ai pu m'entretenir avec eux. Grâce à leur mémoire servie par l'amour d'un métier que les années n'ont pas amoindri, j'ai pu recueillir leurs souvenirs ; ainsi, la tradition orale est-elle venue au secours d'archives défailtantes pour meubler cet article d'anecdotes vécutées. C'est d'abord Sylvestre, ex-mécanicien de route de l'ancien Etat qui a roulé vers 1907-1911 sur les « Atlantic ». Il menait très souvent « l'express » de Paris à Thouars composé à l'époque de six voitures à essieux et de deux fourgons. Le tout atteignait 150/160 tonnes. Le parcours se faisait sans arrêt depuis Chartres avec prise d'eau en marche, soit à Illiers, soit à Saint-Aubin. Pour lui, ces machines étaient de bonnes coureuses, mais le profil de la ligne et les limitations de vitesse ne permettaient pas de

regagner du temps. Au service d'été, Sylvestre parcourait 11 000 km sur la ligne pendant la saison : une course dont il se souvient, c'est le convoi de cette 241-022, ramenée des Batignolles à Thouars après son accident à Saint-Hellier.

Le mécanicien Hémary, lui, se rappelle les 1-2-0 à tiroirs Ricour du dépôt de Saint-Mariens ; j'apprends qu'il était venu à ce dépôt à l'époque des vendanges... en remplacement des titulaires occupés dans les vignes... au service de Bacchus après celui de Vulcain ! Sur la ligne de Saint-Mariens à Coutras, les 120 remorquaient le groupe des voitures directes de Paris et la vitesse était limitée à 70 km/h. Mais il est très fier de me faire part d'un souvenir plus récent, lorsqu'il fut titularisé comme chauffeur de la première 231-500 à tiroirs Willoteaux prise à Sotteville, en 1935. Il roulait alors de Paris à La Rochelle et participa à des essais pour examen d'encrassement de foyer. On affectait huit équipes à la même machine et les parcours s'effectuaient sans séjour dans les dépôts et sans jeter le feu. Pour ma part, ajoute-t-il, quand nous arrivions au dépôt de Montrouge à 6 heures du matin, nous réparions à 9 heures — si nous arrivions à 19 heures, nous réparions à 21 h 50 sans quitter la machine naturellement. On refaisait le plein du tender, eau et charbon, et on vérifiait le graissage et le mécanisme et avec les Willoteaux, me dit-il, la tenue du mouvement était excellente.

Avec Duroure, nous remonterons à l'année 1905. Il a été chauffeur sur les 030, vendéennes et charentaises, des séries 3000 et 3100. Il a connu tous les services, marchandises et voyageurs avec les 230 de la série 3701 à 3740. A cette époque, le rapide de Royan était remorqué jusqu'à Thouars par les 220, type Nord, de la série 2701-2706. Toutes ces machines portaient des noms et souvent les équipes les connaissaient mieux par cette désignation que par les numéros. Promu au service des express, Duroure a conduit les premières « Pacific Etat », celles de 1910. Mais son meilleur temps de cheminot fut celui des « Pacific » 231-500. Il était titulaire de la 701 et lorsqu'il en parle, on comprend qu'elle était vraiment SA machine. C'était entre 1921 et 1925, il y avait alors, au dépôt de Thouars, 52 « Pacific » et Duroure a terminé sa carrière sur ces machines ; il fut aussi représentant du personnel au comité de direction du réseau, créé par le directeur de l'époque, Raoul Dautry.

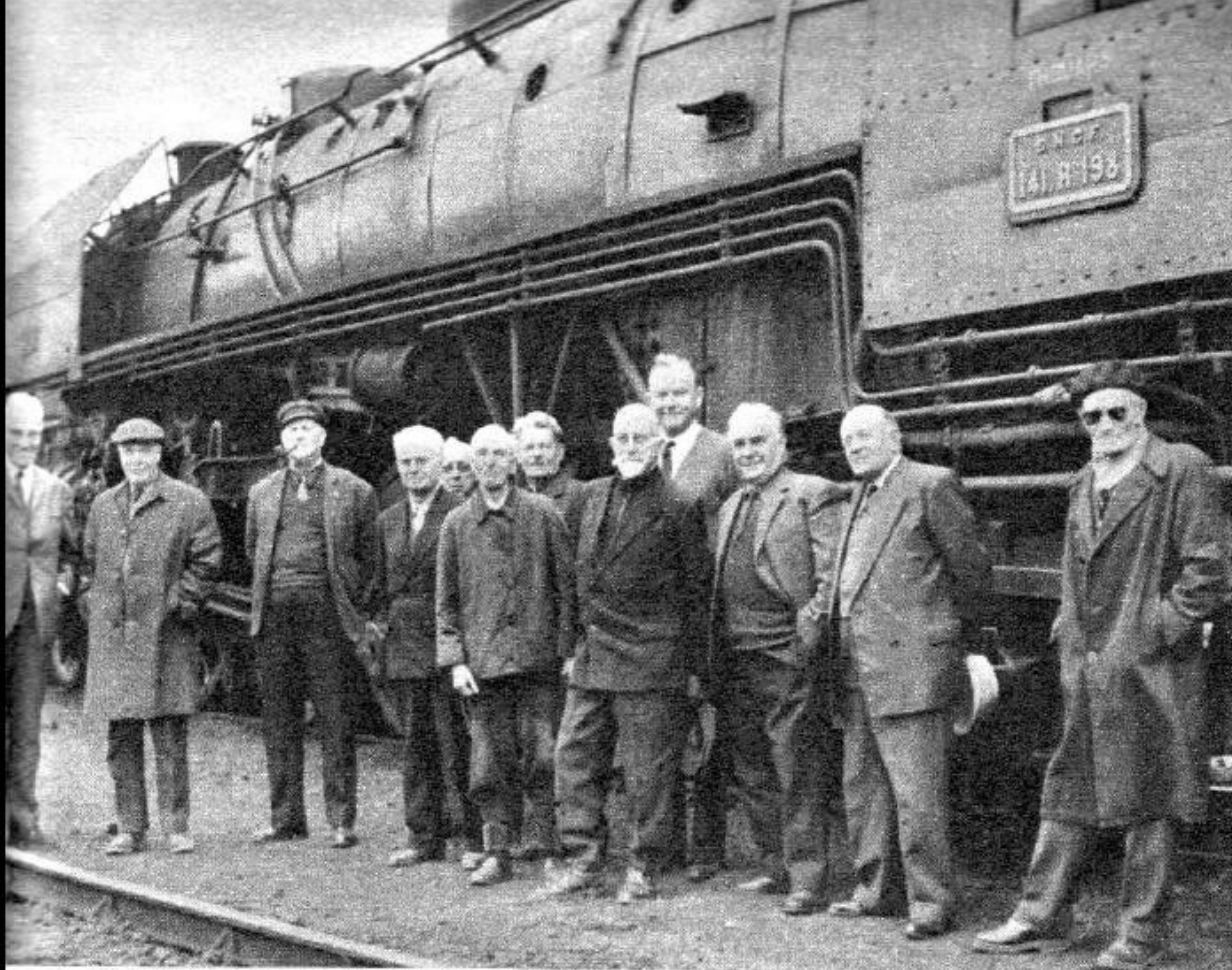
Moreau débuta au réseau en 1909, il s'est retrouvé chef mécanicien en 1929. Comme sous-chef de dépôt, il se souvient de l'époque où il n'y avait pas de régulateur, les trains passaient directement en gare... sans régularité ! et Thouars recevait des trains de Paris, de Tours, des Sables, d'Angers, de Poitiers, de La Rochelle, de Bressuire, de Saintes et de Royan. Ces réceptions engendraient un grand nombre de cir-

Quelques-unes des machines faisant partie de l'effectif du dépôt de Thouars. De g. à dr. : 141 C - 030 TA - 050 TX et 030 TU.

(Cl. G. Laforgerie.)



(8) Réparties dans les séries suivantes : 120-021 à 071, 121-029 à 069, 130-001 à 035, 221-101 à 110, 230-200, 600 et 700, 230-800, 231-500, 231-900, 030-421 à 475, 141-226 à 231, et 140-900.



Après l'énumération des souvenirs, la photo de famille. De gauche à droite : MM. Gibeau, Lengellé, Château, Duret, Duroure, Boulesteix, Dupeyron, Hardouin, Le Stum, Glas, Hémery, Sylvestre.

(Cl. O. Perrelle.)

culations H.L.P. et souvent, ajoute Moreau, j'étais seul avec un chauffeur de dépôt pour régler les mouvements. Avant 1914, la rotonde abritait 15 machines, on logeait les « passagères » sur les voies. Il n'y avait pas de triangle de manœuvre et le chargement des tenders au parc à charbon se faisait encore au panier. La guerre de 1914-1918 l'a trouvé titulaire de la 230-820, il me dit que les 230-800 faisaient les trains de permissionnaires jusqu'à Achères. Le voyage AR imposait une présence de 24 heures consécutives, coupées par un repos pris à des heures très imprévues et toujours près des machines. Moreau a été titulaire, après la guerre, de la 230-852, mais aussi de la 231 D.D. 644 (9), qui fut pour lui la « gloire » de sa carrière. Dans le moment où nous en parlons, je sens qu'elle est présente devant lui et que cette image cristallise le meilleur d'un métier qui, pourtant, n'était pas sans risques et, là, Moreau évoque quelques souvenirs tragiques, deux accidents. En 1910, un train de voyageurs dérailla sur le pont de la rivière Le Thouet, à Montreuil-Bellay, ce pont ayant été entraîné par la violence du courant. Les deux locomotives : la 130-610 du dépôt de Thouars et une 120 du dépôt de Loudun, ainsi que le fourgon de tête tombèrent dans la rivière. Des quatre agents de traction, trois furent noyés. Un seul, le mécanicien Bernard fut sauvé... par un cochon échappé d'une caisse; lui s'était cramponné à la queue de l'animal et évita la noyade... et toute sa vie Bernard est resté convaincu que dans le cochon, le meilleur morceau... était la queue. Un accident du même genre survint en novembre 1918, à Saint-Loup-sur-Thouet, avec la 231-012, de Thouars, remorquant un train de marchandises. Là, encore, la machine et le fourgon de tête tombèrent dans la rivière. Pour expliquer ces accidents,

il rappelle qu'à l'époque les wagons à marchandises n'étaient pas munis du frein continu; les trains comportaient toujours un certain nombre de véhicules avec frein à main manœuvrés par des auxiliaires féminines en certaines occasions, car on était en guerre. Avec ce système de freinage, les attelages en « prenaient un coup » et c'est d'ailleurs à une rupture d'attelage, survenue au train précédent, dont un wagon était resté sur le pont, qu'était dû l'accident.

Le mécanicien avait bien demandé les freins à distance utile mais, en raison d'une forte déclivité de 10 mm, qui avait contrarié l'efficacité du freinage, le train, franchissant le sémaphore à l'arrêt, vint tamponner le dernier wagon. Hélas! le mécanicien y laissa sa vie.

Avec Delabre, nous quittons la traction pour... l'enseignement ou, si vous préférez, pour l'atelier. C'est, en effet, à l'instruction des apprentis qu'il a consacré toute sa carrière. Il a formé toute une génération de tourneurs et d'ajusteurs et fut membre des commissions d'examen en divers points du réseau pendant vingt-cinq ans. Personnellement, sa spécialité était les levages, mais pendant l'Occupation il se consacra à la récupération des ferrailles et à la réception des matières premières. « Le travail, me dit-il, consistait surtout à dissimuler les récupérations et à utiliser les matières premières à l'insu des Allemands... »

Nous revenons à la traction avec Dupeyron. Je ne puis mieux vous le présenter en disant qu'il est un « ancien des Pacific », titulaire des 231-553, 780 et 840. Il me dit avoir « avalé » des milliers de kilomètres entre Paris, Thouars et Bordeaux. (Il n'a quitté le dépôt de Thouars qu'entre 1939 et 1942.) « Il y avait, précise-t-il, 50 « Pacific » à Thouars en 1938 et quelques 230-800, qui furent réformés entre 1945 et 1948. » Mais Dupeyron ne s'est pas contenté d'avalé des kilomètres; il a aussi avalé... un crocodile; diable d'homme!... Et quelle galéjade!... Vous vous trompez, car c'est une histoire

vraie. Avec la 231-788, notre héros conduisait, en marche spéciale, un train de pèlerins de Bordeaux à Niort. Vers Beauvoir, l'équipe de conduite est alertée par une projection intense de cailloux du ballast assortie d'un à-coup prononcé dans le roulement du train — Dupeyron freine, arrête son train, saute au téléphone et demande la réserve en annonçant : « ... j'ai un crocodile dans le cendrier! »

À l'autre bout du fil, il y eut un moment de stupeur et quelque inquiétude sur l'équilibre mental du mécanicien. Il fallut pourtant se rendre à l'évidence, le cendrier de la machine avait bel et bien « ramassé » l'appareil de voie, que tous ceux qui ont quelque connaissance du chemin de fer auront reconnu sous ce vocable animal. C'est un incident assez rare et qui méritait d'être conté. Mais voici Château qui se dispose à « meubler » notre entretien. C'est un athlète, pas un château... de cartes, et qui fut marin avant d'être cheminot. De son premier état, il a conservé la casquette qui abrite des yeux scrutateurs et qui semblent toujours regarder au loin vers des horizons mouvants. Il a tout fait au dépôt : allumeur, ramoneur, charbonnier, puis l'entretien et le levage. Le métier n'avait pas de secrets pour lui lorsqu'il est devenu chauffeur. On a l'impression que la pelle ou le ringard ne pesaient pas lourd entre ses mains. Il a surtout fait les « marchandises » et ses machines ont été, pendant une longue période, des 140, la 208, la 1288 et puis la 141-089; aussi la 140-508, une « bossue ». Un certain temps, il s'est contenté d'une 030 T., type Ouest, pour les trains ouvriers. Ayant débuté en 1917, en pleine guerre, il s'est encore retrouvé, en 1942, en pleine guerre, avec les trains T.C.O. et, comme il n'était pas facile de caractère, il lui est arrivé plus qu'à l'ordinaire de le laisser voir... ce qui lui valut souvent d'avoir un compagnon casqué et un revolver dans le dos; le risque était d'ailleurs quotidien. Un jour de 1943, étant à Massy-Palaiseau, son train

(9) Cette machine a été la première 231-500. Elle fut transformée d'après les données de la 3566 P.O. système Chapalon.



(Cl. O. Perrelle.)

Une 141 R remorquant un train de marchandises sur le viaduc de Thouars.

fut bombardé, mais il eut la chance de ne pas être parmi les 86 morts, victimes de cet « arrosage ».

Une fois, cependant, les choses faillirent se gâter. C'était entre Thouars et Saintes, avec un train allemand de matériel. Au cours d'un arrêt en pleine voie, l'officier responsable du convoi vint jusqu'à la machine pour s'assurer, auprès du soldat qui accompagnait rituellement l'équipe sur la plateforme, que tout était normal. L'homme n'était pas là. Soupçonneux, l'officier interroge les deux agents qui déclarent n'avoir vu personne au départ. L'officier n'en veut rien croire et les accuse d'avoir tué le soldat et d'avoir jeté le corps sur le ballast. Dénégations, colère... l'officier ordonne une enquête sur place... et qui parut bien longue aux deux hommes !... Enfin, on retrouve le militaire défaillant, qui fut copieusement injurié... et rossé. Ouf ! Toutefois, Château et son mécanicien n'allèrent pas jusqu'à exiger des excuses ! Mais si l'officier avait pu savoir que nos deux gaillards se livraient à la contrebande des lettres, voilà qui n'aurait pas amélioré la situation. Il est des incidents que l'on n'oublie pas. Si Boulesteix n'a pas conduit les locomotives, il a connu tous les « anciens ». Entré au réseau en 1911, à Bessé-sur-Braye, il est venu, en 1913, à Thouars. En 1923, il était chef de train et il accompagnait régulièrement entre Paris et Thouars, et vice versa, les express 798 et 799. Il a roulé également sur Angers, Poitiers, Loudun, Niort et Ruffec, aux messageries et aux marchandises détail. Il se souvient particulièrement de ces derniers trains et des dures conditions de son travail à l'époque. Les trains n'avaient pas le frein continu, nous l'avons dit, les fourgons étaient mal chauffés, les secousses, les cahots, les longs stationnements dans les gares ajoutaient aux fatigues de la fonction ; mais le cauchemar, c'était le service aux trains légers qui ne comportaient pas de fourgons. Le chef de train faisait le trajet dans une

guérite-vigie, étroite et mal close — un cul-de-singe en argot de métier — et, en hiver, la position était parfois intenable et Boulesteix m'a confié avoir pleuré de froid certains hivers. Si les voyages forment la jeunesse, Boulesteix a été comblé !

Le mécanicien Duret a fait ses débuts en 1920, au dépôt de Nantes puis, après un séjour à Bressuire, il s'est fixé à Thouars, où il a fait sa carrière. Elève mécanicien, en 1935, puis « mécu ». Comme machines, des 230-781 à 799, des 230 ex. 3800, ensuite des « Pacific » sur Bordeaux et Royan. Avec la 231-565, il a mené le dernier rapide de Royan, composé de matériel de la Compagnie des Wagons-Lits. Il a roulé de Thouars à Paris, de Bordeaux à Thouars et retour, de Paris à La Rochelle avec relais à Thouars. Il avait en main une « Willoteaux », à laquelle « on pouvait tout demander » (sic). D'ailleurs, ces virtuoses du manche ne s'en privaient pas. Il y avait de l'émulation dans les gains de temps. Duret m'affirme que certains collègues « trichaient » avec la détente en allongeant la course et surclassaient frauduleusement (sic) les collègues qui étaient réguliers. Il se souvient particulièrement d'un gain de 12 mn au 778 et de 15 mn au 779 avec 490 T. C'était du beau sport. Duret a aussi fait fonction de sous-chef de dépôt pendant six ans, il a été affecté à l'instruction des attachés de traction, en général de jeunes ingénieurs des Arts et Métiers, et j'ai l'impression que, dans cette fonction, il a eu des moments de détente avec la collaboration, parfois involontaire, de ses élèves.

La conversation avec Solas, ancien chef d'entretien-machines, nous donne l'occasion de parler de l'atelier, où il a débuté en 1920 comme ouvrier mineur, passant ensuite aux levages, qui y étaient effectués pour tout l'arrondissement. Une spécialité de l'atelier était le tournage des couronnes des Willoteaux. Son dernier levage a été pour la 231-601. Cet atelier était réputé pour la qualité de son travail mais, malgré cette

classe, certains mécaniciens exigeaient d'être présents lorsque leur machine passait par l'atelier. De 1925 à 1945, l'effectif comprenait 60 agents et l'outillage se composait de 10 tours, 1 aléseuse horizontale, 1 aléseuse verticale, 2 raboteuses et 2 tours à roues, on y trouvait également un poste de soudure autogène et un à l'arc. Un levage complet était effectué en 21 jours, une sortie d'essieu coudé B.P. se faisait en 12 heures. Entre autres souvenirs, Solas me conte l'exploit d'une équipe de Thouars, tombée en panne à Courtelain, et qui remplaça les plombs fondus d'un foyer sans jeter le feu !... en repoussant le talon après s'être entourés de sacs mouillés. Il me cite encore un mécanicien qui, entre l'heure de la visite de sa machine et la mise en tête, a fait procéder au réglage d'une boîte d'essieu..., et d'un autre, qui venait chercher directement son huile au stockage et refusait de passer par le distributeur. Il voulait être sûr de la pureté du produit. Ces petits faits en disent long sur la conscience professionnelle des agents de conduite.

La dernière anecdote m'est fournie par l'ex-mécanicien Hardouin, plus connu dans le monde des cheminots thouarsais sous le nom de Henri IV. Une barbe soigneusement entretenue lui donne, en effet, une certaine ressemblance avec ce populaire monarque. Quant au panache blanc, c'est la locomotive qui l'arborait. En tout cas, en dépit de ses soixante-dix-sept ans, il est toujours vert !...

Il était, en 1918, chauffeur au dépôt de Lisieux sur les 230-100 et 300 du type Ouest ; après un séjour à Cherbourg, il fut envoyé à Thouars comme élève-mécanicien ; la dernière décade qui précéda la guerre le vit promu à la traction des express sur la section Paris-Thouars à bord des Pacific, normeols, Debeg et Willoteaux. Ce furent les plus beaux jours d'une carrière qu'il revit en m'en parlant. Un jour avec la 231-607, type normal, il a regagné 17 mn entre Chartres et Thouars avec 480 t et, compte tenu du profil de la section, ce fut une belle marche... puisqu'il s'en souvient après trente ans. Mais ce qu'il n'a pas davantage oublié c'est un certain jour en 1943 qui devait mettre fin (provisoirement) à sa carrière.

Parti de Thouars pour Saintes avec un T.C.O., son train tombe en panne dans la rampe d'Echiré. Diagnostic : chute de pression. On doit couper le train en deux. Mais les Allemands comprennent vite qu'il s'agit d'une panne « organisée », « Sabotage ! » hurle l'officier et, en arrivant à Niort, Hardouin est attendu par le commissaire de gare allemand qui lui demande des explications. Il invoque la surcharge. L'Allemand le somme d'aller reprendre la deuxième partie du convoi et, pour garantir la réussite de l'opération, on lui donne un « ange gardien » qui lui tient pendant tout le parcours une mitraillette dans le dos. Mais les choses n'en restèrent pas là. Dans les jours qui suivirent, ses camarades cheminots furent informés qu'Hardouin avait été fiché par la Gestapo et qu'il était recherché. Pour éviter son arrestation, ses chefs le mirent d'office à la retraite et après cette « sanction bidon » lui conseillèrent de disparaître. Ce qu'il fit... et pour cette raison j'ai eu le plaisir de m'entendre conter ce qui précède par l'intéressé.

Vive Henri IV... Vive ce roi (du manche) vaillant ! chantaient les « gâs » de M. de Charette.

Sur cette anecdote... royale, s'est terminée notre table ronde du souvenir. Une réunion qui fut aussi agréable pour les anciens de Thouars que pour moi. Il faut en remercier M. Le Stum qui a rassemblé cet aréopage de tractionnaires et M. Gibeau, ingénieur de l'arrondissement de traction à Nantes, qui l'a honorée de sa présence.



Remorqué par une vapeur de Thouars, un « voyageur » dans la campagne niortaise.

(Cl. G. Laforgerie.)

Laissons là le passé et voyons maintenant la position et le rôle actuel du dépôt.

La vapeur au dépôt de Thouars de 1959 à 1969

Le dépôt qui était rattaché à l'arrondissement de Saintes sous le régime de l'Etat est maintenant incorporé à celui de Nantes. L'établissement effectuait encore il y a deux ans des levages dont l'exécution était réputée dans tous les réseaux. Il existait trois équipes de levage et une de tablier. Un levage était terminé en onze jours. C'est ainsi que l'atelier de Thouars avait exécuté cent levages de Pacific 231-500 depuis la Libération. Il fut ensuite chargé, jusqu'en novembre 1946, d'effectuer des révisions de wagons, puis en 1957-1958, chargé du levage des 150 P de l'Est. On raconte qu'un inspecteur de l'entretien d'une autre région, venu pour suivre ces opérations, manifesta de l'étonnement qu'un « petit dépôt » ait été chargé de ces levages et que ce travail puisse se faire normalement. Or, les résultats ne confirmèrent pas cette opinion et d'ailleurs, en 1959, la région du Nord y envoyait ses 150 A et ses 150 P, ce qui était un hommage rendu à la qualité du travail !

On y effectuait les réparations avec un soin égal... et sous l'œil vigilant des mécaniciens, clients attentifs et exigeants. Certains venaient pendant leur repos pour voir comment on plaçait leurs machines et suivaient à l'atelier les réparations et les opérations de levage. Tel ce « patron » de la 231-506 du Mans qui, après un kilomètre impressionnant, rapportait à l'équipe de levage une pièce réparée par leurs soins pour leur témoigner sa satisfaction du travail antérieurement effectué et... pour les récompenser. Qui dit mieux !

Le dernier levage effectué, le centième !

a été celui de la 141 R 4, le 18 février 1967.

Actuellement, l'atelier n'assure plus que l'entretien courant R.I des 141 R au charbon (terminé depuis l'hiver 1968-1969).

L'effectif du personnel se compose de 87 agents de conduite : 41 mécaniciens de route, dont 16 titulaires, 26 élèves-mécaniciens et 20 chauffeurs qualifiés.

Le service de traction assure les roulements de la Roche-sur-Yon, Les Sables, Niort, Angers, Saumur et Saint-Pierre-des-Corps, et en période de pointe, on va jusqu'à Chartres avec les 141 R en double équipe en utilisant la même machine en AR dans la journée, soit un parcours de 478 km ; au service d'été, les express sur Saumur, Les Sables, Chartres, Niort.

Le service marchandises, important, est assuré exclusivement par les 141 R, remorquant des trains lourds de cailloux, provenant du « bassin de Thouars », très durs et très résistants. Ces cailloux sont très appréciés par les services des Ponts et Chaussées. Ils ont été employés sur les

autoroutes de l'Ouest et du Nord. Certains trains sont tarés à 1800 t. Cette dernière charge nécessitant l'emploi d'une 141 R en pousse sur la section de la Meilleraie. Le parcours mensuel des 141 R, est de 100 000 km en hiver et 125 000 en été. Ces chiffres expliquent l'importance du parc à charbon à Thouars, où la consommation est de 2 500 t par mois. Le charbon pour « stoker » provient en partie de Carmaux. L'autre qualité est du « gros d'Anzin ».

En dehors du trafic des cailloux, il y a aussi celui des bestiaux qui se place dans la région entre octobre et avril. Le mercredi, jour du marché à Parthenay, un train — H.L.P. — au départ de Thouars est dirigé sur Parthenay. Ce trafic engendre un mouvement AR de 60 à 70 wagons sur Niort, Bordeaux, Paris et Lyon, dont 5 à 6 wagons chaque soir à Thouars.

Le mercredi, 3 trains RA, formés à Parthenay, sont expédiés sur Bressuire et Pouzauges. Par ailleurs, les envois sur Saint-Pierre-des-Corps se font par trains

La 040 TA 122 pendant une manœuvre au dépôt.

(Cl. G. Laforgerie.)





Les BB 66000 en U.M. se substituent progressivement aux 141 R en double traction. (Cl. O. Perrelle.)

complets. L'examen des chiffres pour les cinq dernières années démontre la progression de l'ensemble du trafic.

En 1964 : 1 474 000 t ; 1965 : 1 486 000 t ; 1966 : 1 612 000 t ; 1967 : 1 734 000 t ; 1968 : 1 765 000 t, dont 240 000 t en juillet.

La campagne de 1969 s'est faite dans de bonnes conditions et les pronostics restent favorables. Par exemple le 17 avril, Thouars avait expédié 12 000 t avec 12 trains en double traction et le tonnage expédié depuis le 1^{er} janvier a été supérieur de 80 000 t à celui de 1968 pendant la même période. Evidemment le trafic des carrières tient toujours une part importante et régulière. Pour en juger, nous donnerons un exemple pris en 1967 et pour chaque carrière : Nivet distance 3 km, 260 000 t ; La Gourandière, distance 7 km, 194 000 t ; La Meilleraie, distance 63 km, 443 000 t ; Saint-Varenif, distance 16 km, 827 000 t.

En trafic exceptionnel, on note chaque année à l'époque des pèlerinages : 21 trains spéciaux composés de huit voitures à bogies, en provenance de l'Ouest de la France et reçus ou expédiés par Thouars qui en assure partiellement la traction.

Le parc de traction de 1962 à 1969

Pour les raisons données plus haut, il ne m'est pas possible d'en indiquer l'évolution chaque année et c'est grâce à la bonne volonté de M. Le Stum, chef de dépôt, dont j'ai mis la patience à l'épreuve, que je suis en mesure de vous exposer fragmentairement l'effectif des machines.

Janvier 1962 :

1 locomotive 140 C n° 331. 26 locomotives 141 C n°s 7, 10, 29, 39, 51, 68, 73, 76, 89, 95, 102, 104, 119, 122, 124, 140, 158, 172, 180, 183, 189, 193, 195, 197, 199 et 242. 1 locomotive 030 TU n° 53. 3 locomotives 040 TA n°s 10, 69, 122. 1 locomotive 050 TX n° 35, soit 32 locomotives.

Janvier 1964 :

1 locomotive 140 C n° 302. 28 locomotives 141 C n°s 7, 10, 26, 39, 51, 65, 66, 68, 73, 76, 89, 95, 102, 104, 140, 157, 158, 168, 172, 177, 180, 183, 185, 186, 189, 199, 224 et 247. 7 locomotives 141 C en réserve, n°s 34, 122, 124, 137, 174, 193 et 242.

1 locomotive 040 TA n° 122. 1 locomotive 030 TA n° 621, soit 38 locomotives.

Janvier 1965 :

31 locomotives 141 C n°s 1, 7, 10, 19, 29, 39, 45, 51, 68, 73, 76, 89, 95, 102, 104, 122, 124, 157, 158, 168, 172, 177, 180, 183, 185, 186, 193, 197, 199, 224 et 247. 8 locomotives 141 C en réserve, n°s 34, 38, 65, 66, 140, 174, 230 et 242. 1 locomotive 030 TU n° 53. 1 locomotive 030 TA n° 628. 1 locomotive 040 TA n° 122. 3 locomotives 050 TX n°s 19, 31, 36, soit 45 locomotives.

1^{er} septembre 1966 :

21 locomotives au charbon 141 R n°s 70, 103, 107, 146, 163, 172, 198, 262, 283, 332, 460, 485, 517, 534, 541, 578, 620, 646, 659, 678, 679. 14 locomotives 141 C n°s 7, 10, 19, 38, 51, 65, 104, 124, 141, 158, 177, 183, 197 et 205. 2 locomotives 141 C garées en B.E. n°s 34 et 230. 1 locomotive 040 TA n° 122. 1 locomotive 030 TU n° 47, soit 39 locomotives.

A la date indiquée, toutes les machines de route ont parcouru plus de 1 million de kilomètres. Depuis la dernière épreuve décennale la machine 141 C 38 a parcouru 581 000 km ; la 141 R 163 : 1 312 000 km. Les 141 C ont été utilisées sur toutes les lignes, sauf sur Saint-Pierre-des-Corps.

Au 31 décembre 1969, l'effectif se décompose comme suit : 141 C, 4 locomotives en service et 2 garées en bon état. 141 R : 16 en service. 040 TA 122, garée en bon état. Nous ajouterons qu'elles sont parfaitement entretenues et que le dépôt de Thouars est toujours bien vivant. L'utilisation des locomotives vapeur est prévue jusqu'en 1971.

V. P.

P.S. : En marge de cet article, nous insérons la photo de cette rose des vents. Magnifique pièce d'ajustage exécutée par M. Sallot. Toutes les parties en sont interchangeables et elle a demandé 400 heures de travail.

Exécutée sur l'initiative de M. Le Stum, elle était une réponse à une phrase contenue dans un article publié par un journal local, où il était dit que la S.N.C.F. n'avait pas d'ouvriers qualifiés.

La réponse est assez jolie.

M. Sallot et la rose des vents qu'il a réalisée. A g. : un modèle réduit d'étau-limeur, œuvre des apprentis de l'école de Saintes.

(Cl. O. Perrelle.)

