OLERON

DU NOUVEAU POUR LES PETITS TRAINS DE VACANCES !

A SAINT-TROJAN

L'ILE d'Oléron — l'ile lumineuse — qui, jadis, possédait un « vrai » train la traversant sur 37 km, connut un jour le règne des autocars, puis l'invasion automobile avec la construction de son magnifique pont-viaduc de 3 027 m qui la relie au continent.
Toutefois, des amoureux du rail veillaient. Parmi eux, à la tête d'une petite équipe de « fanatiques », un médecin de Saintes : le docteur Gala.

L'héritage du p'tit train de Royan...

Le souvenir du p'tit train de Royan, célèbre et fréquenté avant la guerre, mais détruit lors des bombardements de 1945 ; le démantèlement, en 1951, de son dernier tronçon de Ronce-les-Bains à la belle plage de la Grande Côte ; le refus des autorités de laisser reconstruire ce réseau éminemment touristique : toutes ces raisons incitèrent le docteur Gala à rechercher un autre secteur pour créer une nouvelle ligne qui deviendrait, en quelque sorte, l'héritière du train de Royan.

La région de Saint-Trojan, sur l'ile d'Oléron, fut choisie en raison du petit nombre de routes qui s'y trouvent et de la sauvegarde du paysage. Tout de suite, l'administration des Eaux et Forêts vit ce projet d'un œil favorable, car la surveillance des zones boisées, grâce au rail, allait être rendue plus aisée.

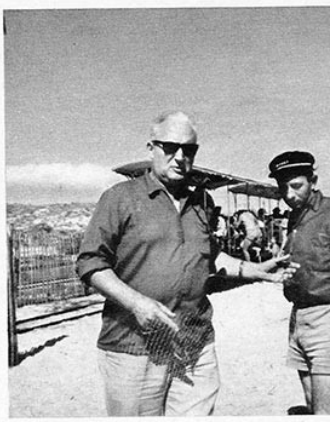
Bref rappel historique

Dès 1959, des contacts furent pris pour le matériel et pour les autorisations. Après trois années de démarches, en 1962 était fondée la « Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan-les-Bains ». Mais, aujourd'hui encore, pour tous les usagers de ce sympathique réseau, c'est toujours « Le Petit Train » de Saint-Trojan (1).

Lancée dans l'esprit du tourisme social, cette société fonctionne par autofinancement et ne comprend que des amis du rail. Son réseau s'adresse surtout aux collectivités : colonies de vacances (villes d'Orly et de Givors, entre autres), scolaires, préventoriums, camps de vacances P.T.T., Sécurité Sociale, E.D.F., et, bien entendu, aux simples touristes et aux vacanciers de l'ile. Chaque année, les clubs S.N.C.F. de La Rochelle font des sorties sur ce magnifique réseau insulaire.

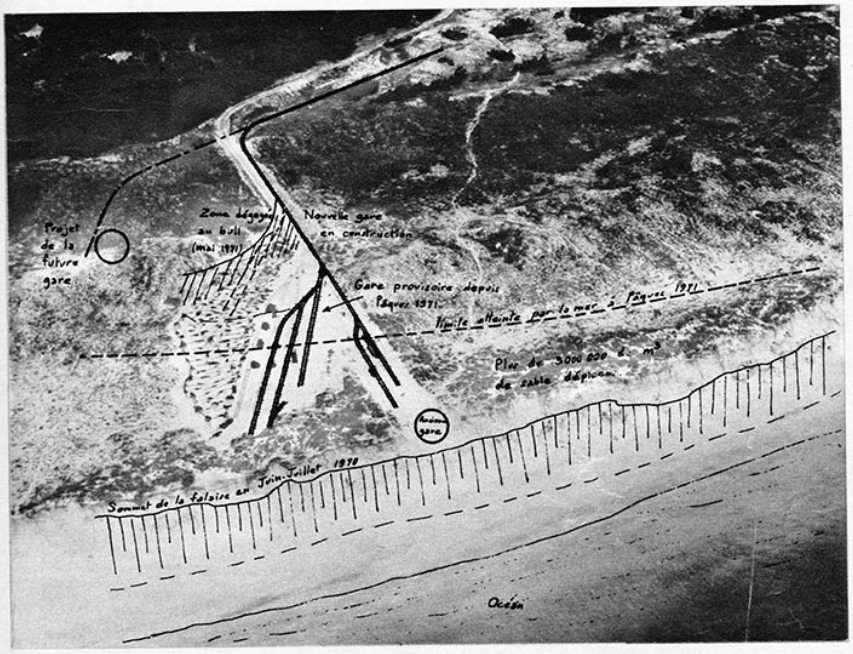
En 1965, année où « La Vie du Rail » parla du « Tramway Touristique de Saint-Trojan », ce dernier devenait, avec son prolongement jusqu'à la plage de Maumusson (inaccessible autrement que par mer ou par le rail), le PLUS LONG RESEAU TOURISTIQUE DE FRANCE A VOIE DE 0,60 M, avec ses 6,500 km.

(1) Voir « La Vie du Rail » n° 993, du 25 avril 1965.



Le docteur Gala (au centre) est le créateur de ce réseau en perpétuel développement.

Depuis, il s'est passé beaucoup de choses : c'est la raison du présent article qui vise à faire le point jusqu'à cet été.

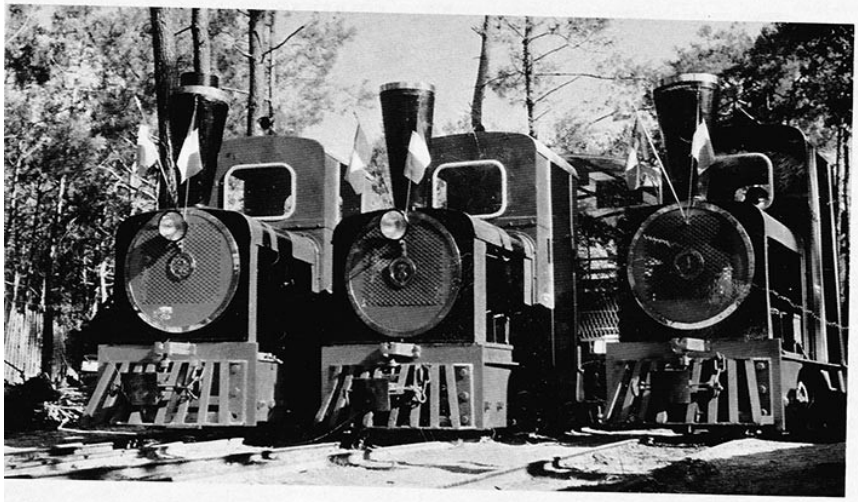


Le combat du p'tit train "David"... contre l'océan "Goliath"

Les choses allaient trop bien pour le p'tit train d'Oléron... Durant un sombre hiver, l'Océan se fâcha, grignotant peu à peu l'immense dune où est établie la gare-terminus du réseau...

C'est alors que commença une « mini-bataille du rail », qui dure encore, et oblige avant chaque saison les dirigeants de la S.T.T.S.T. à reculer leurs installations de Maumusson, devant la hargne de la mer.

La gare-terminus, il y a six ans, était encore à environ 120 m du bord de l'Océan. En août 1969, elle n'en était plus qu'à 30 m. Au cours de l'automne de cette même année, la mer reprenait



Les trois premières locomotives du " Petit Train " de Saint-Trojan.

ncore 12 m de côte vers l'inté-
ieur. Le front de taille de la fa-
aise était alors de 14 m de haut,
ur une longueur de 2,500 km.
On dénombrait plus d'un million
e mètres cubes de sable em-
ortés par les flots !

A Pâques 1970, une nouvelle
are fut installée à Maumusson,
135 m en deçà de la falaise de 1965. Malheureusement, le combat allait se poursuivre au cours de l'hiver 1970-1971, durant lequel trois millions de mètres cubes de sable furent engloutis...

Une fois encore, il a fallu déplacer la gare, à l'occasion de l'ouverture de la ligne pour les vacances de Pâques 1971.

En juin dernier, de gros travaux de bulldozer furent rendus nécessaires pour l'établissement d'une nouvelle gare, presque parallèle au rivage. Mais, l'avance inéluctable des flots oblige les responsables du petit train de Saint-Trojan à étudier un nouvel emplacement, sur le haut de la dune probablement.

Bien qu'elle implique de gros travaux, cette solution est souhaitée, car l'attrait touristique du réseau y gagnerait encore par la beauté du paysage découvert.

Du nouveau à Saint-Trojan...

Passons en revue tout ce qui a été apporté de nouveau au réseau du « Tramway Touristique de Saint-Trojan », en quelque six années.

● *Le parc ferroviaire*

A l'origine du réseau, trois trains seulement circulaient. Les changements de locomotives se faisaient à la gare de Gatseau-Plage, en raison de la dune de Maumusson dont le pourcentage de pente est de 1,65 pour cent. Actuellement, les locos sont plus puissantes. Tous les anciens moteurs ont été remplacés par des Deutz neufs ou des Ruston.

Le parc ferroviaire s'est notablement enrichi. Etabli à la station de « Prévent », le dépôt stocke actuellement cinq locotracteurs : soit trois tracteurs 020 de 29 ch (Deutz) et deux autres (Ruston) de 40 ch.

Une vingtaine de voitures ont été entièrement construites dans les ateliers de la société. Certaines possèdent des essieux allemands D.F.B. de... 1914 ! Le parc comprend aussi une voiture-bar ; un wagon-grue hydraulique, qui peut servir de pelleteuse

La plate-forme de croisement des deux convois.

Une vue de la locomotive du petit train de Boyardville, qui assure la navette des croisières inter-îles.

(Photos Charles Jourdanet.)

pour les travaux ; une plate-forme-atelier ; un groupe électrogène installé sur wagon ; quatre wagonnets ; une draisine en provenance de Pithiviers.

Une chenillette avec motopompe complète cet important ensemble, pour la lutte éventuelle contre les incendies.

Bien que non opérationnel, la S.T.T.S.T. héberge depuis l'été dernier un locotracteur Baldwin de 150 ch, qui constitue une véritable pièce de musée. Enfin, au cours de cet hiver, le parc de Prévent s'est augmenté de locotracteurs Billard de 75 ch dont un devrait fonctionner au cours de cette saison d'été. Ces locotracteurs donnent un aspect différent au matériel de traction, puisqu'ils n'ont pas la même silhouette que les petites locos classiques, avec leur allure « boîte à sel ».

● *Les télécommunications*

Le téléphone existe depuis 1965 sur la totalité du réseau (liaison avec la poste de Saint-Trojan), grâce à un circuit intérieur qui va du Club hippique jusqu'à la gare terminus. Le câble téléphonique à cinq paires est souterrain.

Depuis l'an dernier, un réseau « radio » couvre l'ensemble de la ligne, avec un émetteur-récepteur à Saint-Trojan et un autre à la Pointe de Maumusson, tandis que des postes intermédiaires semi-mobiles sont installés au dépôt et à Gatseau. Un émetteur-récepteur est également prévu à bord des locomotives. Enfin, un dispatching central, à Prévent (dépôt) — c'est-à-dire au centre géographique du réseau — va permettre de régler la marche et la surveillance des trains.

● *L'exploitation*

En août 1970, quatre trains circulaient de jour, effectuant plus de vingt voyages. Chaque locomotive fait près de 5 000 km dans la saison. En 1969, on totalisait 1 800 trains, avec un chiffre de près de 700 000 voyageurs-kilomètres : soit une moyenne de 1 000 voyageurs par jour, en juillet-août.

Actuellement, le trafic est journalier, l'après-midi, du 1er juin au 1er septembre, et du 13 septembre au 3 octobre. Il est continu, matin et après-midi, du 1er juillet au 12 septembre, sans compter les trains de nuit dont nous parlerons plus loin.

Les horaires sont cadencés à la demi-heure. Le tarif, cette année, est de 6 francs (aller-retour), avec des réductions pour les enfants et les groupes accompagnés.

Toutefois, depuis cinq ans, l'exploitation est presque arrivée à saturation. Le nouveau service — à quatre trains — est un véritable tour de force pour une ligne à voie étroite unique ! Il doit cependant, au cours du présent été, voir son rendement accéléré, afin d'éviter que ne cesse, à certains moments, la vente des billets. Cette vente se fait à la gare de Saint-Trojan, où un vaste parking peut contenir cinq cents voitures.

● *Les trains de nuit*

Une sensationnelle innovation : les trains « de nuit », qui constituent un nouvel attrait offert par le « Tramway Touristique de Saint-Trojan ».

Inaugurés en juillet 1970, ces trains continuent à promener de nombreux voyageurs émerveillés, tout au long du réseau qui traverse la forêt domaniale. Pour ce faire, un fourgon générateur de courant, avec un groupe électrogène, est accroché au convoi qui comprend trois voitures équipées chacune de quatre projecteurs de 3 000 lumens, fixés sous les marchepieds. Ces projecteurs éclairent ainsi, durant tout le voyage, la forêt alentour et les dunes qui prennent, sous la lumière, les aspects les plus fantasmagoriques.

Une sortie est organisée tous les soirs, avec départ à la tombée de la nuit.

● *Le personnel*

Pour faire fonctionner au mieux un tel ensemble, une solide équipe était nécessaire. Réunie grâce au dynamisme du docteur Gala, cette équipe apporte beaucoup de travail, mais aussi beaucoup d'enthousiasme et de gaieté.

L'entretien des voies et des bâtiments, la soudure et bien d'autres tâches, incombent à M. Maurice Paillet, conducteur de travaux et chef du dépôt de Prévent, aidé de ses collaborateurs techniques.

Pendant les fêtes de Pâques et les mois d'été, une dizaine de personnes viennent à Saint-Trojan, pour permettre au réseau de « tourner ». Généralement, ce sont des étudiants, « mordus » du rail, qui sont logés en dortoirs et prennent leurs repas dans une cantine parfaitement aménagée. Ces jeunes gens sont plus spécialement chargés du contrôle et de l'accompagnement des voyageurs, ainsi que de la tenue de la voiture-bar qui est tractée chaque jour à la gare terminus de Maumusson, et ramenée le soir au dépôt.

Quant à la conduite des trains, elle est confiée la plupart du temps à des amis du rail qui viennent passer à Oléron, bénévolement, tout ou partie de leurs vacances. Parmi eux, l'été dernier, nous avions rencontré M. Jacques Nezondet, contremaître en bâtiment à Créteil, membre de la F.A.C.S., pour qui c'était la septième année de « vacances ferroviaires » passées ainsi à Saint-Trojan. Ou bien encore, M. Léon Brunet, de Tours, membre aussi de la F.A.C.S., qui conduisait les locos et installa l'équipement électrique des « trains de nuit » et les signaux par occupation de canton.

Le dépôt compte enfin, durant l'été, un économe et une cuisinière qui doivent faire face à l'appétit vorace que ne manque pas de donner au personnel de la S.T.T.S.T., l'air vivifiant de l'océan tout proche, parfumé au passage des senteurs des pins !

VIe plan : une nouvelle voie dans quatre ans...?

Parmi les principaux projets qui concernent ce réseau, notons celui de la déviation de la voie à travers la forêt, afin d'éviter de suivre le chemin vicinal n° 3, où de plus en plus surgissent de nouvelles constructions. Pour cela, il faudra installer 1 200 m de voies nouvelles, sur travelage en bois traité et en rail de 18 kg. Piquetage et relevé topographique ont été effectués tout récemment.

A Saint-Trojan, on aménagerait une boucle terminale qui permettrait d'établir une gare d'arrivée à côté de la gare de départ, réalisant ainsi une circulation continue.

En 1975, certains tronçons du réseau devront être en double voie. Enfin, une signalisation de protection est prévue sur le trajet Prévent-Gatseau, avec un bloc-système en miniature, ainsi qu'un contacteur au passage des trains.

Mais, d'ici là, les actifs animateurs du « P'tit train » de Saint-Trojan trouveront d'autres améliorations, pour la joie des visiteurs et — surtout — des amis du rail...