

Charente-Maritime

ÎLE D'OLÉRON

Le P'tit Train de Saint-Trojan dans l'impasse

Victime de l'érosion, le gérant du P'tit Train a alerté la préfecture, en octobre. Sans réponse et devant l'urgence, il a lancé des travaux sans autorisation qui lui valent d'être poursuivi

David Briand
d.briand@sudouest.fr

C'est une nouvelle illustration de l'érosion maritime qui grignote inlassablement la pointe sud de l'île d'Oléron. Un phénomène qui n'est pas nouveau mais engrange son lot d'infortunes à mesure que le trait de côte recule. « De 25 mètres environ par an », calcule François Bargain, le gérant du P'tit Train de Saint-Trojan, qui se retrouve dans la nasse quelques mois après avoir célébré le soixantième anniversaire de l'attraction touristique qui a transporté 76 000 voyageurs en 2023.

Ce n'est pas le terminus de Maumusson - la Côte Sauvage (qui a reculé de plus d'un kilomètre) qui est la source des soucis actuels de l'équipe du P'tit Train (7 salariés à l'année, 20 en haute saison) mais le passage situé juste après la plage de Gatseau, à un kilomètre de l'arrivée.

« Le plus bel endroit »

« C'est le plus bel endroit, on longe la baie de Gatseau protégée par un enrochement long de 500 mètres datant du début des années 1990 (1) », rembobine François Bargain. Supportant la voie ferrée, il s'affaisse mais on constate surtout un contournement de l'eau aux deux extrémités de la digue dont l'ensablement est creusé par les flots.

À tel point que la voie ferrée en surplomb ne passe plus qu'à une poignée de mètres de la plage, faisant planer un doute sur la possibilité de rouvrir la ligne lors de la prochaine saison qui débute le 1^{er} avril.

La solution passerait par la pose de pieux en bois sur près d'une cinquantaine de mètres pour conforter la plateforme sableuse, ce que l'exploitant du P'tit Train se propose d'effectuer à sa charge. « L'idée est de mettre en place une protection provisoire pour tenir entre cinq et dix ans », explique François Bargain. L'objectif : parvenir à la fin de son bail de 30 ans qui expire en 2028. Pour



À l'extrémité d'une digue bordant la baie de Gatseau, le gérant du P'tit Train François Bargain a stoppé les travaux qui devaient conforter la plateforme sableuse menacée par les flots. **D. B.**



L'érosion est bien visible sur le trajet du P'tit Train de Saint-Trojan, plage de Gatseau.

ARCHIVES J.-C. SOULALEY/SUD OUEST

l'heure, il se trouve dans l'impossibilité et l'incapacité de dévier le parcours du train en quelques semaines.

Alerté début octobre, le préfet Brice Blondel a répondu le 3 novembre porter une « attention », indiquant en avoir « fait part aux services compétents pour examen et avis ». Deux mois passent sans nouvelles alors que les trois tempêtes

qui se sont succédé au début de l'automne ont encore fragilisé la voie ferrée. François Bargain rappelle la préfecture à laquelle il fait part de son « désarroi ». Le temps presse avant la survenue de forts coefficients de marée annoncés en janvier et février.

Alors qu'il a entretemps commandé 200 pieux en châtaignier à un fournisseur local,

François Bargain décide de mener ces travaux à partir du 5 décembre et pour cinq jours, contraint par l'agenda de l'entrepreneur de travaux forestiers de La Tremblade avec lequel il a pris attache.

Jusqu'à deux ans de prison

Les choses s'accroissent : « cela a réagi tout de suite », glisse le gérant, sommé de stopper les

LE C'ASSE-TÊTE DE LA DIGUE ORPHELINE

Le préfet le dit clairement dans un courrier de 2020 : la digue érigée au début des années 1990 est « à ce jour sans gestionnaire ». Le représentant de l'État considérait aussi que « bénéficiant principalement aux installations du P'tit Train, cet enrochement n'a pas vocation à être entretenu par l'État ».

Il invoquait à l'appui de ce raisonnement l'existence d'une loi de 1807 sur le dessèchement des marais qui stipule que « la protection contre l'érosion des propriétés riveraines de la mer relève de la responsabilité des personnes intéressées ». Un principe rappelé par le sous-préfet de Rochefort début décembre 2023 en invitant le gestionnaire du P'tit Train à prendre

en gestion la digue avant d'envisager des travaux grâce à une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime.

Ce n'est pas tout : la digue étant comprise dans le périmètre du site classé (comme la majorité de l'île), une autorisation ministérielle est obligatoire.

François Bargain réfute l'analyse des services de l'État, au motif que l'État est propriétaire de la forêt domaniale attenante tandis que la digue ne lui bénéficie pas seulement mais protège aussi un chemin piétonnier utilisé par promeneurs et véhicules de service. Enfin, il estime inconcevable de récupérer la gestion d'une digue alors que son bail prend fin en 2028.

travaux le jour même par le sous-préfet de Rochefort. Le lendemain, un technicien de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) effectue un constat de travaux réalisés « sans droit ni titre » et de « nature à porter atteinte à l'intégrité du domaine public maritime », des infractions notifiées dans un procès-verbal de « contournement de grande voirie » adressé au gérant du P'tit Train mais aussi à l'entrepreneur. Peines encourues : jusqu'à 75 000 euros

d'amende et deux ans de prison.

Dans un dernier courrier daté du 12 décembre, la préfecture annonce son intention de saisir le tribunal administratif de Poitiers. Plus que jamais sans solution, François Bargain attend beaucoup de la rencontre avec le sous-préfet de Rochefort qui va se déplacer vendredi 22 décembre.

(1) Il avait coûté 15 million de francs cofinancés par l'État, la Région, le Département et le P'tit Train.