

Orléans : un carrefour ferroviaire au cœur de la France



- Le Petit Train de l'île d'Oléron
- Travaux d'été en Île-de-France

M 04395 - 263 - F: 9,90 € - RD



Le petit train de l'île d'Oléron : un secondaire côté Océan

Fêtant ses 55 ans cette année, le train de l'île d'Oléron, qui reprend en version touristique la tradition des chemins de fer secondaires, est avant tout une formidable aventure humaine dont le succès ne se dément pas. Nous vous invitons ici à le découvrir...



Le projet d'un homme

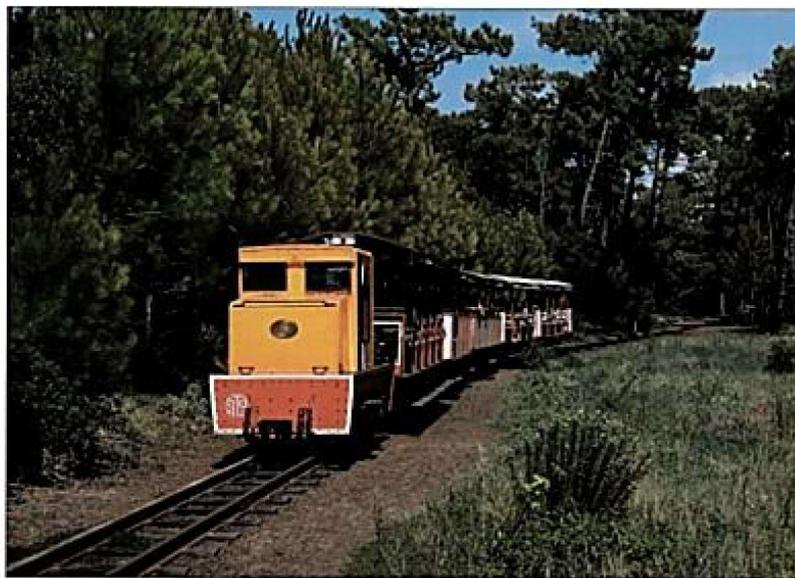
Évoquer le train de l'île d'Oléron, c'est avant tout évoquer un homme: Pol Gala (1916-1995). Ancien médecin militaire de la Marine nationale, le docteur Gala est passionné de chemins de fer et reste dans la nostalgie du ramway de Royan, un chemin de fer secondaire qui a fonctionné de 1890 à 1945 et qui était Royan à Roncée-les-Bains. Détruit à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le trafic ne reprendra jamais et c'est donc d'abord vers un



projet de reconstruction de ce tramway que le docteur va se tourner. Il abandonnera très rapidement car les emprises sont utilisées pour la construction de routes. Il a dès lors l'idée de transposer son projet dans l'île d'Oléron afin d'y construire un train à vocation touristique. Il n'est cependant pas dans ses intentions de ressusciter le chemin de fer secondaire qui exista sur l'île au début du siècle. En exploitation de 1904 à 1934, un réseau de 36,4 km, en effet, reliait Saint-Trojan-les-Bains à Saint-Denis-d'Oléron, avec un embranchement de 4,7 km pour rejoindre Boyardville à partir de Sauzelle. Ce chemin de fer secondaire ne survivra pas à l'essor des automobiles et autocars et les rails seront déposés durant la Seconde Guerre mondiale. Plus modestement, le docteur Gala constate que l'île d'Oléron, dans sa partie sud, présente deux plages quasi sauvages: Gatseau et Maumusson. Alors que la première est accessible en automobile (encore un luxe dans les années d'après-guerre), la seconde est par contre uniquement accessible à pied et il faut bien marcher 5 km à travers la forêt pour la rejoindre.

L'idée de Pol Gala est donc simple: construire un train secondaire pour relier le centre-ville de Saint-Trojan-les-Bains aux deux plages. Dès 1959, un groupe se forme autour de lui et commence à construire le dossier qui part d'une feuille vierge. Ils reçoivent rapidement le

soutien de la commune de Saint-Trojan-les-Bains et les démarches administratives peuvent commencer surtout auprès de l'administration des Eaux et Forêts, la majorité du parcours se situant en forêt. D'abord réticente, elle accorde finalement son autorisation au projet, y voyant un moyen de freiner l'urbanisation de la zone. Le projet, tel que décrit par les fondateurs, est en effet basé sur l'attrait touristique, mais permet également de décongestionner les zones de parking, de limiter les pointes de grosses circulations et relier au centre-ville des zones habitées (lotissements, campings). Dès 1961, les travaux commencent autour de la future gare de Saint-Trojan mais il faudra attendre le 23 mai 1962 pour que la Société à responsabilité limitée du Tramway touristique de Saint-Trojan (STTST) soit créée et que le tracé soit définitivement arrêté. Le chantier est titanesque. Il faut créer les infrastructures, trouver et financer les rails, le matériel moteur et le personnel. Mais le docteur Gala et son équipe ne se découragent pas et même si un bulldozer permet de faire le plus gros, c'est souvent à la simple force des bras que le chantier est mené. En parallèle, il faut abattre des arbres et retirer l'ensemble des racines pour éviter la repousse. Le nivellement doit être particulièrement soigné afin de respecter les impératifs concernant le degré de la pente et la qualité du sable posé. Trois loco-



Ci-contre: un train Saint-Trojan - Maumusson en gare au pertuis de Maumusson (1^{er} août 2017).

Ci-dessus: aux abords de la gare de Gatseau, un train Saint-Trojan - Maumusson (8 août 2017).

tracteurs diesels inutilisés depuis 10 ans de type Deutz OMZ 117, en provenance de La Rochelle, sont acheminés sur l'île par voie maritime (le viaduc n'existait pas à l'époque). Il est de même pour les rails et traverses, rachetés à la SNCF. À titre anecdotique, signalons que les traverses d'origine sont coupées en deux, aussi bien dans le sens de la longueur que dans celui de la largeur. Les voitures sont par contre construites de toutes pièces sur des plateformes à bogies. Leurs caisses ne sont d'ailleurs pas sans rappeler celles du tramway de Royan...

Installée à Gatseau, la base de travaux va connaître ainsi durant cette année 1962 une

forte activité. Faut-il d'engins de levage, les rails sont manipulés à la force des bras. Une équipe de cinq hommes est ainsi à la tâche et ne ménage pas ses efforts. L'écartement choisi est de 0,60 m, standard utilisé sur les chemins de fer militaires et industriels. Inventé par Paul Decauville (1846-1922), on parle d'ailleurs souvent de voie Decauville, ce type de voie est particulièrement adapté sur des sols peu stables, ce qui correspond bien à la typologie des sols du secteur, majoritairement constitué de zones sablonneuses. La voie peut ainsi être facilement posée ou déposée suivant les désordres enregistrés. Les premiers rails mis en place seront de type 9,5 kg/m. Au fil du temps,

ils seront remplacés par des 18-20 kg/m et enfin des 30 kg/m.

Après deux années d'efforts, l'exploitation peut ainsi commencer. Le premier train circule le 27 juin 1963 avant le lancement officiel du service le 1^{er} juillet 1963. Le « Tramway forestier d'Oléron », comme dénommé à l'époque, assure ses premières rotations et le succès est pleinement au rendez-vous. D'abord limité au parcours Saint-Trojan-les-Bains - Gatseau, soit 4,5 km, le train sera prolongé pour l'été 1965 vers le pertuis de Maumusson et sa superbe plage, constituant un réseau de plus de 6 km qui évoluera constamment en amont du fait de l'urbanisation et en aval du fait de l'érosion des dunes.



Ci-contre : en forêt, un train Saint-Trojan - Maumusson à Gatseau (11 août 2017).

Ci-dessous : longeant la plage à Gatseau, un train Maumusson - Saint-Trojan (2 août 2017).





En dessous : le train du wagon-bar à Maumusson, avec dans l'ordre le wagon-porte-quads, le wagon-bar et un wagon couvert (9 août 2017).

En haut : train de travaux au Prévent aux abords de la gare (9 août 2017).

Une ligne pleine de charme

C'est donc à la gare de Saint-Trojan-les-Bains que notre voyage commence. La gare d'origine était placée au niveau des quais d'arrivée, mais suite à un incendie dans la nuit du 5 au 6 juillet 1997, elle a été remplacée par un wagon-billetterie. Au niveau de la gare signalons la présence d'un triangle de retournement, créé durant l'hiver 1974-1975. La ligne suit d'abord la route sur les premiers mètres avant de s'engouffrer dans la forêt à hauteur des Bris. À l'origine, la voie continuait à longer la route mais, du fait de l'augmentation du trafic routier, une déviation de 1 200 m tracée à travers la forêt fut créée durant l'hiver 1971-1972 en passant ainsi plus au nord pour contourner Les Bris. Ce déplacement nécessitera la construction de deux fortes rampes de 15 ‰ afin de franchir une dune. Une exception et une originalité pour ce réseau majoritairement plat. Passé la gare des Bris (ouverte sur demande), nous rejoignons la singulière gare de Prévent (originellement appelé Pré-



De haut en bas et de gauche à droite :
 train Maumusson -
 Saint-Trojan dans
 l'avant-gare
 de son terminus
 (6 août 2017) ;
 la cabine de
 conduite du
 locotracteur n° 8
 (9 août 2017) ;
 un train venant de
 Maumusson à la
 passe des Peupliers
 à Saint-Trojan,
 (11 août 2017).

ventorium], qui jouxte le dépôt. C'est dans cette gare que les trains se croisent. Bien que disposant d'une signalisation, cet arrêt permet d'examiner l'utilisation du bâton-pilote, en usage sur le réseau. En effet, la voie unique du train d'Oléron est divisée en deux cantons : Saint-Trojan - Prévent et Prévent - Maumusson. À chacun de ces tronçons correspond un bâton-pilote qui est donc échangé entre les mécaniciens en gare de Prévent. Ainsi, le train qui s'engage dans un canton est assuré d'avoir la voie libre. Ce procédé, qui existe depuis l'origine des chemins de fer, a prouvé son efficacité et les collisions sur le réseau sont exceptionnelles (la plus grave se produira le 7 août 1978 faisant 12 blessés). Des échanges radios sont également utilisés, notamment pour assurer la sécurité des marches à vide et des trains de travaux. En plein été, l'activité en gare de Prévent est intense, surtout en cas de

déploiement de trains supplémentaires. Il est ainsi possible d'y observer alors pas moins de quatre trains à quai... La suite du parcours est marquée par l'entrée dans la zone de la plage de Gatseau dont la gare est l'une des plus fréquentées du parcours. Elle fut le terminus de la ligne entre 1963 et 1965. Passé la gare, nous longeons la mer le long de la digue, qui a été renforcée par enrochement dans les années 90. Ce secteur est assurément le plus photogénique du parcours et, passé une large courbe, nous filons tout droit à travers la forêt pour rejoindre le pertuis de Maumusson et sa plage sauvage, vierge de toute construction. La gare-terminus a une histoire très singulière car, du fait de l'érosion des dunes par la mer, celle-ci a changé de physionomie pas moins de 24 fois... L'emplacement d'origine de la gare se trouve d'ailleurs aujourd'hui en pleine mer. Une boucle de retournement a existé jusqu'en

2013. Des aiguillages permettent maintenant aux locotracteurs de manœuvrer jusqu'au prochain déplacement. C'est à cette gare que le fameux wagon-bar est installé. Ce dernier est acheminé chaque matin avant de rejoindre le dépôt chaque soir.

Un parc moteur et remorqué attachant

Le parc moteur se compose de 10 locotracteurs dont huit sont encore en exploitation. Les premiers arrivés sur l'île furent les n° 1, 2 et 3. Ce sont des locotracteurs Deutz de type OMZ 117 de 24 ch. Ils ont été rachetés à la Société Delmas-Vieljeux de La Rochelle, où ils tractaient des trains de charbon sur le port de La Pallice. Construits par les usines Deutz à Cassel entre 1932 et 1936, ils furent redécouverts en étant équipés d'une large cheminée et

ne étreuve chasse-obstacles rappelant les thiques locomotives du Fart West. Avec s petites bielles, ils ont marqué profondément les esprits et leur image est entrée dans mémoire collective. Ils sont nettement ns utilisés de nos jours mais, deux sont ore actifs. Le n° 1 est affecté à la traction train incendie, tandis que n° 2 assure la tion du train du wagon-bar entre Prévent Maumusson, qui part avant le premier train évient après le dernier, à la haute saison. Le est exposé en monument à Bourcfranc- hapus.

1964, deux autres locotracteurs ont rejoint Il s'agit de locotracteurs Ruston de 44 ch truits en Grande-Bretagne pour les aux miniers. Relookés à l'instar des Deutz, ortent les n° 4 et 5 et assurèrent le service a ligne jusqu'aux années 80. Ils ont depuis écartés du service voyageurs. Le n° 4 est sé en monument à l'entrée du viaduc éron tandis que n° 5, remotorisé avec z trois cylindres, est maintenant attiré à action du train de travaux.

inq autres locotracteurs ont pris le relais a traction du service voyageurs depuis leur ée. Il s'agit de locotracteurs français T 75 truits par Billard dans le cadre de la ligne inot. Les n° 6 et 9 proviennent des ères de Bourron-Marlotte. Ils sont équipés moteur Panhard de 75 ch à transmission anique et sont arrivés en 1971. Les n° 7 et t eux arrivés en 1980 et proviennent des ries de La Rochefoucauld. Équipés à l'ori- du même moteur Panhard que les 6 et 9, t reçu par la suite un moteur Deutz de h à transmission hydraulique. Enfin, le est pour sa part arrivé en 2000, en pronce du parc de la mer de sable d'Erme- ille. C'est l'engin le plus moderne du parc utre un moteur Deutz de 100 ch à trans- on hydraulique, il est équipé de la Vacma e automatique à contrôle de maintien uil depuis 2003.

lons également que le réseau récupéra 197 un autorail X AT 3 Decauville-Crochat 326. Il est en cours de restauration. De à 1988, le réseau a hébergé un engin l Baldwin de type 230 à bielles et faux u. Sans utilisation, il fut revendu. En 2001, une petite locomotive à vapeur 040 T che Feldbahn de 1918 qui rejoint le u. Malheureusement, celle-ci ne fut pas isée à aller en ligne du fait des risques ndie qu'elle aurait pu déclencher dans cteurs boisés. Elle a été revendue au t anglais du Leighton Buzzard Railway en

2014. Deux locotracteurs à bielles roumains Faur L 18 H de 1984 arrivent sur le réseau le 9 juillet 2008 mais, du fait d'un gabarit trop généreux, leur utilisation sera jugée inadaptée. Un exemplaire rejoindra en 2014 le Petit Train de la haute Somme, tandis que le second exemplaire sera vendu au zoo Pairi Daiza, en Belgique, en avril 2015.

Coté matériel remorqué, l'ensemble du parc a été construit directement par les équipes de la STTST sur la base de châssis et bogies allemands récupérés sur les réseaux des betteraviers de Picardie. Ils sont issus du parc « prises de guerre » suite au premier conflit mondial. Le parc se compose majoritairement de voitures couvertes, répliques des voitures KE Decauville du tramway de Royan. Elles existent en deux versions (courtes de 32 places et longues de 40 places). Ces voitures en sont à leur seconde génération, les modèles de 1963 ont été ferraillés à la fin des années 80. À ce parc, il convient de rajouter deux balladeuses découvertes qui sont en fait des KE de 32 places non équipées de toit qui ne servent, bien sûr, qu'en plein été. Nous trouvons également trois voitures « multiservices » permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite et enfin trois voitures fermées Prestige, répliques des voitures IS Decauville du tramway de Royan. Enfin notons la présence d'une remorque autorail XR AT 3, construite en 1998 et destinée à être couplée à l'autorail AT 3 et qui assura la vente des billets de 1998 à 2010 en gare de Saint-Trojan. Elle est aujourd'hui sans utilisation.

Le parc marchandises se compose du fameux wagon-bar, construit en 1996 aux ateliers STTST, d'un wagon incendie comportant une motopompe et des lances à eau, bien utile en cas d'incendie dans la zone. Un wagon plat permet le transport des chars à voiles et quads.

Il est généralement couplé au wagon-bar. Coté wagon de maintenance, nous trouvons un wagon plat porte-raîls et un wagon avec groupe générateur de 15 kVA. Ces wagons sont généralement intégrés au train de travaux mais le wagon-générateur est également employé sur les trains du Soleil couchant organisés en juillet-août, pour permettre l'éclairage de la rame.

Un service soutenu

Le train circule principalement des mois d'avril à septembre de chaque année. C'est évidemment en juillet-août que le trafic est le plus intense avec 12 AR (en cadencement avec des départs toutes les 45 min) sans compter les trains supplémentaires déployés en fonction de l'affluence de clientèle. Il n'est pas rare de voir 15 AR certaines journées. Du 15 juillet au 15 août, un train de nuit est proposé afin d'admirer le soleil couchant sur la plage de Maumusson. Sur les autres mois de la saison, cinq AR sont proposés. Des trains « privés » sont également à la disposition de la clientèle. En dehors de ces mois de circulation, les équipes en profitent pour réaliser les travaux de maintenance. Un service est enfin déployé durant la Fête des mimosas en février et durant les vacances de la Toussaint (quatre AR).

Évoluant dans un cadre naturel préservé, force est de constater que le train de l'île d'Oléron commercialement appelé « P'tit Train de Saint-Trojan » est un formidable succès puisque de 65 000 à 70 000 personnes l'emprunte chaque année. Plein de charme, ce train mérite assurément à lui seul un passage sur l'île. ●

(L'auteur tient à remercier M. François Bargain et toutes les équipes de la STTST pour leur sympathique accueil.)



Un train Saint-Trojan - Maumusson en bord de mer à Gatseau (2 août 2017).