



Caractéristiques techniques

Longueur de la ligne :
6 km

Largeur de la voie :
0,60 m

Rayon minimum :
25 m

Déclivité maximale :
15 mm/m

Rail :
Vignole 30 kg/m (25 kg/m pour les voies d'évitement)

Matériel roulant

Matériel Moteur

- 2 locotracteurs 020 Deutz (type OMZ 117) 25 cv (n° 1 et 2) de 1932
- 1 locotracteur 020 Ruston 44 cv
- 2 locotracteurs 020 Billard (type T 75 P) 75 cv (n° 6 et 9) de 1937
- 2 locotracteurs 020 Billard (type T 75 P) 88 cv (n° 7 et 8) de 1937
- 1 locotracteur 020 Billard (type T 75 D) 100 cv (n° 10) de 1937
- 2 locotracteurs 030 Faur (type LH 18) 180 cv de 1984
- 1 locomotive à vapeur 040 T Krauss (DFB) 125 cv de 1918 (sauvegardée, à remettre en état de marche, chauffe au charbon interdite, étude de transformation pour chauffe au gaz)
- 1 autorail X AT-3 Decauville-Crochat (pétroleo-électrique) de 1926 (à reconstruire)

Matériel remorqué

- 15 voitures couvertes KE modernisées à bogies (40 places)
- 2 balladeuses découvertes KE à bogies (32 places)
- 2 voitures IS fermées + 1 voiture IS mixte = 1 rame bloc (indéformable)
- 2 voitures multi-services (mixte) équipées pour personnes à mobilité réduite
- 1 remorque d'autorail XR AT-3 pour l'X AT-3 (garée pour le moment)
- 1 voiture-bar (mise en place à Maumusson chaque jour)

Matériel de service

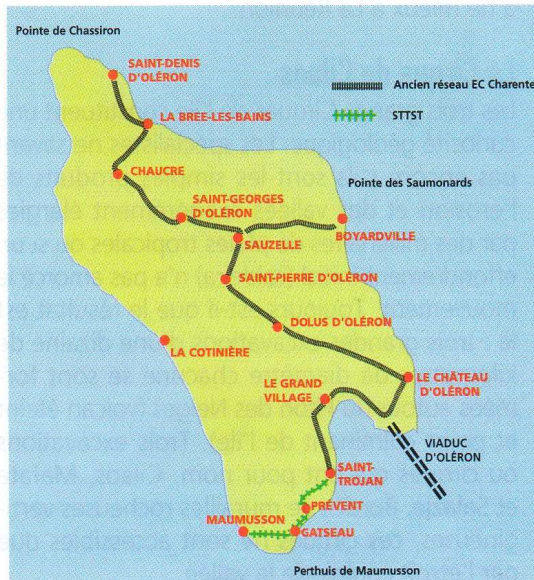
- 1 wagon plat à bogies (atelier mobile)
- 1 wagon plat à bogies (transport de rails pour chantier de renouvellement)
- 1 wagon plat à essieux (générateur/groupe électrogène diesel 15 KVA)
- 1 wagon porte-chars à voile
- 1 wagon ensemble intervention incendie
- 1 wagon-grue à bogies (grue hydraulique)
- 4 wagonnets Decauville à benne basculante

moment la Grande Baie de Gatseau, où une vue panoramique et splendide s'étend de l'Océan jusqu'à Marennes et ses parcs à huîtres, en balayant Arvert, Ronce-les-Bains, la forêt de la Coubre et l'embouchure de la Seudre et où se ressent toute la puissance de l'Océan.

- Le Pertuis de Maumusson a toujours été un endroit redouté par les marins, tant le risque était grand pour les navires qui s'en approchaient ou s'y engageaient, entre 1680 et 1700 : 58 naufrages, entre 1717 et 2011 : 41 naufrage, dont le dernier en août 2011. Puis la voie entre de nouveau en forêt, d'abord en tranchée puis, empruntant un espace pare-feu vers Maumusson et, en passant au lieu-dit « La Balise » (évitement inutilisé en service normal) monte résolument jusqu'en haut de la dune de Maumusson, dominant la Grande Plage. Le terminus, maintenant en boucle, est installé sur le sommet de cette dune et permet d'embrasser du regard l'ensemble de la plage et l'Océan qui lui fait face. Un sentier aménagé permet d'y descendre

Saint-Trojan est l'une des portes d'entrée de l'île d'Oléron, permettant ainsi de parcourir ce petit bijou charentais (25 km / 8 km) et d'en apprécier toutes les richesses naturelles (ses côtes plus ou moins sauvages, ses marais salants ou non, ses forêts, ses plages), patrimoniales (architecture civile, religieuse et militaire), gastronomiques (huîtres, moules et autres fruits de mer, poissons, vins, pineau et cognac (à consommer avec modération), sels marins parfumés et fleur de sel, volailles, escargots etc.) et humaines, l'accueil reçu par les cheminots du STTST en étant l'exemple le plus frappant, merci à leur gentillesse et leur professionnalisme. ■

Christian BRONNERT



nières, deux pépinières sont créées, l'une pour les plants français, l'autre pour les plants américains (plus résistants à l'insecte homoptère, sorte de punaise, cause de la maladie). Certaines boutures issues de la pépinière des plants américains ont alors essaimées et colonisées la végétation environnante qui se compose dans cette zone, non pas de pins maritimes, mais de chênes verts et d'acacias parfois complètement recouverts à l'automne de vigne et parfois même de grappes de raisin. La ligne, à la fin de cette partie rectiligne, retrouve la forêt de conifères au milieu de laquelle elle remonte, en y serpentant, et passant à la halte « des Genets » (2,8km), en direction de la gare du « Prévent » (3,2 km), centre névralgique du STTST où se trouvent le dépôt, les ateliers et les voies de remisage du matériel roulant et un point de croisement très utilisé, à peu près à mi-chemin des deux terminus.

• A cet endroit est créée, en 1917, une base d'hydravions pour les forces américaines qui sont entrées en guerre contre les Allemands en avril de la même année. Cette base sera désaffectée en janvier 1919 et acquise par le Préfet de la Seine en septembre 1919, pour mise à disposition de « l'Office Public d'Hygiène Sociale du Département de la Seine » pour y accueillir 100 à 200 garçons (6 à 16 ans) atteints de primo-infection de tuberculose. En 1922, le centre est baptisé « Préventorium Lannelongue ». En août 1939, personnel et enfants sont évacués dans des sites plus sécurisés de l'île d'Oléron, la base est réaménagée et accueille de nouveau des hydravions entre septembre 1939 et juin 1940. A la fin du conflit, les bâtiments sont remis en état et le Préventorium reprend ses activités, devenant en 1974 Etablissement Public Interdépartemental de Paris, des Hauts de Seine, de Seine Saint Denis et du Val de Marne. A la suite de la diminution des cas de tuberculose chez les enfants et en fonction des évolutions sanitaires de l'époque le Préventorium Lannelongue ferme en 1991 et devient en 1992 le Foyer Départemental Lannelongue (Conseil Général).

A la sortie de la gare du Prévent, la ligne retrouve son environnement forestier, où les pins maritimes sont toujours aussi présents et magnifiques, mais accompagnés de la couleur dorée du sable, qui va devenir de plus en plus l'élément dominant au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'Océan. Insensiblement, la voie va se rapprocher de la mer pour déboucher au sortir de la forêt au niveau du Pertuis de Maumusson.

• Ce passage (pertuis = passage), de moins d'un kilomètre de large à marée basse, sépare l'île d'Oléron de la presqu'île d'Arvert. Au XIV^e siècle, ce n'était qu'un isthme de 1 à 2 mètres de large, mais nous sommes devant une véritable leçon de géographie avec l'élargissement de ce passage au cours des siècles dû à la force des courants venant du nord et à ceux de la Charente et de la Seudre. La ligne se faufile entre forêt et mer pour desservir la plage de Gatseau, très fréquentée non seulement à la belle saison, mais aussi en avant et arrière saison pour la beauté des paysages du pertuis et les luminosités féériques jouant entre ciel et mer. La gare de Gatseau (4,4 km) est un point de croisement apprécié pour la régulation des trains, un terminus intermédiaire pour la desserte de la plage, et possède une voie de service desservant le parc à rails. Puis elle longe pendant un

SAINT-TROJAN À MAUMUSSON ÎLE D'OLÉRON



Premier historique

L'île d'Oléron a été desservie par 2 lignes de chemins de fer, exploitées par les « E.C. » (Chemins de Fer Economiques des Charentes), entre 1904 et 1935/1949. La première reliait Saint-Trojan à Saint-Denis, en passant par Le Grand Village, Le Château d'Oléron, Dolus d'O., Saint-Pierre d'O., Sauzelle, Saint-Georges d'O., Chéray, Chaucre, et La Brée-les-Bains. La seconde était un embranchement de Sauzelle à Boyardville. Ce réseau ne fut démantelé que pendant la Seconde Guerre mondiale suite à la réquisition partielle des voies par l'organisation Todt.

Historique du STTST

A quelques pas d'Oléron, Royan possédait un réseau de tramways à vapeur, à voie de 0,60 m. Malgré une destruction partielle et son utilisation pour reconstruire la ville, après la Seconde Guerre mondiale, ce réseau fut, lui aussi, démantelé en 1951. Une poignée de passionnés, emmenée par le Docteur Gala, voulut alors reconstruire ce réseau, au moins partiellement. Devant le refus des autorités locales, pour lesquelles l'impact d'un chemin de fer touristique sur le tourisme n'était qu'une chimère (certaines n'ont pas évolué 60 ans plus tard !), le groupe se tourna alors vers le site de Saint-Trojan, où une magnifique forêt de 1 800 hectares n'est pas sans rappeler celle de la Coubre aux portes de Royan. En 1959, le Docteur Gala et son groupe engagent des pourparlers avec les autorités locales qui acceptent, au bout de 3 ans de négociations, le projet de train touristique. En octobre 1962, est créée la Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan (STTST), des travaux ayant été déjà engagés en mai de la même année et du matériel rassemblé.

Quelques dates :

- 1^{er} juillet 1963 : inauguration de la ligne entre Saint-Trojan et Gatseau (plage).
- Avril 1965 : prolongement jusqu'à Maumusson, au bord de l'Océan, sur la Côte Sauvage... et en parlant de sauvage, l'Océan n'est pas en reste, ses assauts

répétés faisant reculer inexorablement les dunes où se situe la gare terminus qui, en 45 ans, a dû être déplacée et reconstruite 22 fois, la dernière implantation étant à 800 m de l'implantation originelle, la plage et la dune ayant reculé de plus de 600 m.

- 1972 à 1977 : longeant initialement une route de plus en plus fréquentée donnant accès au Carbet, la partie de la ligne entre Saint-Trojan et la gare des Brys fut déplacée pour un parcours en forêt plus agréable et plus sécuritaire.

- 1980-1990 : les terminus sont équipés de triangles américains pour faciliter les remises en tête des locotracteurs.

- 2001-2005 : le terminus de Saint-Trojan est déplacé de quelques centaines de mètres vers la ville au-delà du triangle américain, avec établissement d'une gare et d'un quai de départ ou d'arrivée accessible aux personnes à mobilité réduite ; le terminus de Maumusson est équipé d'une boucle de retournement autour des installations antérieures évitant la remise en tête systématique des locotracteurs et facilitant la rotation des 12 AR journaliers en pleine saison.

Le parcours

Partant de la Gare du STTST, située au sud de la ville, peu avant le lieu-dit « Carrefour de la Scierie » (0,1 km) (une importante scierie exploitant le bois de la Forêt domaniale fonctionna de 1956 à 1985), la ligne longe d'abord, en bordure de la forêt, une petite route qu'elle quitte rapidement pour s'engager sous une pinède composée de magnifiques pins maritimes. C'est cette partie en forêt qui a permis à la ligne d'éviter de longer la route desservant Le Carbet, mais au prix d'une rampe non négligeable (15 mm/m) avant la halte des Brys (1,6 km). La voie va ensuite longer un chemin forestier rectiligne de plusieurs centaines de mètres où se trouve le lieu-dit « La Passe de la Vigne Américaine » (2,5 km).

- Suite à l'arrivée du *Phylloxera* dans les vignobles très prospères de l'île d'Oléron, en 1863, ravageant ces der-

