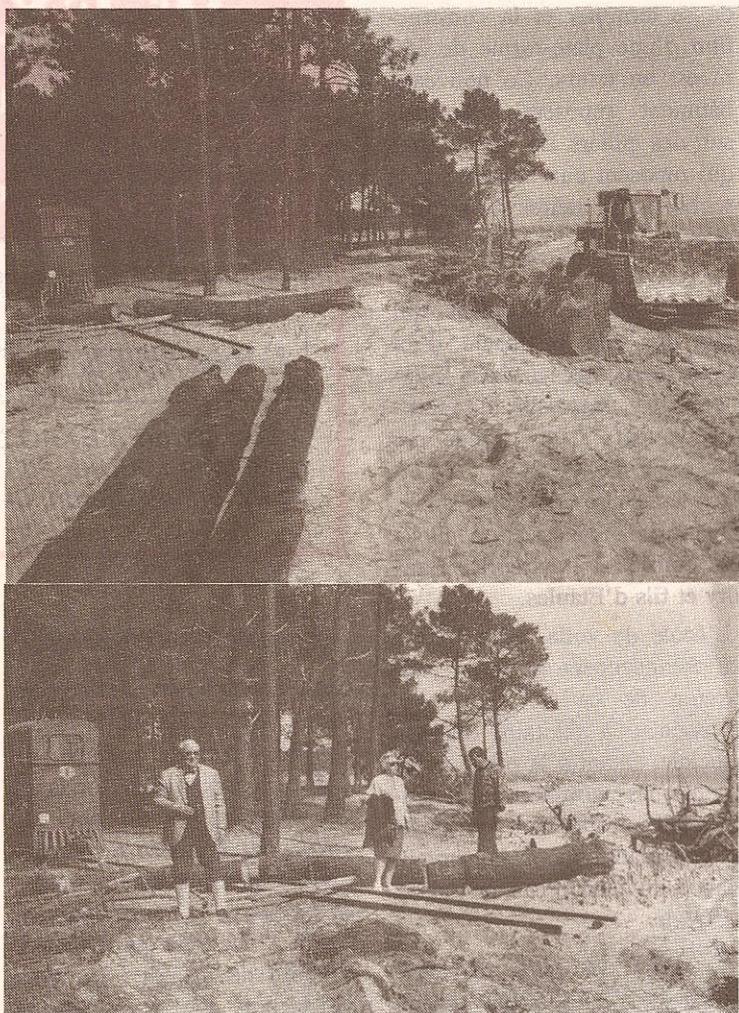


Le petit train a surmonté les intempéries, il sera au rendez-vous du printemps avec les vacances de Pâques



Depuis janvier 1993, Madame Galla, épouse du Docteur Galla de Saintes, a repris la gestion du "Petit Train de Saint-Trojan", gestion qu'elle avait mise en gérance depuis deux années pour cause de santé, et vu les problèmes rencontrés au cours de ces deux années par les gérants, elle se trouve dans l'obligation de reprendre cette gestion financière et l'exploitation en vue de la prochaine saison.

De gros travaux sont entrepris du fait des dégâts occasionnés une nouvelle fois par la mer. Début 1990 les fortes tempêtes avaient entièrement détruit une partie de la voie bordant la plage après Gatseau ; 55 mètres furent recouverts et endommagés. 2.000 m³ de sable furent transportés pour remonter la voie. A cette époque, après une nouvelle forte marée, est de nouveau détruit le travail entrepris, on avait envisagé l'apport de blocs de pierres, remparts contre la mer. C'est ce qui se fait actuellement, car la voie est à nouveau arrachée et la construction d'une digue devait être le seul moyen d'éviter que de semblables dégâts surgissent à nouveau par fortes marées. Ces gros travaux sont menés à bien en collaboration avec l'O.N.F., la D.D.E. et le soutien de la Mairie et du Conseil Général.

Le montant des travaux est estimé à 250.000 F malgré ces charges écrasantes et supplémentaires, la Direction ouvrira pour les vacances de Pâques le Petit Train Touristique à la clientèle.

C'est un atout touristique important pour la commune de Saint-Trojan et l'Ile d'Oleron et il serait dommage de priver les vacanciers qui arrivent nombreux chaque année, de découvrir la forêt domaniale et la mer.

En 1959, une petite équipe de bénévoles animée par un médecin qui avait encore en mémoire l'admirable réseau du Tramway de Royan et son prolongement vers Ronces-les-Bains à travers la forêt de La Coubre, concevait le projet de construction d'un chemin de fer touristique au sud de l'Ile d'Oleron.

A part la forêt, les dunes et les plages bordantes, il n'y avait rien, aussi, c'est dans une véritable aventure que se lancèrent cette petite équipe !

Dès la fin 1959, l'étude du train et la topographie étaient définies et pouvaient servir de base aux multiples démarches administratives qu'il fallut alors entreprendre.

Après avoir obtenu les accords de principe de la Municipalité, des Eaux et Forêts, du Département, des Services Techniques, de l'Equipement, la Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan était fondée le 21 Mai 1962. Les différentes autorisations acquises en octobre 1962 et les baux signés, les travaux d'infrastructure commencèrent dès Novembre.

La plateforme fut établie à partir de Gatseau qui, à l'époque, était le futur terminus, en direction de Saint-Trojan, suivant les plans établis au 1/1000 et le profil en long déposé. Les dunes étaient donc entaillées et les évacuations comblées.

L'ex-chemin vicinal n° 3 qui entoure la zone nord des Bris et aboutit à Monplaisir était entièrement dégagé et porté à la largeur de 8 m, la voie ne devant occuper que le bas côté sur 3 m de large. Aussi, dans l'intérêt général, un emplacement de 1.800 m était entièrement aménagé.

La rudesse de l'hiver 62-63 interrompit les travaux de bull pendant plus d'un mois et la future gare de Saint-Trojan ne fut atteinte qu'au début Mars 1963.

Durant ce temps, les rails, travées, wagons et locotracteur commençaient à arriver venant du nord de la France et de La Rochelle.

Le transport en était complexe car les semi-remorques qui apportaient les rails devaient être déchargés sur le port de Rochefort, dans des camions plus petits, qui, seuls, pouvaient emprunter le bac, le pont n'étant pas construit à l'époque.

Partant du dépôt près du Préventorium Lannelongue, la pose de

la voie était poussée en direction de Gatseau et Saint-Trojan, ne disposant pas de wagons de levage, les travées de 5 m (soit 23)

étaient mise en place à bras, ce qui impliquait un gros effort physique auquel tous étaient astreints.

Bien souvent, c'est plus de 20 à 23 tonnes de voies qui étaient manipulées chaque jour par une équipe de 4 à 5 hommes, auxquels participait le Docteur.

Enfin, la voie fut entièrement posée de Gatseau à Saint-Trojan et stabilisée. Durant ce temps, à l'atelier rapidement construit en matériaux légers, les locomotrices étaient révisées et la construction des voitures voyageurs activement entreprise.

Après réception des installations par le contrôle technique de la Mairie, le 1^{er} juillet 1963, à 14 h 30, le Petit Train de Saint-Trojan, accueillait son premier voyageur !

Durant les saisons 1963 et 1964, le parcours du train se limite à Saint-Trojan - Gatseau Plage. Ce n'est que durant l'hiver 1965 que les travaux d'infrastructures reprenaient en direction de Maumusson (Côte Sauvage, que l'on ne peut atteindre qu'à pieds), qui fut atteint pour Pâques 1965.

A une gare qui se trouve actuellement à 500 m en mer, le trait de côte ayant considérablement varié depuis 20 ans, entraînait une lutte constante contre les éléments, nous obligeant, entre 1965 et 1980 à déplacer et à refaire la gare de Maumusson (terminus) 14 fois !

La ligne et ses installations qui n'existaient pas auparavant ont donc été créées de toute pièce, mais de plus, la voie a dû être renouvelée, équipée à l'origine avec des éléments D.F.B. de 9,5 kg/m à traversées métalliques, ceux-ci ont maintenant disparu totalement au profit de rails plus lourds, de 18 à 20 kg/m posés sur traverses bois, l'ensemble résistant mieux à l'ensablement.

Les circulations ont lieu de Pâques à la fin septembre, l'après-midi des dimanches et fêtes ainsi que tous les jours et durant le mois de juin.

A partir de juillet, des trains sont mis en marche le matin, deux allers et retours et l'après-midi, quatre rames sont engagées, simultanément, assurant douze allers et retours avec départs cadencés à 20 minutes d'intervalles.

Une rotation complète demande une heure vingt et la vitesse moyenne est de 15 km/h.

Le trafic important de la ligne (ligne à voie unique) nécessite un cantonnement rigoureux et le bâton pilote est en usage. De plus, chaque locotracteur en ligne, dispose d'un poste émetteur-récepteur en liaison avec le central et la gare départ. A partir des deux postes fixes un appel sélectif de chaque locotracteur est possible, ce qui permet une intervention immédiate depuis, ou vers tout point de la ligne et assure un maximum de sécurité.

L'entretien et le fonctionnement sont assurés par des salariés auxquels se joignent quelques bénévoles en haute saison.

La gare tête de ligne du réseau est située à proximité de la route de Gatseau, on y trouve une voie à quai et un triangle de retournement, un petit bâtiment, baptisé pompeusement Gare de Saint-Trojan permet la vente des billets et abrite un poste de radio qui assure le contact avec le dépôt et le Terminus de Maumusson.

Un signal à deux feux donne les départs et un haut-parleur dispense les annonces aux voyageurs, les invitent notamment à ne pas fumer en raison des risques d'incendie pour la forêt traversée.

Au début du parcours, la voie longe le boulevard puis pénètre dans la forêt domaniale dont les 1.800 hectares sont peuplés à 90% de pins maritimes ou alternent, çà et là, quelques chênes et des fourrés de genêts.

Au gré du caprice de ses contours, nous sortons de la forêt, rencontrons un évitement de pleine voie. Nous longeons ensuite un chemin forestier et pénétrons à nouveau dans le massif de pins. La première gare rencontrée est celle du Préventorium, qui se trouve à proximité du dépôt, comporte deux évitements installés dans une clairière et comprend un ensemble avec atelier, remises, bureaux, voies de garage.

Nous continuons ensuite vers la plage de Gatseau bien abritée par la Pointe du même nom, une station avec évitement dessert cette belle plage.

Puis nous entamons la dernière partie du trajet en pénétrant à nouveau en forêt par une tranchée, en cheminant ensuite sur une digue pare-feu, d'où le regard embrasse par delà l'Océan le paysage dunaire de la forêt de La Coubre et du Galon d'Or.

Un quatrième évitement est franchi avant d'abord la Côte Sauvage où l'immensité du ciel, de la mer et de la plage apporte avec le parfum des immortelles, une merveilleuse bouffée d'oxygène !

Nous sommes arrivés à la Gare Terminus de Maumusson où stationne, face à l'Océan, la voiture-bar, toute la journée, rentrant au dépôt le soir avec le dernier train.

Le Tramway Touristique de Saint-Trojan constitue la réalisation d'amateur la plus performante de sa catégorie, puisqu'il atteint par saison le chiffre d'environ 140.000 voyageurs et dépasse le million de voyageurs/km.

Seul moyen d'accès direct aux plages de l'océan, il joue un rôle de service public et montre combien la voie stricte peut être efficace si elle est exploitée dans des conditions modernes.

Après ces renseignements d'ordre général et pour finir, la gaité et la bonne humeur règnent malgré le soleil qui tape fort en Oleron.