

Le petit train touristique de Saint-Trojan-Les-Bains

Historique

C'est en 1959 que des amateurs ferroviaires, conservant le souvenir du petit train de Royan et du réseau de l'Île d'Oléron, concevaient le projet de création d'un chemin de fer touristique dans le Sud de l'Île.

Une étude topographique sur le terrain fut tout d'abord entreprise pour cerner l'ampleur du problème et rendre le parcours aussi attrayant que possible pour le touriste assoiffé de nature.

Le résultat de ces études devait aboutir au dépôt d'un projet auprès des différentes instances administratives : Mairie, Eaux et Forêts, Département... Toutes démarches accomplies, la Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan-Les-Bains était fondée en 1962.

Dès la fin de l'année, les travaux d'infrastructure commençaient sur l'itinéraire défini de Gatseau à St-Trojan-Les-Bains, interrompus durant un mois par les froids de l'hiver 62-63.

Dès Mars 1963 la pose des voies commença, suivie de l'aménagement des voitures, mise en route des locotracteurs activement menés permettant d'inaugurer la première tranche de travaux de St-Trojan-Les-Bains à Gatseau le 1^{er} juillet 1963.

D'emblée le succès remporté auprès des touristes incita la Direction à poursuivre les travaux de pose en direction de Maumusson. Ce nouveau tronçon fut ouvert au public en 1965. Dès lors, la renommée du Petit Train de St-Trojan s'accrut d'année en année et si actuellement elle a atteint un certain profil d'équilibre, elle n'en demeure pas moins très vive.

Maumusson

Ce terminus face au grand large, a été l'objet d'une lutte incessante contre les éléments : mer, vent, sable : la gare terminus a dû être reculée ou déplacée à plusieurs reprises. De 1968 à 1980, la gare terminus a dû être reconstruite 14 fois avant d'être installée à l'emplacement actuel. Le terminus initial se situerait maintenant à 500 m en mer. D'ailleurs, chaque année à titre préventif, l'ensemble des voies de la gare était déposé pour éviter l'ensablement et replié en arrière vers la forêt.

La situation géographique actuelle évite ce surcroît d'entretien.



Sur le parcours (photo Gala).

La voie : joue un rôle capital dans le réseau et si primitivement elle fut équipée en voie « Péchot 1888 » de 9,5 kg puis d'éléments « Brigade », le tout sur traverses métalliques, ces voies ont progressivement été remplacées par des rails de 15, 18 et 20 kg tirefonnés sur traverses de bois. L'ensemble offrant sur le sable une surface portante plus grande, ainsi qu'une sécurité accrue.

Parc du matériel

Parc traction

Initialement 3 locotracteurs Deutz, à bielles, furent utilisés, équipés de moteur 2 AL 514. Ils rendirent de nombreux services puis furent renforcés par 2 locotracteurs à chaînes Ruston, équipés l'un d'un moteur Deutz 3 Cyl. et l'autre de son moteur d'origine 3 Cyl. 48 CV.

Actuellement nous disposons en ligne de 4 locotracteurs Billard dont 2 équipés en diesel hydraulique 85 CV.

Parc tracté

Comprend 20 voitures à bogies Koppel, dont 4 découvertes ainsi que :

- 1 voiture bar
- 1 wagon plat pour les travaux
- 1 groupe électrogène sur plateforme à 2 essieux
- 4 wagonnets à 2 essieux — bennes basculantes
- 1 grue à manœuvre hydraulique, sur bogies freinés.

Parc engins

Les nombreuses interventions le long de la voie nous ont incités à nous équiper de matériel T.P.

- 1 tractopelle Massey-Ferguson
- 1 chargeur Case
- enfin d'une chenillette, type « Bren Carrier », équipée avec du matériel de lutte contre l'incendie, avec réserve d'eau.

Musée des Transports de Pithiviers

La fermeture du Tramway Pithiviers-Toury le 31 décembre 1964 a été ressentie douloureusement par les amateurs de chemins de fer secondaires. Le TPT était le dernier réseau commercial subsistant en France à l'écartement de 60 cm. Par son importance (une centaine de km, y compris les réseaux des sucreries de Pithiviers et de Toury), par la variété de son parc en locomotives à vapeur encore en état de marche (10 à la fermeture) et aussi par sa proximité de Paris (Pithiviers est situé à 85 km de la capitale), ce réseau était devenu célèbre. On y trouvait les mois d'hiver, époque de l'enlèvement des betteraves, une ambiance extraordinaire, particulièrement au dépôt de Pithiviers où 5 à 6 locomotives étaient simultanément sous pression. Notons que c'est la FACS qui a organisé le dernier train, après la fermeture, le 22 mai 1965.

En bref, les deux raisons essentielles du sauvetage ont été la voie de 60 qui paraissait bien adaptée à une exploitation par des non-professionnels disposant de moyens limités et qui, comme les autres voies étroites, a toujours passionné les amateurs, et aussi la disparition accélérée et irrévocable de la traction vapeur sur le réseau SNCF. L'exemple de nos amis britanniques montrait qu'il était possible de se lancer dans cette aventure : la reprise par des amateurs d'un réseau commercialement condamné. Pithiviers a constitué la première démarche de ce type en France.

Remise en service

L'année 1965 a été celle des tractations administratives menées par l'AMTUIR et la FACS pour obtenir la cession

d'une portion de ligne appartenant au Département du Loiret et du matériel nécessaire à l'exploitation 2 locomotives, la 3-5 et la 4-12, quelques wagons de marchandises, l'autorail Crochat. Avec l'aide des autorités départementales et locales, un accord fut obtenu. Une Association de soutien, sans but lucratif, fut créée le 23 janvier 1966, « l'Association des Amis du Musée des Transports de Pithiviers » devenue depuis « l'Association du Musée des Transports de Pithiviers » (AMTP). L'Association proposait la création d'un Musée consacré à la préservation de matériels « de petits chemins de fer » et à celle d'autres véhicules de transport en commun anciens. **Pour la première fois en France**, les amis des chemins de fer secondaires pouvaient participer activement à une œuvre de préservation et à l'exploitation d'un chemin de fer.