

# Le P'tit Train de Saint-Trojan (Charentes Maritimes)

L'érosion des côtes a affecté encore le P'tit train de St-Trojan cet hiver juste après l'arrêt de Gatseau où la voie était très près de l'eau suite à l'avancée de l'Océan Atlantique. D'importants travaux de confortement ont dû être faits afin de poursuivre l'exploitation en 2024. Au terminus, le recul du trait de côte est proche des heurtoirs. (ndlr : qui ont reculé de 1000M en 50 ans !) 700 nouvelles traverses neuves ont été reçues, ce qui permettra de traiter un kilomètre de voie. La durée d'une traverse bois dans le sable est de 15 à 20 ans. Un test de traverses métallique est en cours entre Novotel et Gatseau avec une vingtaine d'unités. Le rail installé depuis quelques années est du 30 kg/m. Les rails de 18-20 kg/m équipent les gares. Les voies d'évitement se trouvent à St-Trojan (PK 0), Les-Bris (PK 1,8), Le Prévent (PK 3,2), Gatseau (PK 4,2) et Maumusson (PK 5,5). Il y a un triangle de retournement à St-Trojan (plus utilisé en service commercial). Le dépôt, comprenant le bâtiment administratif et l'atelier, se situe au Prévent. La section St Trojan - Gatseau fût ouverte le 30 juin 1963 et le prolongement vers Maumusson mis en service en juin 1965 ; la ligne atteignait alors 6,5 km. Depuis 1 km a disparu, grignoté par l'érosion des côtes ; obligeant la reconstruction de la gare terminus de nombreuses fois.

En pleine saison d'été, onze saisonniers sont employés. La trame horaires comprend en juillet-août 12 allers et retours avec un service cadencé offrant un départ toutes les 45 min de 10h00 à 18h15. La durée d'un trajet simple est de 30 min. Le train reste 15 min à chaque terminus. Deux trains sont engagés en ligne avec croisement au Prévent et échange des bâtons-pilotes. Les arrêts obligatoires sont au Prévent et à Gatseau ; d'autres arrêts, facultatifs, sont à Monplaisir (PK 0,8), Les-Genêts (PK 2,9) et Novotel-Thalasso (PK 3,6). Le terminus de Maumusson n'est accessible que par le train ou à pied. Hors saison, c'est 4 AR tous les jours, avec un seul train. Les «trains des découvertes» avec un conférencier circule les vendredis en fin d'après-midi de juin à septembre ; au terminus un apéritif est offert. Les «trains du soleil couchant», les mardis soir, avec concert à Maumusson sur le «wagon-scène» ont circulé à six reprises (16, 23, 30 juillet, 6, 13, 20 août). L'AR de ces trains dure 2h30 environ.

Le wagon-bar est acheminé tous les matins en juillet et août à Maumusson par l'employé du bar et repart tous les soirs, après le dernier train. Un wagon qui transporte deux quads pour le service de sécurité des chars à voile est livré par le même convoi ; C'est un partenariat avec «Oléron char à voile». L'activité des chars à voile s'effectue à marée basse. D'autres trains affrétés circulent pour des partenaires locaux.

Coté locotracteurs, le parc est composé de :  
- Deux Deutz (type OMZ 117) : le N°1 rouge pour le train incendie et le N°2 vert pour le wagon bar.  
- Deux Ruston : le N°4 jaune, hors service, en «affiche publicitaire» à la sortie du viaduc d'Oléron



**St Trojan – Maumusson, le train 2 avec la rame rouge tractée par le Billard 7 «Albatros» attend ses voyageurs.**



**St Trojan – Maumusson, le wagon bar et le groupe électrogène avec le Deutz N°2.**



**St Trojan – Billard N°7 «Albatros» en tête d'un train au départ de St-Trojan-Les-Bains.**



**St Trojan – Le Prévent, échange des bâtons-pilotes lors du croisement du train 2 à gauche avec le Billard N° 7 (rame rouge) et du train 1 Billard N° 6 (rame jaune).**



**St Trojan – Dépôt-Atelier du Prévent, Ruston N° 4.**



**St Trojan – Dépôt-Atelier du Prévent, Deutz N°1 avec wagon plateforme ex-baladeuse.**



**St Trojan – Dépôt-Atelier du Prévent, rame voitures fermées «Prestige» avec la nouvelle voiture centrale.**

en venant du continent et le N°5 jaune affecté aux trains de travaux.

- Quatre Billard T75P : le N°6 orange «Cormoran», le 7 bleu «Albatros», le 8 vert «Goéland» et le 9 vert «Pélican», le seul avec moteur d'origine Panhard et une boîte de vitesses mécanique (Les autres ayant une boîte hydraulique comme sur le N°10). Le moteur Panhard, un 4 cylindres, est du type 4HL3 et avait subi une réparation en juillet 1974 comme l'atteste une plaque rivée avec l'inscription : A.R.A.A 623 indiquant sa provenance.

- Un Billard T 75D jaune «Eider» N°10.

Les Deutz ont une puissance de 18,4 kW (25CV), le Ruston 24,29 kW (33 CV) et les Billard ont une puissance de 55,2 kW (75 CV) à 64,77 kW (88 CV).

Une petite vingtaine de voitures composent l'effectif «voyageurs». Quinze sont mobilisées pour composer quatre rames :  
- Une rouge de 160 places avec 3 baladeuses courtes (N°2, 3 et 4) et deux «mixtes» (N° 1 et 5).

- Une jaune de 180 places avec 3 baladeuses longues (N°19, 20 et 21) et une «mixte» (N°8).

- Une dénommée «prestige» avec trois voitures fermées dotées d'une intercircularion. La voiture centrale verte et blanche est récente (mise en service en 2023), les deux autres voitures sont les N°16 et 17. La rame, qui peut accueillir 65/70 personnes, est utilisée pour les spéciaux ou lors d'une météo capricieuse en basse saison.

- Une rame supplémentaire bleue est constituée de deux baladeuses (dont la N°10) et 2 «mixtes». Une baladeuse bleue est en cours de reconstruction à l'atelier. Les voitures «mixtes» sont accessibles aux PMR.

Les bogies des voitures sont révisés régulièrement avec remplacement des roues par des neuves. Quarante ont été achetées en 2024, puis usinées et montées sur les axes qui sont en bon état. Le 28 août, lors de ma visite, le Billard N°6 tractait la rame jaune et le Billard N°7 la rouge.

Garée hors service depuis des années, la remorque fermée XRAT3 n'est pas fixée sur son avenir tout comme l'autorail Crochat-Decauville AT3 de 1926 ex-CF de Savoie, puis Calvados, TPT, Cap-Ferret, Meyzieu et St-Eutrope. À Meyzieu, sa caisse fut reconstruite mais jamais finie. Une tentative de remotorisation à St-Trojan, il y a plus de dix ans avec un nouveau

groupe électrogène, n'a pas eu d'issue positive. Le groupe électrogène a été récupéré et installé sur un petit wagon plat pour les travaux en ligne.

Coté parc de service : pour le wagon-bar, datant de 1996, un projet de réfection est acté. On note un wagon-incendie avec une citerne de 1200 litres, 2 plateformes de travaux, 1 plateforme porte-quads, 2 lorries, 2 petits wagons avec un groupe électrogène et le «wagon-scène».

Le petit train de St-Trojan est un acteur économique de l'île d'Oléron avec l'emploi de six personnes toute l'année et de onze en plein été. Le buffet de la gare à St Trojan offre une restauration très abordable et le wagon bar également. Une association, l'APTSTB (les Amis du Petit Train de St-Trojan-les-Bains), anciennement OSVF (Oléronaise de Sauvegarde de Véhicules Ferroviaires) apporte son soutien avec sa quarantaine de membres, dont onze sont autorisés à la conduite.

Toujours d'actualité : le projet d'un train restaurant. L'an dernier 76591 touristes ont empruntés le petit train, une année record pour ses soixante ans (1963 – 2023). En 2022 ils étaient 65000 environ. Sur les dépliants il est précisé «Le petit train de St Trojan sur rails» afin de le différencier des nombreux trains routiers imitant un train qui foisonnent dans la région.

**Contact :**

S.T.T.S.T, Avenue du Débarquement, 17370 Saint-Trojan-Les-Bains

Tél : 06 79 79 45 23

Internet : [www.le-ptit-train.com](http://www.le-ptit-train.com) - Email : [ecrire@le-ptit-train.com](mailto:ecrire@le-ptit-train.com)

**Bernard VIEU**

**St Trojan – Dépôt-Atelier du Prévent, baladeuse en reconstruction pour la rame supplémentaire. Tous clichés B. Vieu (28/08/24)**

