



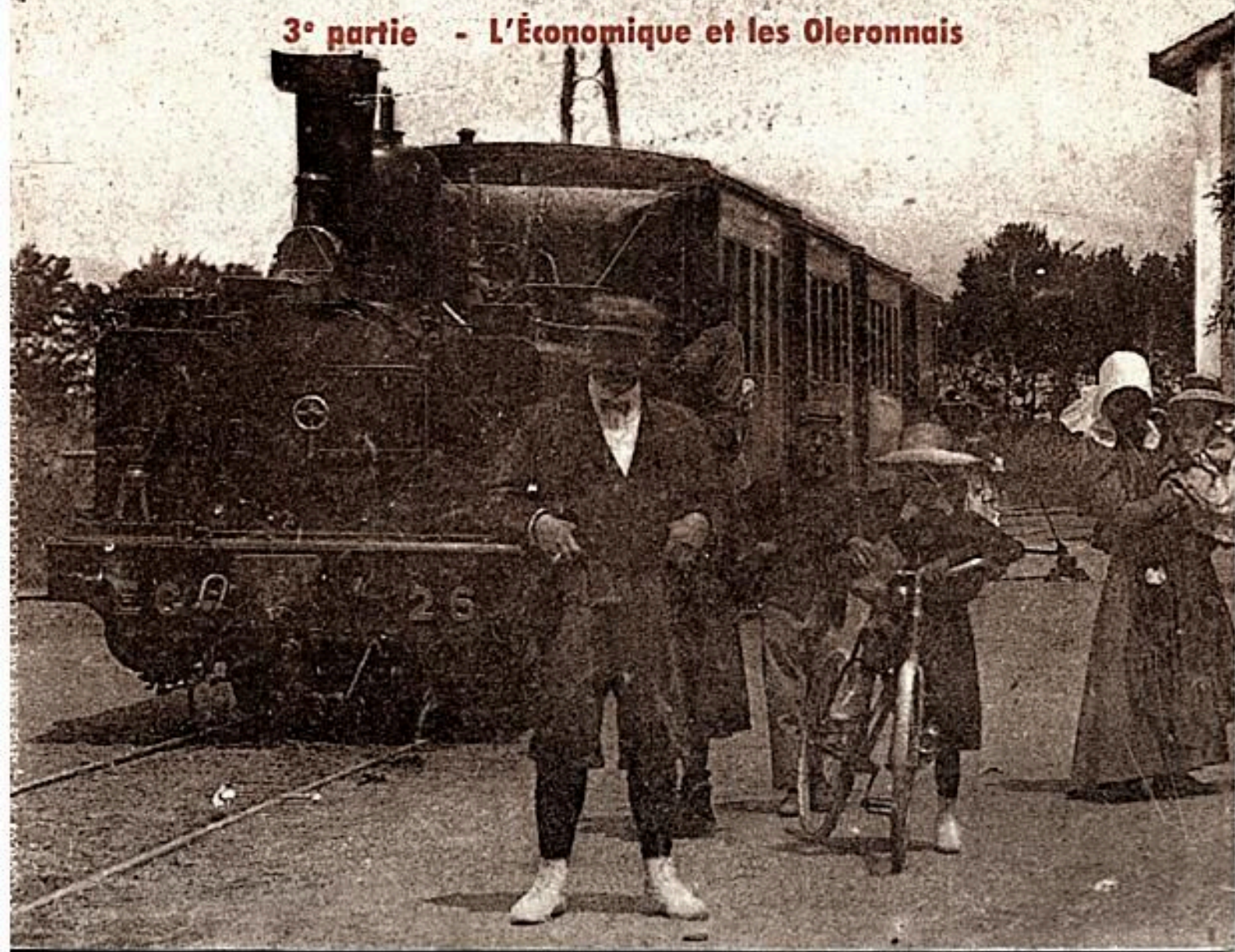
LES CAHIERS D'OLERON

Revue trimestrielle publiée par le L.O.C.A.L. n° 7 - 20,00 F

De Saint-Trojan à Saint-Denis

LE CHEMIN DE FER DE L'ILE D'OLERON

3^e partie - L'Économique et les Oleronnais



LE P'TIT TRAIN DE SAINT-TROJAN

Dans l'île, le chemin de fer économique est aujourd'hui bien oublié même si nos publications vont le sortir de l'oubli. Mais dans les années 60, il a trouvé un successeur, le *tramway touristique de Saint-Trojan*.

La grande passion de Pol Gala, un médecin de marine en retraite, pour les chemins de fer, et les regrets que lui avait laissés la disparition du pittoresque tramway forestier de Royan sont à l'origine de cette ligne.

Dès 1959, Pol Gala avait proposé de reconstituer ce tramway de Royan sur les lieux-mêmes, dans la forêt de la Coubre. Mais il lui fallut renoncer devant l'absence de soutien des élus royannais pour, finalement, se replier sur une solution de rechange. Au lieu, d'une simple reconstitution, il s'est décidé à développer une réalisation entièrement nouvelle, dans

la forêt domaniale de Saint-Trojan, au sud de notre île.

Après étude du terrain, un projet est déposé auprès des administrations compétentes, et la *Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan*, une SARL familiale, est fondée en 1962.

L'autorisation pour la construction d'une ligne entre Saint-Trojan et Maumusson est rapidement obtenue sous la forme d'une location du domaine privé de l'état.

Dès la fin de l'année 1962, les travaux commencent. Ils seront interrompus durant un mois par le rude hiver 1963, mais dès le mois de mars, on commence à poser les voies. La préparation des locotracteurs et l'aménagement des voitures sont réalisés en même temps.

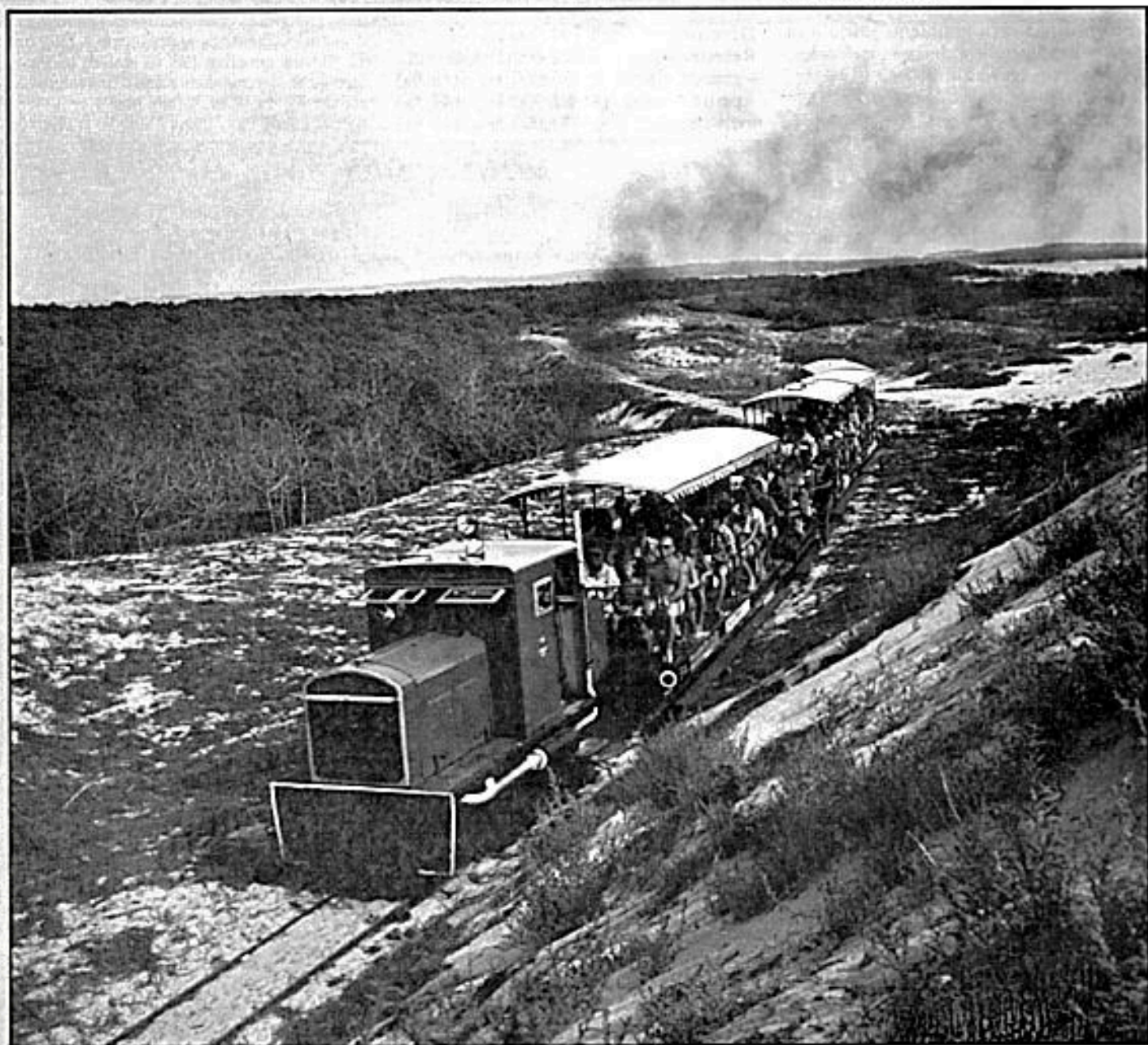
Enfin, le 1^{er} juillet 1963 un premier tronçon d'environ 4,5 kilomètres est inauguré entre Saint-Trojan et la plage de Gatseau.

Dès cette première année, le succès remporté par le *P'tit Train* auprès du public invite Pol Gala à entreprendre le prolongement de la ligne. Ce nouveau tronçon est ouvert au public pour la saison 1965. En 6,5 kilomètres le *P'tit Train* conduit alors les touristes de Saint-Trojan à la côte de Maumusson.

Depuis cette date, il reste le plus long réseau de France en voie de 60 centimètres.

Tout près du terminus de Maumusson, au pied de la palissade de 1881, un locotracteur Billard traîne six voitures bondées.

photo Philippe Gala, Paris.



LA VOIE ET LE MATÉRIEL ROULANT

La plupart des éléments du réseau, voies, locomotives et wagons ont été achetés auprès d'anciens réseaux betteraviers du nord de la France, entre autres à Louvres (Val d'Oise).

Les rails de 9,5 kilogrammes par mètre et les éléments *Brigade* installés à l'origine sur traverses métalliques ont été remplacés progressivement par des rails de 15, 18 et 20 kilogrammes par mètre posés sur traverses de bois tirefonnées. Cet ensemble offre maintenant une surface portante plus grande d'où une sécurité accrue.

Dans les années 60, trois locotracteurs *Deutz* à bielle équipés de moteurs diesel 2 AL 514 ont été utilisés sur le réseau. Par la suite, deux locotracteurs *Ruston* à chaîne sont venus les compléter (l'un avec son moteur d'origine 3 cylindres 48 cv, l'autre avec un *Deutz* 3 cylindres). Actuellement, le réseau dispose, en plus, de quatre locotracteurs *Billard* dont deux avec moteur diesel hydraulique de 85 cv. Les locotracteurs d'origine sont toujours utilisés en début de saison, les *Billard*, plus puissants étant réservés à la saison d'été.

A l'origine neuf voitures équipaient le réseau. Aujourd'hui, elles sont vingt, dont quatre découvertes, toutes équipées de bogies *Koppel*.

Le matériel roulant comprend aussi :

- une voiture-bar,
- un wagon plat pour les travaux,
- un groupe électrogène sur plateforme à deux essieux,
- quatre wagonnets à deux essieux et benne basculante,
- une grue sur bogies freinés.

SERVICE TRAIN-BATEAU A BOYARDVILLE

Beaucoup moins ambitieuse, une autre ligne à écartement de 60 centimètres relie, à Boyardville, le parking des autocars à l'embarcadere des croisières inter-îles assurées par la Régie Départementale des Passages d'Eau (RDPE). Cette ligne d'environ 500 mètres de longueur seulement dispose de deux locotracteurs *International Harvester* et d'une dizaine de voitures.

Posée à l'origine jusqu'à la pointe des Saumonards, la voie a été en partie démontée ces dernières années : elle s'arrête au niveau de l'embarcadere. La RDPE délivre donc des billets couplés train-bateau comme pour aller en Corse ou en Grande-Bretagne !

Actuellement, l'existence de ce petit réseau est cependant remis en question, aussi bien par la RDPE que par l'administration des Eaux et Forêts. De ce fait il est fort probable qu'il soit supprimé dans les prochaines années.

Pour les interventions sur la voie, un tracto-pelle, un chargeur case et une chenillette *Bren Carrier* équipée pour la lutte contre les incendies complètent le matériel ferroviaire.

EXPLOITATION

Depuis plus de vingt ans, le *P'tit Train* de Saint-Trojan circule chaque année de Pâques à fin septembre : - durant les vacances de Pâques, et de début juin à fin septembre, il circule tous les jours, - de Pâques à fin mai, il fonctionne les dimanches et jours fériés, ou sur rendez-vous.

Pendant la saison touristique, trois rames sont mises en service en même temps. Avec une vitesse d'environ 13 kilomètres par heure, une rotation complète demande 70 minutes.

Sur cette ligne à voie unique, ce trafic exige un cantonnement rigoureux et le bâton-pilote est en usage (échange d'un relais au croisement de deux trains). De plus chaque conducteur dispose d'une radio. Un appel sélectif de chaque rame est possible. Le conducteur possède aussi son horaire propre et un diagramme de marche de tous les trains, ce qui lui permet à tout moment de se situer dans le trafic. Toutes ces dispositions garantissent une sécurité maximale.

Pendant une dizaine d'années, deux jours par semaine en été, le *P'tit Train* a proposé un service nocturne. Malgré son vif succès, ce service a dû être abandonné depuis la création de l'heure d'été.

UN TERMINUS MOBILE !

La tête de ligne est située à la sortie de Saint-Trojan. Elle comprend une double voie et un triangle de retournement. Un petit bâtiment pompeusement appelé « Gare Départ », permet la vente des billets. Il abrite le poste radio en liaison avec le dépôt, avec les trains et avec le terminus.

Un signal à deux feux donne les départs. Très vite, la voie pénètre dans la forêt domaniale pour la quitter de temps à autre au gré de ses détours, par exemple dans la zone des Bris. Elle longe alors un large chemin forestier avant d'arriver à la gare du préventorium. Construit non loin de là dans une clairière, le dépôt comprend des voies de garage pour le matériel roulant et un ensemble de bâtiments (atelier, remise, bureaux, réfectoire). Un peu plus loin, la voie atteint la station *Plage de Gatteau*.

Dans la deuxième partie du trajet, la voie pénètre à nouveau en forêt, emprunte une tranchée puis chemine sur une digue pare-feu près des Balises. Elle aborde ensuite la zone des dunes et la gare terminus de Maumusson où la voiture-bar stationne pendant la journée.

Quatre évitements jalonnent ce parcours : aux Bris, au Préventorium, à Gatteau et aux Balises.

Face au grand large, la gare terminus de Maumusson a dû être déplacée quatorze fois de 1968 à 1980. Chaque automne les voies étaient démontées, et, du fait du recul de la ligne de côte, le terminus initial se trouverait aujourd'hui à environ 500 mètres en mer.

Depuis quelques années, ce recul de la côte semble arrêté. Les voies mieux protégées ne risquent plus d'être enfouies, évitant ainsi tout démontage préventif.

LES RÉSULTATS

Bon an mal an, le *P'tit Train* transporte environ 150 000 passagers*. Chaque saison, le million de kilomètres-voyageurs est donc atteint ou dépassé. Depuis l'ouverture du réseau, cela représente plus de 19 millions de kilomètres-voyageurs (500 fois le tour de la terre pour un voyageur !).

La souplesse de l'exploitation permet une rapide promenade aller et retour. Il est aussi possible de prolonger son arrêt pour profiter des plages ou de prendre un aller simple avec retour à pied par la forêt.

Ce remarquable succès incite, bien sûr, Pol Gala à de constantes améliorations du système, de la sécurité, du matériel, et les sept blessés de l'accident du 6 août 1979 sont oubliés depuis longtemps.

Depuis plusieurs années, le *P'tit Train* est à vendre. Pol Gala, à son tour veut passer le bâton... mais le *P'tit Train* est une bonne affaire commerciale... alors ce n'est pas donné...

En tout état de cause, depuis vingt ans, les choses ont évolué. Le *P'tit Train* reste critiquable dans son principe, car il est établi sur un domaine vulnérable. Sa limitation à la côte de Gatteau réduirait utilement la pénétration du public dans un domaine dunaire dont l'entretien est très onéreux. A l'époque des zones de silence et de l'interdiction en forêt des véhicules à moteur, la présence du *P'tit Train* est chaque jour plus anachronique, et l'*Office National des Forêts* se demande s'il est vraiment opportun de pérenniser le ball de location. En plus, le *P'tit Train* gagnerait à être moins bruyant, et l'adoption d'une traction électrique, et elle seule, permettrait de profiter des « senteurs balsamiques » tant vantées par les chantres de la forêt de Saint-Trojan !

Cependant depuis vingt ans, le *P'tit Train* est un remarquable pôle d'animation touristique pour les petits comme pour les clubs du 3^e âge. Il correspond bien à l'image familiale qui caractérise le tourisme oléronais. Le débat est ouvert...

* Ce chiffre nous a été communiqué par Pol Gala. Si nous estimons le prix moyen du billet à 20 francs, cela donne un chiffre d'affaire annuel de 3 000 000 de francs soit 300 millions de centimes !