



Arrivée au terminus de Maumusson. La saison ne bat pas encore son plein, aussi le convoi ne comprend-il que trois voitures (les 1ère, locomotrice "Deutz" n° 1).

Cliché Loco-Revue

Dans l'île d'Oléron : le Tramway touristique de Saint-Trojan

par C. DABOT

Si on entendu, pour la majeure partie de nos lecteurs, "le petit train de Saint-Trojan" (son appellation officielle s'efface généralement devant ce surnom plus familier), qui constitue une des plus remarquables excursions de "l'île lumineuse" (Oléron), n'est pas un inconnu et déjà, bien avant sa mise en service, nous en avions parlé dans nos colonnes*. Mais, à l'approche de la saison des vacances, nous avons pensé qu'il était bon d'évoquer l'histoire de ce réseau touristique à voie de 60 cm — le plus long de France — dont la société qui le gère fête, en 1972, ses dix années d'existence.

Dix années pendant lesquelles une poignée de bonnes volontés, stimulées par le dynamisme d'un médecin de Saintes, le docteur Pol Gala, promoteur du réseau, se sont battues pour que chaque saison soit meilleure que la précédente. Si les premières difficultés ont été d'ordre administratif, on verra plus loin que "dame nature" s'est parfois mise de la partie pour nuire au "Petit train".

C'est en 1959 que furent pris les premiers contacts en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à un projet, mis sur pied après un échec qui avait pour ambition de reconstituer, sur le continent, le fameux "Petit train de Royan" disparu à tout jamais en 1951. Nous avons sous les yeux une lettre du docteur Gala qui, en 1960, nous

faisant part des difficultés initialement rencontrées auprès des Eaux et Forêts, qui reconnaissent pourtant l'intérêt de l'entreprise. Trois années ont été nécessaires pour que la Société du tramway touristique de Saint-Trojan voit le jour et, au mois de juin 1963, le premier convoi officiel circulait dans la splendide forêt domaniale de la pointe sud de l'île.

Un "tortillard" venait de renaître à Oléron, rappelant sans doute à beaucoup le temps où l'île était pourvue d'un chemin de fer, comme Ré sa voisine. Evidemment, le nouveau réseau n'a pas l'envergure de son prédécesseur commercial qui exploitait 37 km de voie, mais il constitue le seul moyen "mécanique" terrestre de se rendre sur la majestueuse côte sauvage du Pertuis de Maumusson. C'est peut-être d'ailleurs ce qui incita la mer à se venger de l'intrusion en rongant le rivage et en obligeant la Direction du réseau à reculer plusieurs fois le terminus de la ligne.

Mais, n'anticipons pas et revenons au démarrage de l'exploitation. Au début, la fameuse côte sauvage n'était pas atteinte par le petit train et la ligne de 4,500 km n'arrêtait au terminus provisoire de Gatsseau avec un arrêt intermédiaire, dit du "Prévent", desservant le préventorium Lannelongue et des terrains de camping.

La gare de Prévent permet le croisement des convois et jouxte le dépôt, où on trouve des bureaux, des

* Voir Loco-Revue n° 302, décembre 1960.



magasins, des ateliers et des bâtiments où sont assurés le garage et l'entretien du matériel. (1)

L'origine de la ligne est située à la sortie du bourg de Saint-Trojan, à 300 mètres environ de la poste, sur la route menant à Gatteau. Des parcs de stationnement permettant d'accueillir de nombreux véhicules et, en ville, la direction du "Petit train" est soigneusement indiquée.

Le succès rencontré pendant les deux premières années de l'exploitation (54 000 voyageurs entre le 1^{er} juillet et le 15 septembre 1964) n'empêcha pas les animateurs du réseau de penser à l'extension prévue depuis le nouveau et, le 13 juin 1965, le premier train atteignait le nouveau terminus, à la balise noire de Maumusson, sur la côte ouest. Le pari était tenu et la longueur de la ligne portée à 3,500 km.

Les voyageurs pouvaient alors être déposés à moins de 150 mètres du bord de l'océan et contempler la magnifique grève de 12 km, spectacle réservé jusque-là aux bons marcheurs, toute construction de route étant impossible dans la forêt domaniale qui est sévèrement protégée (les Eaux et Forêts veulent, à juste titre, éviter tout "envahissement" touristique et le train ne s'arrête pas, pour cette raison, entre Gatteau et Maumusson).

(1) Ainsi que des locaux sociaux, logement du personnel, réfectoire, cuisine et locaux sanitaires.

(2) Déplacement de plus de 4000 m³ de sable, prolongement de la rampe de 200 mètres à flanc de dune pour accéder à la dune grise et création d'une nouvelle gare.

En haut, implantation de la ligne dans la partie Sud de l'île d'Oléron. La partie de l'île reproduite est repérée par le rectangle noir sur le petit plan en cartouche.

Sur le quai de la gare de Saint-Trojan les départs ne sont jamais tristes.

Le soleil apporte sa contribution à la fête, les vacances sont belles et, grâce au cinéma, ces instants euphoriques restent cet hiver sur l'écran familial.

On appréciera l'excellent état du matériel.

Le prix du trajet complet aller et retour (13 km) est de 6 francs et 3 francs pour les enfants de 3 à 8 ans.

Cliché: Loco-Revue



Mais, comme nous l'avons dit au début, les éléments se déchaînent parfois contre la volonté de l'homme et ce qui arriva aurait pu décourager le docteur Gala et son équipe. En effet, la mer s'était mise à ronger inexorablement le rivage et se rapprochait dangereusement du terminus dont elle n'était plus éloignée, en août 1969, que d'une trentaine de mètres et de moins de vingt mètres avant la fin de la même année. Sur 2,500 km de longueur et sur 14 mètres de hauteur, la mer attaquait la falaise et on estime qu'environ un million de mètres cubes de sable ont été emportés par les flots.

Une nouvelle gare fut édiée en retrait pour Pâques 1970 mais, au cours de l'hiver 1970-1971, la mer emportait encore trois millions de mètres cubes de sable et obligeait un nouveau transfert du terminus pour l'ouverture de l'exploitation à Pâques 1971. Et, malheureusement, la mer continue son œuvre destructrice au point que la société réalise actuellement des travaux énormes et onéreux. (2)

Reconnaissons qu'il faut une volonté de fer pour ne pas battre en retraite devant de telles circonstances et nous tirons bien humblement notre chapeau à cette vaillante équipe de mordus que rien ne semble pouvoir décourager.