

# Le Littoral

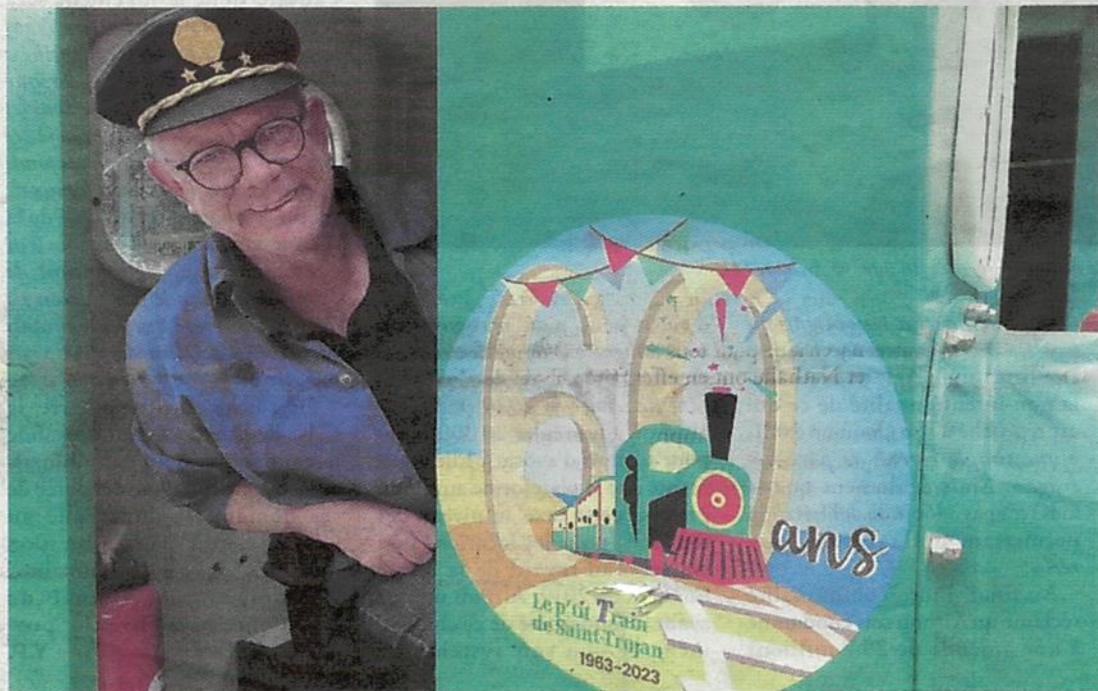
L'hebdomadaire de la Charente-Maritime

N° 5.922 O

Vendredi 26 mai 2023

1,40 €

## La belle histoire du P'tit Train



**SAINT-TROJAN-LES-BAINS** Lancé en 1963, le célèbre petit train vient de fêter ses 60 ans. Un événement suivi par plusieurs milliers de personnes. Le chef de gare François Bargain nous raconte cette belle aventure. Page 15

## À Saint-Trojan, le P'tit train aux premières loges



*En 40 ans, le petit train a perdu un kilomètre de voies au terminus, sur la plage de Maumusson. © DR*

S'arrêtant à Gatseau avec une arrivée sur la plage du pertuis de Maumusson, à l'extrémité sud de l'île d'Oléron, le P'tit train de Saint-trojan est aux premières loges face à l'érosion galopante qui touche le secteur. C'est ici, à l'échelle de l'Europe, que le phénomène est le plus important.

Sur la plage interdite à la baignade de Maumusson, face à la presqu'île d'Arvert, les équipes doivent régulièrement démonter les rails ou déplacer le terminus en fonction du recul de la côte. En 2014, les installations se sont mêmes retrouvées dans le vide. « Le phénomène de l'érosion, je le vois ici en direct. En 40 ans, nous avons perdu un kilomètre de voies au terminus », confie le gérant, François Bargain. Mais étonnamment, et heureusement

pour lui et son équipe, l'érosion reste quasiment nulle depuis plus de trois ans.

« Plus qu'une quinzaine de mètres de marge »

Pas de quoi se réjouir néanmoins puisque l'extrémité sud de la pointe de Maumusson est en train de se détacher lentement mais sûrement de l'île d'Oléron. L'érosion a déjà fait son œuvre: l'eau creuse et encercle un petit périmètre de terre à chaque grande marée. « Le rideau d'arbres disparaît, on voit bien que le phénomène s'accroît. Nous serons impactés parce que le terminus est à 40 mètres de la pointe », ajoute le chef de gare. Son inquiétude se situe également au niveau de la plage de

Gatseau, là où l'érosion semble repartie à un rythme effréné. Les assauts des vents et des marées se rapprochent dangereusement des rails. « Il y a un creusement important, au niveau de la stèle par exemple. Nous avons perdu 15 mètres en cinq ans, et il ne nous reste plus qu'une quinzaine de mètres de marge », reprend François Bargain.

**Des investissements conséquents à l'avenir**

Inquiet, l'Oléronais compte se tourner vers les services de l'État, et il envisage déjà de déplacer les rails dans la forêt pour s'assurer quelques années de répit. Un investissement forcément conséquent, or son bail administratif pour occuper la forêt domaniale se termine en 2028. « Si les travaux me coûtent plusieurs centaines de milliers d'euros, il me faudra une autorisation suffisamment longue pour assumer ces dépenses », estime-t-il. Voilà qui annonce d'après discussions pour ce petit train qui vient de fêter ses 70 ans d'existence (voir page 15), et qui accueille près de 70000 passagers chaque année.

David Labardin

# La belle histoire du P'tit Train de Saint-Trojan

Lancé en 1963, le célèbre petit train vient de fêter ses 60 ans d'existence. Un évènement suivi par plusieurs milliers de personnes.

Il nous reçoit dans la base arrière de Saint-Trojan, solidement installé face à un vieux bureau en métal. Le même qu'utilisait avant lui Pol Gala, le fondateur du P'tit train, en 1963. Soixante ans plus tard, François Bargain vient de fêter l'anniversaire de cette attraction incontournable sur l'île d'Oléron. Près de 3 000 passagers ont été comptabilisés du 18 au 20 mai lors du week-end de festivités. Sans compter tous les autres. Ils étaient par exemple 2 000 le premier soir, à Gatseau, pour une paella agrémentée de musique et d'un feu d'artifice.

Pour François Bargain, tout à la fois patron, chef de gare et conducteur de locomotives, l'histoire a débuté en 2008, trois ans après son arrivée sur l'île d'Oléron. L'homme qui emploie aujourd'hui cinq salariés à l'année (entretien, conduite, billetterie) arrivait alors de Bayonne, achevant une carrière de 22 ans dans l'armée de terre. C'est à son épouse Anne-Laure qu'il doit cette vocation pour le moins inattendue. Cette dernière n'est autre que la petite-fille du fondateur, et la fille de Paul-Albert Gala, l'ancien gérant.

## Le gros carton des animations

Au début des années 2000, l'âge d'une retraite bien méritée approchant, aucun des enfants Paul-Albert Gala n'avait souhaité prendre le relais. « Alors le cercle s'est élargi, j'ai dit que j'étais partant, raconte François Bargain. Mais pas pour le train en lui-même, sachant que je n'ai jamais eu la chance d'avoir un train électrique quand j'étais enfant. Ce qui m'intéressait avant tout, c'était de pouvoir échanger avec le public. » Notamment lors des arrêts de 20 ou 30 minutes sur la magnifique plage de Maumusson. Une

plage sauvage, interdite à la baignade, seulement accessible par le train, à cheval ou à pied.

Quelques nouveautés ont vu le jour au fil des décennies. D'abord le Train du soleil couchant, tous les mardis soir après le 14 juillet, avec concert et wagon bar sur la plage de Maumusson. « Ça marche très fort, l'année dernière nous avons doublé les trains et nous avons refusé du monde pour la première fois », explique le chef de gare. Notons également le Train des découvertes, depuis quatre ans, en fin de journée, avec des interventions de l'historien local Philippe Lafon et un apéritif à Maumusson. Il arrive aussi que les wagons soient privatisés pour des mariages ou réunions de famille. « Ça arrive de plus en plus souvent sans faire aucune publicité. »

## Une transmission de génération en génération

Pour le reste, rien n'a véritablement changé depuis les années 1960. Un atout selon François Bargain : « Les gens sont très attachés à ce petit train. Ce sont souvent les grands-parents qui accompagnent leurs petits-enfants, lesquels emmèneront ensuite leurs propres petits-enfants. » En gare ou sur les rails, les locomotives sont elles aussi intemporelles. Avec un kilométrage qui ferait pâlir d'envie n'importe quel automobiliste (voir encadré).

Ici, quatre personnes constituent l'équipe de l'atelier, dont un mécanicien, David Videau, à l'œuvre depuis plus de 30 ans, que François Bargain qualifie de « bricoleur de génie ». Peu de pannes sont à redouter, surtout de tout petits déraillements à cause du sable ou des cailloux. Un véhicule d'intervention (tractopelle) fonce alors sur les lieux. « Mais il n'y a pas d'inquiétudes à avoir, les gens s'en rendent à peine compte. Seule la locomotive est



Arrivé sur l'île en 2005, François Bargain a travaillé trois ans aux côtés de son beau-père, avant de prendre définitivement les rênes du petit train en 2008. © D.L.

touchée, on ne sent qu'une petite inclinaison », rassure le maître des lieux.

## De l'huile de friture dans les moteurs

Les passagers semblent bien plus préoccupés par les motorisations : ils sont de plus en plus nombreux à poser la question de locomotives électriques. Visiblement peu emballé, à cause d'un investissement jugé « faramineux », François Bargain penche plutôt pour de l'huile de friture usagée collectée localement. Membre de l'association Roule ma frite 17, l'ancien parachutiste avait déjà mené des essais en 2010. Alors il applaudit des deux mains la dernière loi de finances qui ouvre la voie à l'utilisation des huiles alimentaires comme carburant. L'association oléronaise compte d'ailleurs faire du P'tit Train l'une de ses vitrines en Charente-Maritime.

Quoi qu'il en soit, le train saint-trojanais semble reparti pour de longues années, lui qui attire entre 65 000 et 70 000 passagers chaque été. Une attraction loin d'être démodée puisque les chiffres s'affolent depuis quelques semaines :

+ 30 % en avril et + 120 % en mai. Évidemment ravi, François Bargain n'envisage pourtant pas de remplir jusqu'en 2033 pour fêter le 70<sup>e</sup> anniversaire. L'âge de la retraite se rapproche et tous les regards se tournent vers ses cinq enfants pour prendre la relève, mais sans susciter un enthousiasme débordant pour l'instant. « C'est une affaire qui fonctionne. J'aimerais vraiment que ce train reste dans la famille. Ce serait un crève-cœur sinon. Ou alors seulement si c'est une bonne personne, pourquoi pas », sourit-il.

## Aux manettes pendant cinq ans encore

François Bargain restera de toute façon aux manettes jusqu'en 2028. Soit l'année de fin du bail administratif qui lui permet de traverser la forêt domaniale. Un document certes renouvelable tous les 30 ans, mais il sera bien sûr impossible de passer le relais sans offrir un minimum de visibilité. Lui aimerait de toute façon disposer d'une durée d'exploitation plus longue, notamment pour financer le déplacement des rails qui s'annonce, lié aux ravages de l'érosion (voir page 9). ■

David Labardin





*Deux départs par jours étaient organisés pendant le week-end d'anniversaire, avec près de 3 000 passagers comptabilisés au total. © DR*

## **Des locomotives héritées des années 1930**

Même si certaines, Allemandes ou Anglaises, sont un peu plus anciennes, cinq des huit locomotives utilisées sont de fabrication française. Des locomotives Billard fabriquées à partir des années 1930 pour la construction de la ligne Maginot, censée protéger à l'époque la France face à l'Allemagne.

### **Près de 5 millions de kilomètres**

Après-guerre, beaucoup de ces machines ont été utilisées dans l'industrie, avant de voir le rail peu à peu remplacé par le transport routier. C'est dans les années 1960 que le P'tit train de Saint-Trojan, alors balbutiant, en a acheté plusieurs modèles.

L'un d'eux, daté de 1930, a vu son moteur modernisé dans les années 1980. Il consomme moins de trois litres de gasoil pour une heure d'utilisation. Son kilométrage ferait pâlir d'envie n'importe quel automobiliste: près de 5 millions de kilomètres.