

Université de La Rochelle

Faculté des Lettres, Langues, Arts et Sciences Humaines

Mémoire de MASTER1 Histoire

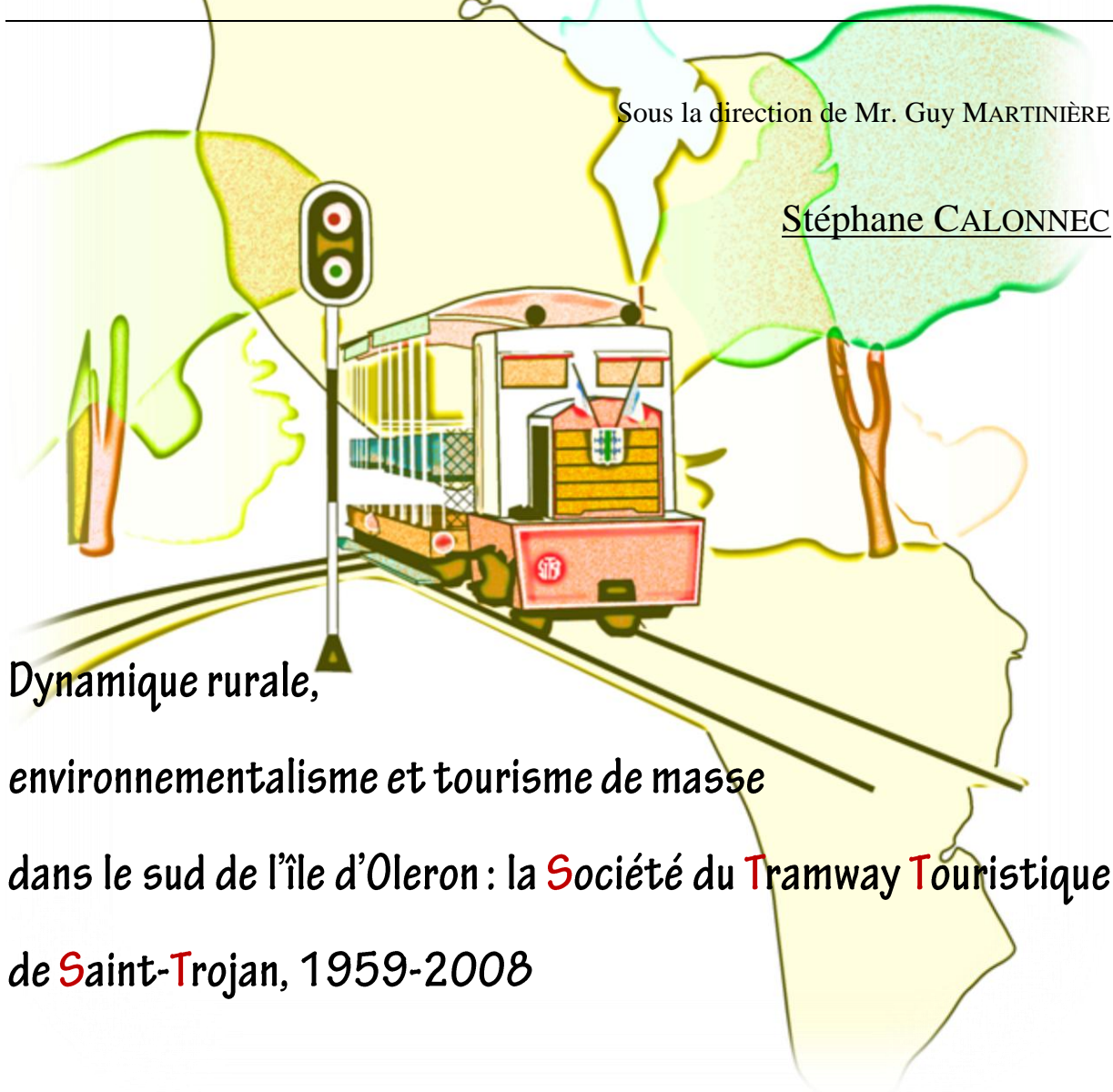
Relations Internationales et Histoire du Monde Atlantique (RIHMA)

Année 2007-2008



Sous la direction de Mr. Guy MARTINIÈRE

Stéphane CALONNEC



Dynamique rurale,

environnementalisme et tourisme de masse

dans le sud de l'île d'Oleron : la Société du Tramway Touristique

de Saint-Trojan, 1959-2008



TOME II
ANNEXE

Sommaire

I. Presse.....	III
II. Cartes.....	XII
III. Glossaire	XV
IV. Liste des documents en base de données Microsoft Access	XVI
V. Statistiques de la base de données de cartes postales.....	XVIII
VI. Tableaux statistiques	XX
VII. Photographies	XXII
<i>La construction de la voie</i>	XXII
<i>La voie ferrée, dans la baie de Gatseau</i>	XXIII
<i>Publicité</i>	XXIV
VIII. Documents d'archives	XXVI
IX. Table des documents	XXX

I. Presse

Figure 1 : article de Sud-Ouest sur le caractère nostalgique des trains

TRAIN. Avec son projet d'ouvrir une halte ferroviaire Porte Dauphine, la CdA n'a rien inventé. Au début du XXe, une ligne voyageurs traversait déjà la ville jusqu'à la Pallice

Le passé a de l'avenir

■ Nathalie Debacker

Cela pourrait être l'histoire d'un train qui s'appelle "reviens". Il y a quelques jours, lors de sa dernière séance, la Communauté d'agglomération (CdA) de La Rochelle évoquait son projet de renforcer la liaison cadencée La Rochelle-Rochefort avec la mise en place d'une nouvelle halte ferroviaire à hauteur de la porte Dauphine. Rien de très révolutionnaire. Il y a quelques décennies, un train de voyageurs traversait déjà la cité rochelaise. Peu de Rochelais doivent s'en souvenir. C'était à la Belle époque.

Avec la création du port de la Pallice, l'État décide d'ouvrir en 1891 une ligne de chemin de fer reliant La Rochelle au port de commerce. « Des usines s'y étaient installées, et il s'agissait d'offrir aux gens un mode de transport pour se rendre à leur travail », raconte Yves Le Dret, Rochelais passionné d'histoire locale, auteur d'une série d'ouvrages sur le train en Poitou-Charentes (1).



22 minutes. C'est ainsi qu'une ligne de 7,2 kilomètres a été construite ; avec pour point de départ la gare principale, alors basée à l'Encan. Le trajet jusqu'à la Pallice durait 22 minutes. Le train longeait une partie du canal de Rompsay avant de se diriger vers l'enceinte de la ville en empruntant les fortifications de Ferry.

Avenue des Cordeliers, Champ-de-Mars, les parcs, avenue de Metz, Aristide-Briand, pont de Saint-Maurice? le petit train à vapeur passait de quartier en quartier, lesquels à l'époque, s'identifiaient plus à des hameaux, entourant le centre ville.

À son ouverture, la ligne ne possédait qu'un seul arrêt : la porte Dauphine, l'entrée nord de la cité. Celle-là même qu'aujourd'hui il est question de remettre en activité. De la bâtisse en briques et en bois (photo ci-dessus), et de la petite marquise qui servait d'abri aux voyageurs, il ne reste rien. Seul demeure l'escalier qui permettait d'accéder à la halte ferroviaire.

Au fil des ans, d'autres arrêts ont été aménagés le long des sept kilomètres. Jéricho et Saint-Maurice en 1896, porte Royale et la Ferté, l'année suivante, et, en 1925, Vaugouin.

65 000 voyageurs. En moyenne, chaque année, 65 000 voyageurs empruntaient cette ligne La Rochelle - La Pallice. « Outre les travailleurs, il y avait aussi les promeneurs. Le port de la Pallice était attractif, une vraie curiosité. On venait s'y balader le dimanche, admirer les gros bateaux en partance pour l'Amérique du Sud? », rapporte Yves Le Dret.

Et puis, est arrivée le tramway, annonçant doucement mais sûrement la mort de la ligne. Dès 1901, le trafic voyageur du petit train a ainsi commencé à diminuer. Inexorablement. Il résistera toutefois jusqu'en mai 1933. Date de la fermeture du trafic aux voyageurs. La mise en place des autobus municipaux a signé l'arrêt de mort de la ligne La Rochelle - La Pallice. Non sans douleur pour les Rochelais qui avaient tenté de préserver la ligne par le biais d'une pétition. En vain.

Le trafic marchandises, qui s'effectuait sur cette même ligne, n'a lui, en revanche, jamais été interrompu.

(1) « Le train en Poitou-Charentes ». Yves Le Dret. Tome I, II et III. Éditions, Les Chemins de la mémoire

© « Sud-Ouest », édition Charente-Maritime / La Rochelle, 22 Mai 2008

http://www.sudouest.com/220508/vil_chm_larochelle.asp?Article=220508aP2458778.xml (lien valide temporairement).

Figure 2 : un exemple de l'entretien régulier des côtes sud de l'île d'Oleron.

>> Défense des côtes : travaux à Saint-Trojan

Les travaux de confortement et de rehaussement de la digue Pacaud, à Saint-Trojan-les-Bains, ont lieu en ce premier semestre 2008. Cette digue protège les marais des Bris, qui fait partie des zones à risque identifiées concernées par le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) contre l'érosion et la submersion marine prescrit par le Préfet du département. Ces travaux consistent en :

- La protection du boulevard de la Mer contre la submersion, à l'aide d'un parapet en bord de mer, sur un peu plus de 500 mètres.
- Le confortement de la digue Pacaud et de ses talus côtés mer et marais sur la totalité de son linéaire (soit 1 km).
- La mise en place d'un parapet sur la berme de la digue Pacaud.

Le Conseil Général réalise chaque année des travaux de défense contre la mer. Ils s'inscrivent actuellement dans le cadre d'un programme triennal 2007-2009 qui prévoit une charge maximale annuelle nette de 1,5 M€ pour le Département. C'est dans ce cadre que s'inscrit le chantier de la digue Pacaud, dont le montant total s'élève à 1,073 M€, avec une participation de 25% de la Communauté de communes oléronaise. ♦



© H. LIBRY

© « *Charente-Maritime, Magazine du Conseil Général de la Charente-Maritime* », numéro 26, Mai 2008, 23p., p.11.

Figure 3 : "Pourquoi 'Mémoire d'entreprise' ?" (extraits)

« En ma qualité de reprenneur de l'entreprise, eu égard à nos parents Pol et Marguerite-Marie, les créateurs, et à mes sœurs Françoise (dcd) et Anne, mes frères Philippe et Patrick, j'ai pensé que je devais retracer l'histoire de l'entreprise qui a été une véritable "saga" familiale ! Qui de près ou de loin n'a pas été impliqué, à des degrés différents !

Au lendemain de la seconde guerre mondiale la France était à reconstruire et s'est dans cet esprit que nos parents, le Docteur Gala et son épouse Marguerite-Marie, se sont lancés dans cette aventure peu ordinaire, d'autant qu'il ne s'agissait pas d'un projet économique, mais la réalisation d'une passion à deux : nos parents avaient connu le Tramway Touristique de Royan avant guerre et sa totale destruction par les alliés en 1945, laissait un goût amer et une frustration certaine.

Donc, le premier projet avait été de reconstruire le Tramway de Royan.

Mais mission impossible pour plusieurs raisons : les riverains de l'emprise du tramway avaient profité de la désorganisation complète de la France pour repousser les limites de leur propriété, ce qui sous-entendait une demande, par voie de justice, de la restitution de l'emprise. De plus, à l'époque, le train, quelque soit son écartement, était jugé comme un moyen de déplacement complètement obsolète et d'un autre âge ! Pensez-donc une révolution industrielle du 19ème siècle, alors que l'automobile était en plein essor et que l'autocar avait l'avantage de la grande capacité et surtout d'utiliser les routes existantes. Nous avons pu le constater, 40 ans plus tard, avec le développement du TGV ! [...]

CONSIDERATIONS GENERALES

L'idée directrice de cette réinstallation est le fait que pour tous les vieux habitués de Royan et de la Côte de Beauté, il manque maintenant quelque chose pour la mise en valeur de cette région : l'ancien "P'Tit Train" n'existe plus.

Ce serait une illusion que de faire la sourde oreille au courant d'opinion très vif qui se dessine autour de la réinstallation de ce train, et ce serait une lourde erreur de croire que la "Route" remplace le "Rail" partout. Il n'est pas question de se livrer ici à une polémique qui est depuis longtemps débattue, car le Rail que nous souhaitons voir remis en honneur n'est pas une voie secondaire onéreuse, mais une voie "touristique" et une véritable "attraction" pour les petits et surtout pour les grands et sûrement rentable.

Il ne faut pas méconnaître que si beaucoup de familles possèdent un véhicule automobile, de nombreux estivaux en sont encore démunis et seront ravis d'utiliser ce moyen qui leur évitera justement de prendre un car devenu trop banal et trop rapide. [...]

Ce réseau unique en son genre permettrait avant tout la promenade à allure réduite, la pénétration de sites où

les routes ne sont pas toutes faciles pour la circulation, voire même inexistantes.

Enfin en essayant dans cette reconstruction de créer un réseau miniature, le côté attractif serait poussé au maximum, tout le monde voudra aller dans le "P'tit Train" et les grands ne seront pas les derniers. Une réalisation très intéressante a été faite en ce sens au Cap Ferret près d'Arcachon et "La vie du Rail " du 13 Juin 1954 en donne une documentation très vivante et souligne que le fait de prendre le petit train devient le but même de l'excursion dans cette région. [...]

TRACE DE LA VOIE :

Il importe avant tout de conserver un tracé particulièrement :

- 1°) Touristique
- 2°) Économique pour l'infrastructure [...]

Il faudra donc étudier un plan rationnel en ouvrant au tourisme les coins les plus reculés, ensuite le développer en fonction de l'accueil des estivants et des difficultés soulevées pour la repose de la voie. [...]

TERRAINS-GARAGES :

L'acquisition de terrains aux têtes de lignes, paraît indispensable pour y installer des garages fermés avec petit atelier de réparations, d'entretien et de graissage ; il sera fonction des lotissements du lieu, mais ne sera pas prohibitif étant donné que pour un terrain de ce genre, il faut mieux qu'il se trouve en bordure du lotissement et éloigné des habitations.

Il va sans dire que des demandes sont à entreprendre auprès des différentes administrations, Eaux et Forêts, Ponts et Chaussées, pour avoir les autorisations nécessaires à la pose de la voie et sa libre installation. [...]

ORGANISATION TOURISTIQUE

La vie de la ligne doit s'articuler avec un équipement hôtelier important, comportant ouverture de restaurants et buvettes le long de la ligne dans des sites pittoresques. Le projet très important de liaison par hélicoptère entre l'Ile d'OLERON et le continent pourrait comprendre un circuit d'excursions assurant une clientèle certaine au train, et pourrait dans une journée permettre aux touristes de combiner des voyages par bateau, car, hélicoptère, train réalisant un circuit unique en son genre.

Des parkings pour voitures doivent être organisés aux terminus de façon à ce que les voyageurs puissent excursionner en toute quiétude pour leurs véhicules.

Une propagande intense sera à faire, par affiches, journaux touristiques, il faudra obtenir appui et encouragement de la SNCF, d'ores et déjà les clubs ferroviaires et revues de Rail seront très favorables à un tel projet et ne manqueront pas de porter cette innovation à la connaissance de leurs adhérents et abonnés. Il est possible d'ailleurs que l'on trouve de jeunes "Amis du Rail" qui considèrent comme des vacances agréables la conduite des petits trains et par leur collaboration contribueront à un abaissement des frais d'exploitation.

Un emplacement de camp pourrait être adjoint aux terrains, garages, des terminus.

En conclusion :

[...] Pour la reconstruction d'un réseau miniature, une société est à fonder, des capitaux à trouver, une prospection serrée est à faire pour réaliser quelques choses à moindre frais.

Il est hors de doute que présenté sur des bases solides, un tel projet doit retenir l'attention des municipalités intéressées et contribuer à ajouter un point d'attraction certain, pour la mise en valeur touristique de notre "Côte de Beauté". [...] »

Paul-Albert GALA, « Pourquoi 'Mémoire d'Entreprise' ? », article complet (non daté) sur :
<http://www.le-ptit-train.com/memoire-entreprise-3-Pourquoi+%27M%E9moire+d%27Entreprise%27+%3F.htm> (Testé 2/6/08).

Figure 4 : résumé des arrêtés préfectoraux à l'usage de l'exploitation d'un tramway touristique (période 1962-2003)

AGE I / 1962 – 1980

Arrêté du 8 août 1962, autorisation préfectorale du 29 octobre 1962

ART.1

- A la demande de la STTST du 29 Mai 1962, « la Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan est autorisée à établir et à exploiter, sur le territoire de la commune de Saint-Trojan-les-Bains un chemin de fer à voie étroite destiné aux transports de personnes, aux conditions exposées ci-après : »

Titre 1 – Consistance des installations

- §1 : tracé
Ligne autorisée : du Terminus de St Trojan à celui de la Dune Grise près de la balise noire. Elle emprunte sur 1.800 mètres environ, le bas-côté du chemin non classé, (ex-chemin vicinal n° 3) selon les indications du plan ci-annexé.
Toute extension du réseau devra faire l'objet d'une autorisation spéciale.
- §2 : largeur de la voie – gabarit
Largeur de voie : 0 m 60.
Matériel roulant :
 - Largeur : 2, 10m
 - Hauteur au-dessus des rails : 3m
 - Écart entre les voies : minimum 0,50m entre les parties saillantes des deux véhicules
- §3 : courbes
Courbes avec rayon strictement supérieur à 30 mètres et section droite de minimum 30m obligatoire entre deux courbes.
Déclivité maximale autorisée : 15mm par mètre
- §4 : Arrêts

Ordre	Libellé	Caractère
1	Terminus de Saint-Trojan-les-Bains	Obligatoire
2	Camping Monplaisir et Aérium	Facultatif
3	Camping des Mouettes	Facultatif
4	Passé des Brys	Occasionnel,

		réservé uniquement au personnel des Eaux et Forêts, famille comprise
5	Peupliers	Facultatif
6	Préventorium Lan-nelongue	Obligatoire
7	Gatseau – Petite Baie	Obligatoire
8	Grande Baie	Facultatif
9	Terminus Océan	Obligatoire

- §5 : passages à niveau sur chemins publics et voies d'exploitation forestière
Voie munie de contre rails, posée sans aucune saillie ou dépression (aucune gêne pour la circulation), sans aucun angle inférieur à 45°.
- §6 : voie ferrée sur chaussée
Les traverses doivent être noyées dans le sol du chemin (ancien chemin vicinal n°3)
- §7 : matériel de la voie
Voie solide, qui repose directement sur le sol (= pas de ballast).
Voie courante d'éléments de minimum 5m de longueur
Traverses de métal, de bois traité ou de béton armé / 6 ou 10 traverses par élément de 5m.
Longueur réduite des éléments possible pour les voies de garage ou de dépôt (« selon poids linéaire du rail »).
- §8 : réception des travaux
Réception par les services municipaux à la demande du permissionnaire et avant toute mise en service.
Titre 2 – Entretien et exploitation
- §1 : entretien
Entretien constant pour un usage facile et sûr, avec registre consultable lors des inspections
Le permissionnaire doit entretenir une bande de terrain de 1,50m de largeur de chaque côté de la voie et autour des emplacements d'arrêts, de garages du matériel roulant et fixe.
Les parties non empierrées de ces bandes doivent être de sable blanc.
- §2 : matériel roulant
Il doit satisfaire au §2 du titre I, mais en outre :

Locotracteur	Poids en charge : 5 400Kg
	Deux essieux
	Organe moteur diesel 22-24CV (selon marque)
Locotracteur	Transmission mécanique
	Freinage à levier agissant par sabots sur les roues motrices
	Quatre vitesses dans les deux sens de marche
	Klaxon électrique et cloche à commande manuelle
Voitures	Poids à vide : 2 500Kg
	Poids en charge maxi : 6 000Kg
	Voitures sur boggies
	Frein à vis agissant par sabots sur les 4 roues de chaque boggie
Attelage	Tampon axial
	Double chaîne sécurité à crochets
Éclairage	Double phare sur locotracteur
	Plafonniers électriques sur les voitures
	Éclairage facultatif, obligatoire seulement en circulation de nuit

Le matériel ne pourra rouler sans essais préalables, en pleine charge, en présence des services de l'équipement.

Dès la mise en service, le permissionnaire doit se soumettre aux règlements de la voie ferrée, particulièrement le décret du 22 mars 1942 (police des chemins de fer).

Le règlement d'exploitation intérieur doit être soumis au visa du Maire.

Les modifications sur les installations et le matériel sont soumises à l'agrément :

- o Du Maire.

Titre 3 – Clauses diverses

- §1 : protection contre l'incendie

Locotracteurs : un extincteur amovible (pour le moteur) et deux extincteurs mobiles (9L) d'eau pulvérisable ; Réserve d'eau de 1000L (minimum) sur véhicule stockée en permanence au point fixé par le service forestier, munie d'une motopompe et minimum 80m de tuyaux. Présence dans chaque locotracteur et chaque wagon de l'interdiction de fumer (art. 178 et suivants du code forestier)

- §2 : signalisation

Règlementaire, suffisante, mise en place et entretenue par le permissionnaire pour avertir les usagers des voies ouvertes à la circulation

- §3 : vitesse

Limitée à 15km/h

Passages à niveau : « les trains devront marquer l'arrêt et n'être remis en route que si la voie est dégagée ».

- §4 : longueur des trains

Pas plus de cinq voitures remorquées ; chaque rame ne devant excéder 45m.

- §5 : personnel

Personnel de conduite français ou naturalisé tel, avec examen technique et médical.

- §6 : freinage

« Le frein de la dernière voiture de chaque convoi devra être servi en permanence par un garde-frein. Les organes de freinage de cette voiture devront être suffisants pour immobiliser une rame de cinq voitures, avec leur chargement maximum, sur la plus forte déclivité du tracé, sur une longueur de 200 mètres, à la vitesse initiale de 15 kilomètre-heure. »

- §7 : surcharge

Dans chaque véhicule le nombre de places assises et debout doit être affiché, avec interdiction d'embarquer un nombre supérieur de voyageurs.

- §8 : assurance

Assurance obligatoire du permissionnaire pour les voyageurs, tiers et autres.

- §9 : droit des tiers et responsabilités

Toute obligation à la charge du permissionnaire, sans responsabilité de la commune de Saint-Trojan.

ART. 2 – durée de l'autorisation

- Dix huit ans renouvelables.

- Invalidée en cas :

- o Non utilisation dans l'année de l'arrêté ;
- o Problèmes de sécurité ou d'ordre public.

- La commune se réserve le droit d'exploiter le chemin vicinal n°3 pour la seule circulation routière, auquel cas le permissionnaire aura trois mois pour enlever la voie ferrée et remettre l'espace dans son état primitif sans indemnité.

ART. 3

Contrôle de l'exploitation soumis au service des Ponts et Chaussées de la Charente-Maritime.

ART. 4

Exécution de l'arrêté soumis :

- Permissionnaire (après acceptation sans réserve) ;
- Préfet départemental ;
- Sous-préfet de Rochefort ;

- Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;
- Ingénieur en Chef des Eaux et Forêts ;
- Chef d'Escadron commandant la compagnie de Gendarmerie de la Charente-Maritime.

Remarques sur l'arrêté d'exploitation de 1962 :

- 6 Mars 1964 : attestation municipale d'utilité publique, de concession gratuite des terrains communaux pendant trois ans (1964-1967) et proposition d'extension du parcours jusqu'à « la grande plage ».
- Séance du 1^{er} Mars 1968 (extrait du registre des délibérations du conseil municipal), reconnaissant l'utilité publique du tramway et en faisant découler des avantages.
- Arrêté du 25 Avril 1968 : contrôle technique identique à celui des voies ferrées d'intérêt local du département.

AGE II / 1980 – 1998

Arrêté du 4 Juillet 1980, autorisation préfectorale du 21 Juillet 1980

ART.1

- Poursuite de l'exploitation de la voie ouverte le 1^{er} Juillet 1963 :

Titre 1 – Consistance des installations

- §1 : tracé
Ligne autorisée : du Terminus de St Trojan à celui de la Dune Grise « près de l'ex balise noire. Elle emprunte sur 556 mètres environ, le bas-côté du chemin non classé, (ex-chemin vicinal n° 3) selon les indications du plan annexé. »
- §4 : Arrêts

Ordre	Libellé	Caractère
1	Terminus de Saint-Trojan-les-Bains	Obligatoire
2	Passe de la Soulasserie	Occasionnel
3	Passe des Brys	Croisement arrêt technique
4	Préventorium Lanne-longue	Obligatoire
5	Gatseau	Obligatoire
6	Balise	Croisement arrêt technique

7	Terminus	Obligatoire
---	----------	-------------

- §5 : passages à niveau sur chemins publics et voies d'exploitation forestière

Voie munie de contre rails, posée sans aucune saillie ou dépression (aucune gêne pour la circulation), sans aucun angle inférieur à 45°.

- §6 : voie ferrée sur chaussée

Les traverses doivent être noyées dans le sol du chemin (ancien chemin vicinal n°3)

- §7 : matériel de la voie

Voie solide, qui repose directement sur le sol (= pas de ballast).

Voie courante d'éléments de minimum 5m de longueur

Traverses de métal, de bois traité ou de béton armé / 6 ou 10 traverses par élément de 5m.

Longueur réduite des éléments possible pour les voies de garage ou de dépôt (« selon poids linéaire du rail »).

- §8 : réception des travaux

Réception par les services municipaux à la demande du permissionnaire et avant toute mise en service.

Titre 2 – Entretien et exploitation

- §2 : matériel roulant

Il doit satisfaire au §2 du titre I, mais en outre :

Locotracteur	Poids en charge : 6 000 – 8 000Kg
	Deux essieux ou plus (selon marque)
	Organe moteur diesel 28 – 110CV (selon marque)
Locotracteur	Transmission mécanique ou hydraulique
	Freinage à levier agissant par sabots sur les roues motrices
	Quatre vitesses dans les deux sens de marche
	Klaxon électrique et cloche à commande manuelle
Voitures	Poids à vide : 3 000Kg
	Poids en charge maxi : 7 000Kg (calculée pour 10 T)
	Voitures sur boggies
Attelage	Frein à vis agissant par sabots sur les 4 roues de chaque boggie
	Tampon axial
Éclairage	Double chaîne sécurité à crochets
	Phare avant sur locotracteur
	Plafonniers électriques sur les

	voitures
	Éclairage facultatif, obligatoire seulement en circulation de nuit

Le matériel ne pourra rouler sans essais préalables, en pleine charge, en présence des services de l'équipement.

Dès la mise en service, le permissionnaire doit se soumettre aux règlements de la voie ferrée, particulièrement le décret du 22 mars 1942 (police des chemins de fer).

Le règlement d'exploitation intérieur doit être soumis au visa du Maire.

Les modifications sur les installations et le matériel sont soumises à l'agrément :

- o Du Maire ;
- o Des Services techniques de l'équipement.

Titre 3 – Clauses diverses

- §1 : protection contre l'incendie
Locotracteurs : deux extincteurs mobiles (9L) d'eau pulvérisable ;
Réserve d'eau de 1000L (minimum) sur véhicule stockée en permanence au point fixé par le service forestier (dépôt), munie d'une motopompe et minimum 80m de tuyaux.
Présence dans chaque locotracteur et chaque wagon de l'interdiction de fumer (art. 178 et suivants du code forestier)
- §2 : signalisation
Règlementaire, suffisante, mise en place et entretenue par le permissionnaire pour avertir les usagers des voies ouvertes à la circulation
- §3 : vitesse
Limitée à 15km/h
Passages à niveau : avertisseur et vitesse réduite
- §4 : longueur des trains
Pas plus de cinq voitures remorquées ; chaque rame ne devant excéder 45m.
- §5 : personnel
Personnel de conduite français ou naturalisé tel, avec examen technique et médical.
- §6 : freinage
Voitures dotées d'un frein à vis agissant sur les quatre roues du boggy, facilement manœuvrable par le personnel ou les voyageurs.
Les freins du locotracteur doivent immobiliser la rame de 5 voitures en pleine charge sur 25m sur rails secs à vitesse initiale de 15km/h.
- §7 : surcharge
Dans chaque véhicule le nombre de places assises et debout doit être affiché, avec

interdiction d'embarquer un nombre supérieur de voyageurs.

- §8 : assurance
Assurance obligatoire du permissionnaire pour les voyageurs, tiers et autres.
- §9 : droit des tiers et responsabilités
Toute obligation à la charge du permissionnaire, sans responsabilité de la commune de Saint-Trojan.

ART. 2 – durée de l'autorisation

- Dix huit ans renouvelables.
- Invalidée en cas :
 - o Non utilisation dans l'année de l'arrêté ;
 - o Problèmes de sécurité ou d'ordre public.
- La commune se réserve le droit d'exploiter le chemin vicinal n°3 pour la seule circulation routière, auquel cas le permissionnaire aura trois mois pour enlever la voie ferrée et remettre l'espace dans son état primitif sans indemnité.

ART. 3

Contrôle de l'exploitation soumis au service de l'équipement de la Charente-Maritime.

ART. 4

Exécution de l'arrêté soumis :

- Permissionnaire (après acceptation sans réserve) ;
- Préfet départemental ;
- Sous-préfet de Rochefort ;
- Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;
- Ingénieur en Chef des Eaux et Forêts ;
- Chef d'Escadron commandant la compagnie de Gendarmerie de la Charente-Maritime.

AGE III / 1998 – 2003

Arrêté du 4 Juillet 1980, autorisation préfectorale du 21 Juillet 1980

ART.1

- Poursuite de l'exploitation de la voie ouverte le 1^{er} Juillet 1963 :

Titre 1 – Consistance des installations

- §1 : tracé
Ligne autorisée : du Terminus de St Trojan à celui de la Dune Grise « près de l'ex ba-

lise noire. Elle emprunte sur 556 mètres environ, le bas-côté du chemin non classé, (ex-chemin vicinal n° 3) selon les indications du plan annexé. »

- §5 : passages à niveau sur chemins publics et voies d'exploitation forestière

Voie munie de contre rails, posée sans aucune saillie ou dépression (aucune gêne pour la circulation), sans aucun angle inférieur à 45°.

- §6 : voie ferrée sur chaussée

Les traverses doivent être noyées dans le sol du chemin (ancien chemin vicinal n°3)

- §7 : matériel de la voie

Voie solide, qui repose directement sur le sol (= pas de ballast).

Voie courante d'éléments de minimum 5m de longueur

Traverses de métal, de bois traité ou de béton armé / 6 ou 10 traverses par élément de 5m.

Longueur réduite des éléments possible pour les voies de garage ou de dépôt (« selon poids linéaire du rail »).

- §8 : réception des travaux

Réception par les services municipaux à la demande du permissionnaire et avant toute mise en service.

Titre 2 – Entretien et exploitation

- §1 : entretien

Entretien constant pour un usage facile et sûr, avec registre consultable lors des inspections

Le permissionnaire doit entretenir une bande de terrain de 1,50m de largeur de chaque côté de la voie et autour des emplacements d'arrêts, de garages du matériel roulant et fixe.

Les parties non empierrées de ces bandes doivent être de sable blanc.

- §2 : matériel roulant

Il doit satisfaire au §2 du titre I, mais en outre :

Locotracteur	Poids en charge : 6 000 – 8 000Kg
	Deux essieux ou plus (selon marque)
	Organe moteur diesel 28 – 110CV (selon marque)
Locotracteur	Transmission mécanique ou hydraulique
	Freinage à levier agissant par sabots sur les roues motrices
	Quatre vitesses dans les deux sens de marche
	Klaxon électrique et cloche à commande manuelle

Voitures	Poids à vide : 3 000Kg
	Poids en charge maxi : 7 000Kg (calculée pour 10 T)
	Voitures sur boggies
	Frein à vis agissant par sabots sur les 4 roues de chaque boggie
Attelage	Tampon axial
	Double chaîne sécurité à crochets
Éclairage	Phare avant sur locotracteur
	Plafonniers électriques sur les voitures
	Éclairage facultatif, obligatoire seulement en circulation de nuit

Le matériel ne pourra rouler sans essais préalables, en pleine charge, en présence des services de l'équipement.

Dès la mise en service, le permissionnaire doit se soumettre aux règlements de la voie ferrée, particulièrement le décret du 22 mars 1942 (police des chemins de fer).

Le règlement d'exploitation intérieur doit être soumis au visa du Maire.

Les modifications sur les installations et le matériel sont soumises à l'agrément :

- o Du Maire ;
- o Des Services techniques de l'équipement.

Titre 3 – Clauses diverses

- §1 : protection contre l'incendie

Locotracteurs : deux extincteurs mobiles (9L) d'eau pulvérisable ;

Réserve d'eau de 1000L (minimum) sur véhicule stockée en permanence au point fixé par le service forestier (dépôt), munie d'une motopompe et minimum 80m de tuyaux.

Présence dans chaque locotracteur et chaque wagon de l'interdiction de fumer (art. 178 et suivants du code forestier)

- §2 : signalisation

Règlementaire, suffisante, mise en place et entretenue par le permissionnaire pour avertir les usagers des voies ouvertes à la circulation

- §4 : longueur des trains

Pas plus de cinq voitures remorquées ; chaque rame ne devant excéder 45m.

- §5 : personnel

Personnel de conduite français ou naturalisé tel, avec examen technique et médical.

- §6 : freinage

Voitures dotées d'un frein à vis agissant sur les quatre roues du boggie, facilement

manœuvrable par le personnel ou les voyageurs.

Les freins du locotracteur doivent immobiliser la rame de 5 voitures en pleine charge sur 25m sur rails secs à vitesse initiale de 15km/h.

- §7 : surcharge

Dans chaque véhicule le nombre de places assises et debout doit être affiché, avec interdiction d'embarquer un nombre supérieur de voyageurs.

- §8 : assurance

Assurance obligatoire du permissionnaire pour les voyageurs, tiers et autres.

- §9 : droit des tiers et responsabilités

Toute obligation à la charge du permissionnaire, sans responsabilité de la commune de Saint-Trojan.

ART. 2 – durée de l'autorisation

- Dix huit ans renouvelables.
- Invalidée en cas :
 - o Non utilisation dans l'année de l'arrêté ;

- o Problèmes de sécurité ou d'ordre public.

- La commune se réserve le droit d'exploiter le chemin vicinal n°3 pour la seule circulation routière, auquel cas le permissionnaire aura trois mois pour enlever la voie ferrée et remettre l'espace dans son état primitif sans indemnité.

ART. 3

Contrôle de l'exploitation soumis au service de l'équipement de la Charente-Maritime.

ART. 4

Exécution de l'arrêté soumis :

- Permissionnaire (après acceptation sans réserve) ;
- Préfet départemental ;
- Sous-préfet de Rochefort ;
- Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;
- Ingénieur en Chef des Eaux et Forêts ;
- Chef d'Escadron commandant la compagnie de Gendarmerie de la Charente-Maritime.

Compilation d'extraits des arrêtés municipaux relatifs à l'exploitation d'un tramway touristique de Saint-Trojan, Saint-Trojan, Mairie de Saint-Trojan-les-Bains, Dossier « STTST – Petit Train », section « Arrêtés ».

II. Cartes

Figure 5 : Le tramway de Saint-Trojan et son environnement (2007).

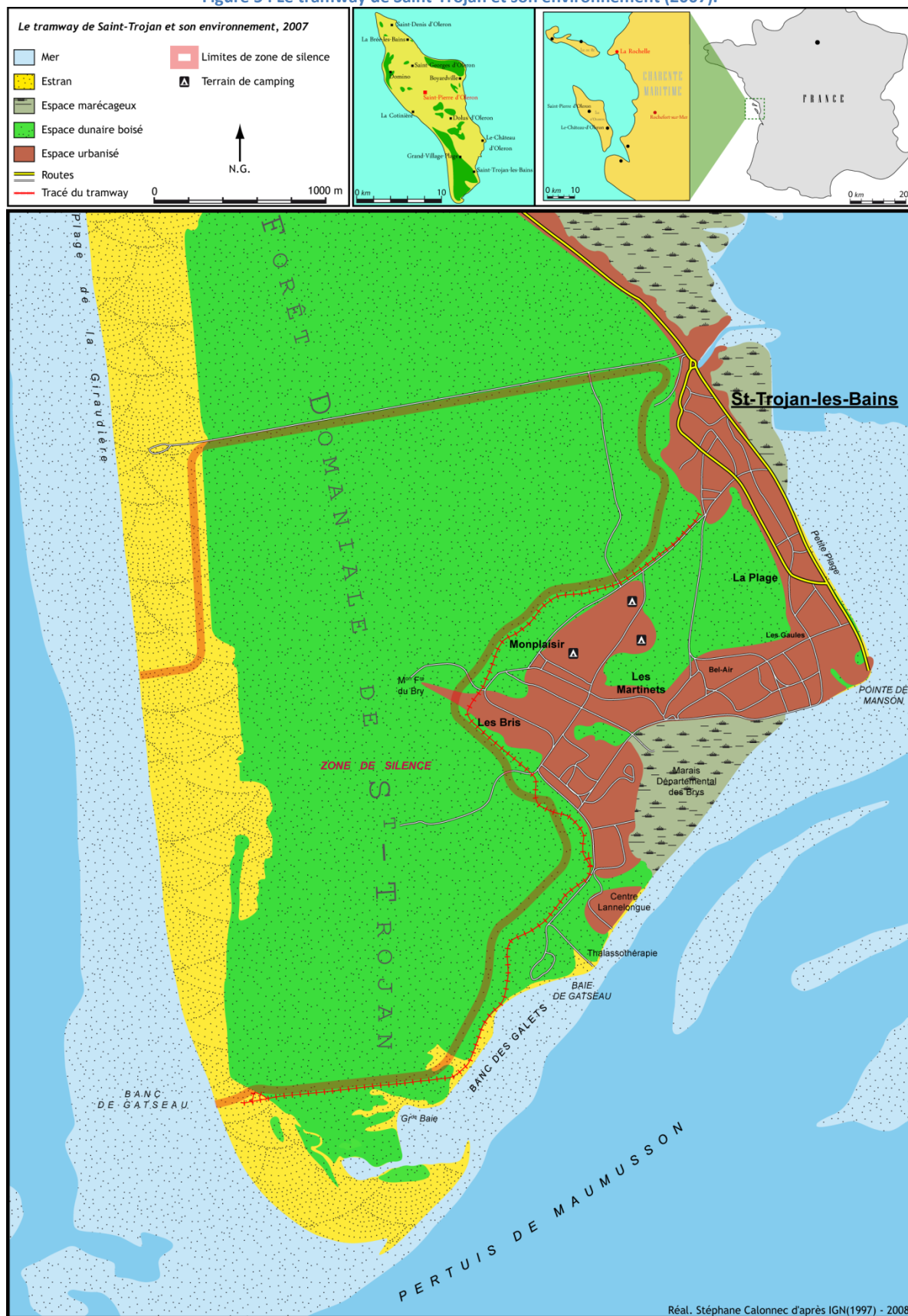


Figure 6 : détails de parcours du tramway de Saint-Trojan (2007)

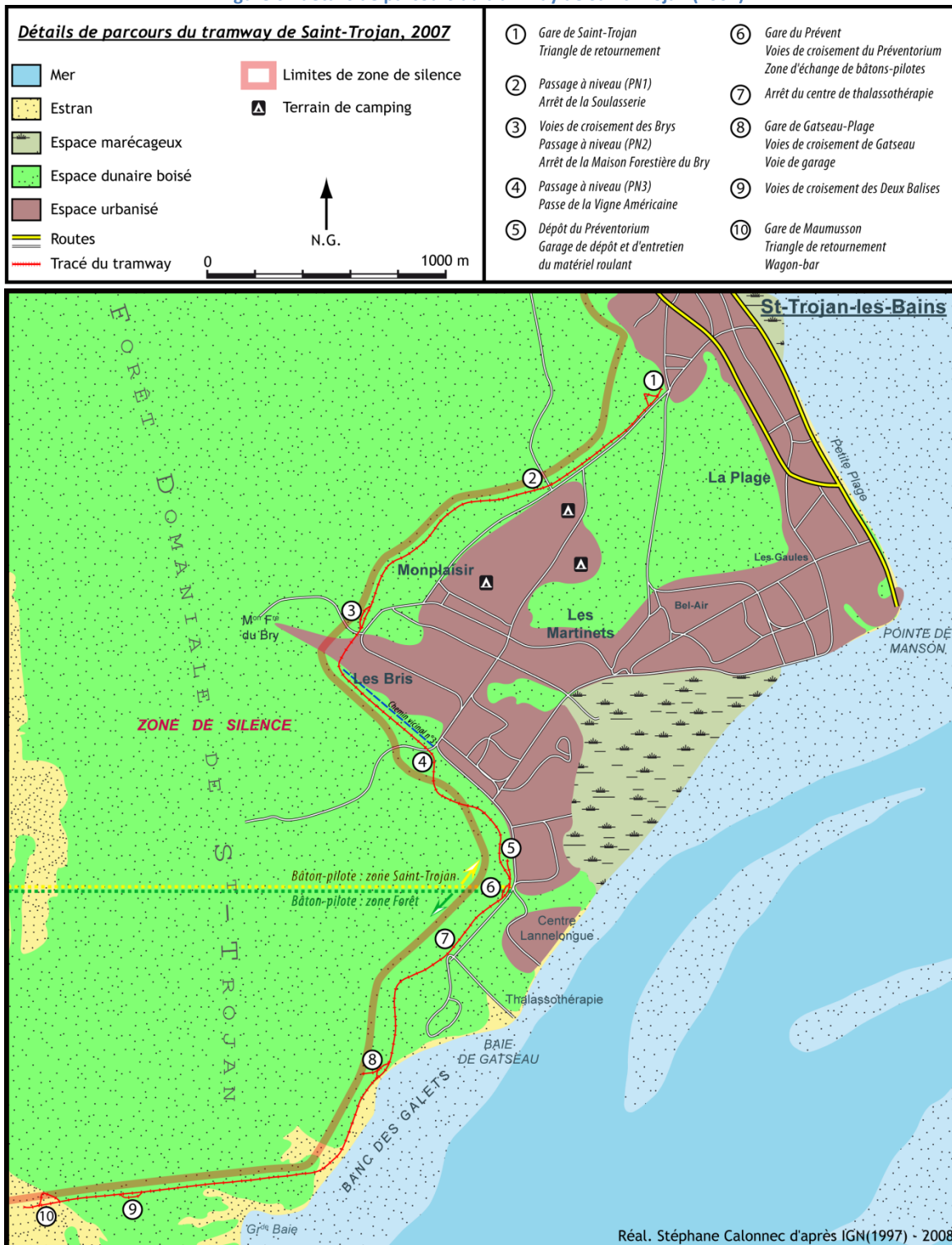
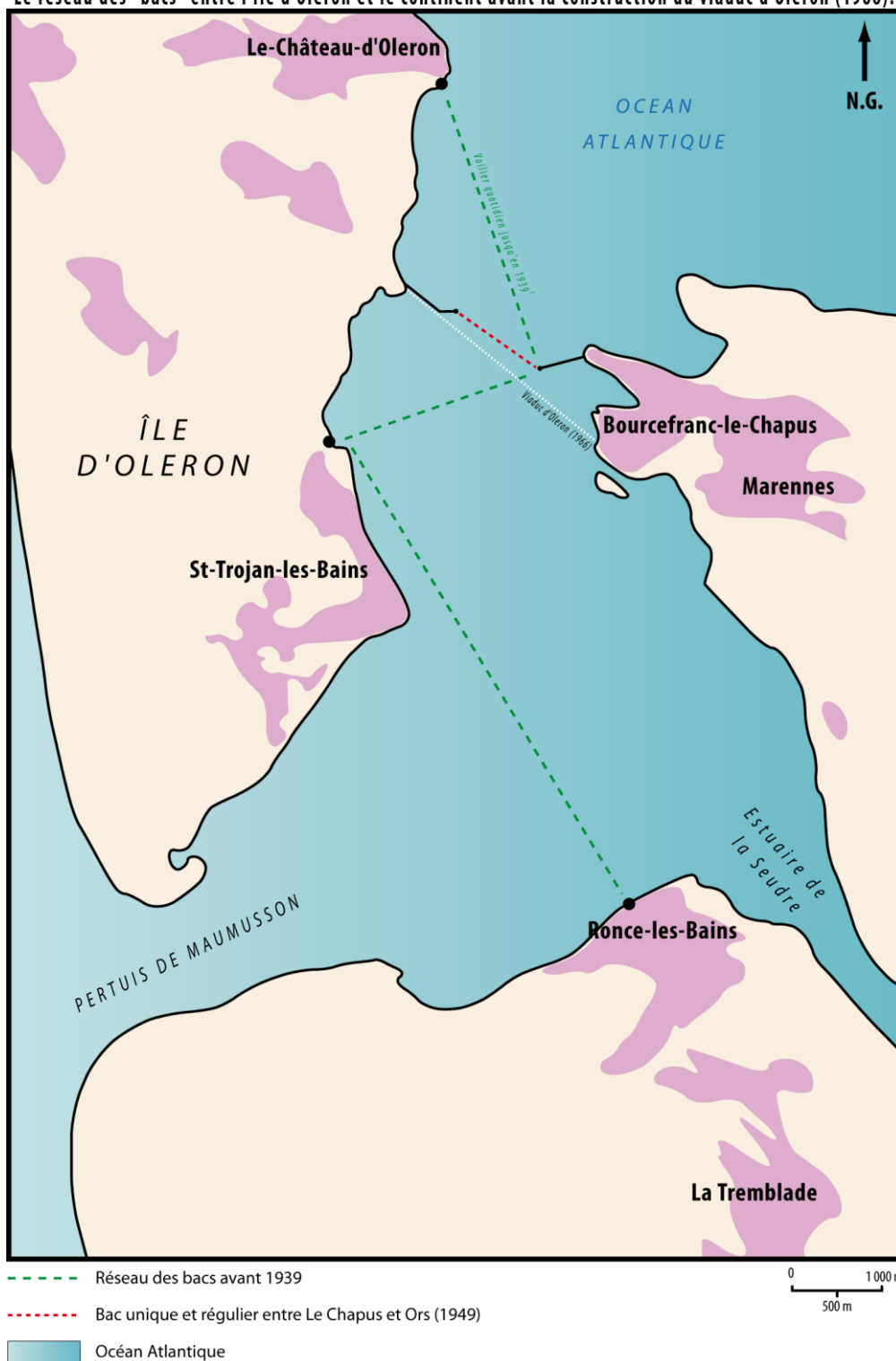


Figure 7 : le réseau des bacs entre l'île d'Oleron et le continent avant la construction du viaduc d'Oleron (1966).
 Le réseau des "bacs" entre l'île d'Oleron et le continent avant la construction du viaduc d'Oleron (1966).



D'après :
 Imagerie satellite Nasa, année 2000
 "La Rochelle -Bordeaux", carte au 1:200 000 (Michelin et Cie), 1938, coll. Stéphane Calonnec
 (1) Didier Cabuzel (<http://www.cabuzel.com/oleron/content/view/27/60/>) et Cosette Savina

Réal. S. Calonnec - 2008

III. Glossaire

Boggie (ou bogie)

« Chariot à deux essieux, sur lequel pivote le châssis d'un wagon dans les courbes » (Dictionnaire Larousse, Paris, Larousse, 1980, définition et illustration p.123).

Dune mobile

Également désignée dune initiale, il s'agit du milieu dunaire directement contigu à l'estran, espace en cours de fixation des sables par l'emploi de l'oyat et d'une palissade*, mais fortement soumis aux problèmes climatiques (érosion marine et vent fort) en hiver et à la surfréquentation touristique en été. Derrière la dune mobile se situe la dune grise, espace de développement des immortelles des sables (et leur odeur caractéristique).

Palissade

Structure exclusivement en bois et dite à ganivelles dans l'île d'Oleron, servant à « accrocher » le sable en lui imposant sa structure comme obstacle lors de périodes venteuses, et permettant progressivement de créer une dune dans laquelle la palissade s'enfouit petit à petit. Cette technique est commune à tout le milieu dunaire aquitain et est employée sur l'île d'Oleron depuis le début du XVIII^{ème} siècle afin de pallier à l'ensablement des espaces habités, comme le bourg de Saint-Trojan.

PK

Point Kilométrique, représentant la distance d'un point donné par rapport à une zone de référence, souvent une gare. Dans le cas de la S.T.T.S.T.*, les PK sont déterminés à partir de la gare de Saint-Trojan-les-Bains.

S.T.T.S.T.

Société du Tramway Touristique de Saint-Trojan.

Voie métrique

Voie ferrée présentant un écartement des rails d'un mètre, caractéristique des chemins de fer de la fin du XIX^{ème} siècle, par exemple le tramway de la forêt de la Coubre. Pour information, l'écartement actuel des rails SNCF est de 1,435m.

Voie submétrique

Cf. voie étroite.

Voie étroite (ou voie submétrique)

Voie ferrée présentant un écartement des rails de 0,60 mètre, caractéristiques des chemins de fer industriels et militaires des années 1918-1945. De nos jours, en France, cet écartement est caractéristiques des voies ferrées minières et touristiques. Pour information, l'écartement actuel des rails SNCF est de 1,435m.

IV. Liste des documents en base de données Microsoft Access

La base de données complète des cartes postales est sur le CD-ROM fourni avec ce tome.

Tableau 1 : Table des documents utilisés du corpus de la mairie de Saint-Trojan-les-Bains (2008)

Table des documents				
N°	Dossier	Section	Résumé	Datation
1	STTST Petit Train	Invitations	Original du dépliant 25ème anniversaire (A4 Recto/Verso)	1988
2	STTST Petit Train	Installations	"Les chemins de fer touristiques, territoires à conquérir"	1995
3	STTST Petit Train	Installations	"Nouvelles des Che- mins de Fer Touris- tiques : Le Petit Train Touristique de Saint Trojan-les-Bains"	1975
4	STTST Petit Train	Mairie	Communiqué de Presse : "1963-1988, 25ème anniversaire du petit train de Saint-Trojan les Bains (île d'Oleron)	1988
5	STTST Petit Train	Invitations	Affichette A4 "Les 18&19 Juin 25ème ANNIVERSAIRE"	1988
6	STTST Petit Train	Invitations	Affichette A4 du 25ème anniversaire (version sans texte)	1988
7	STTST Petit Train	Invitations	Affichette A5 "25ème anniversaire du Petit train touristique du Midi d'Oleron"	1988
8	STTST Petit Train	Invitations	"Liste des invités à l'inauguration du 18 juin"	1988
9	STTST Petit Train	Invitations	"ANNEXE : PETIT TRAIN TOURIS- TIQUE DE SAINT- TROJAN LES BAINS" - Historique + pro- gramme + Organisa- teurs	1988
10	STTST Petit Train	Sans section	"1988 ! Le 25ème anniversaire du Petit Train Touristique de Saint-Trojan !"	1988
11	STTST Petit Train	Sans section	Les cachets " con- voyeurs " de l'île d'Ole- ron	
12	STTST Petit Train	PTT	Demande d'installation d'un bureau de Poste temporaire et d'un timbre à date.	1988
13	STTST Petit Train	PTT	Première version du timbre à date	1988
14	STTST Petit Train	PTT	Timbre à date définitif	1988
15	STTST Petit Train	PTT	Direction Départemen- tale des Postes : condi- tions et frais de conces- sion de flammes et de bureaux de poste	1987
16	STTST Petit Train	2nde correspon- dance	Invitation de la STTST, de la Municipalité et du Comité des Fêtes de	1988

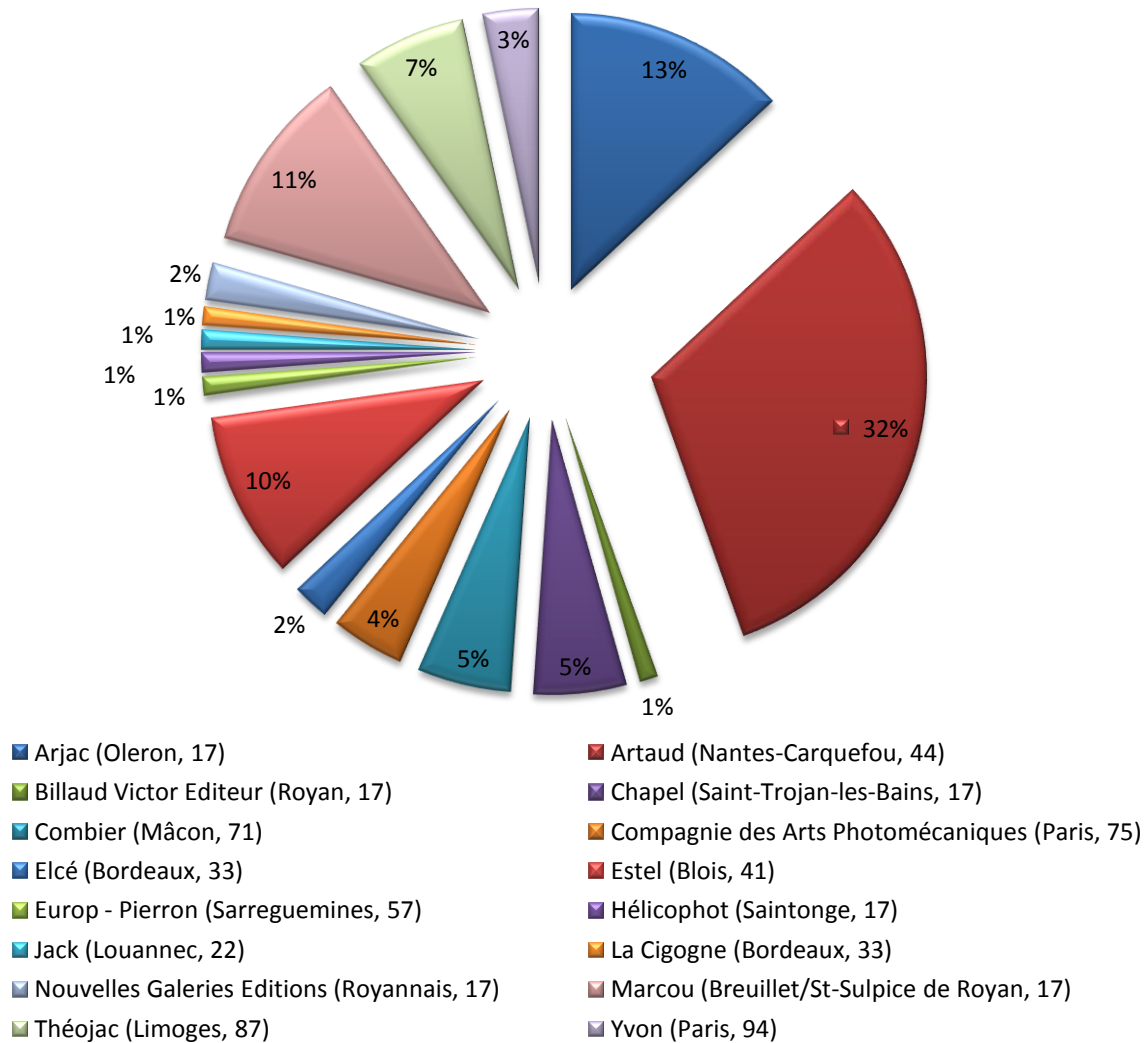
Table des documents				
N°	Dossier	Section	Résumé	Datation
			Saint-Trojan au 25e anniversaire	
17	STTST Petit Train	Sans section	Intervention municipale sur l'ex-chemin vicinal n°3 pour empêcher le déchaussement de la voie	1996
18	STTST Petit Train	Petit Train	La création de l'AFST et ses objectifs	1990
19	STTST Petit Train	Affaire Tram- way Touristique	Demande d'implanta- tion d'une locomotive sur le Boulevard de la Plage	1995
20	STTST Petit Train	Affaire Tram- way Touristique	Réponse à la demande d'implantation d'une locomotive sur le Boulevard de la Plage	1995
21	STTST Petit Train	Affaire Tram- way Touristique	"Demande d'implanta- tion d'un poste de surveillance baignade au terminus de Mau- musson"	1995
22	STTST Petit Train	Affaire Tram- way Touristique	(Article Sud-Ouest) "Au pays du soleil gris"	1994
23	STTST Petit Train	Affaire Tram- way Touristique	(Article Sud-Ouest) "Le petit train des écoliers"	1995
24	STTST Petit Train	Affaire Tram- way Touristique	L'entreprise STTST - Son rôle sur l'espace rural - L'exploitation - Innovations - Saison 1995	1995
25	STTST Petit Train	Accident corpo- rel "1979"	Conclusion de la Com- mission d'enquête sur l'accident du 6 août 1979	1980
26	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	"Un Nouveau Tramway à Voie de 0,60"	1954
27	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	Baladeuse Decauville	
28	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	"ILE D'OLERON - St TROJAN LES BAINS - Tramway touristique - Plan de stockage des voies - Passages à niveau à aménager"	1961
29	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	"ILE D'OLERON - Avant-projet d'implan- tation d'une voie ferrée touristique forestière de 0,60m"	1960
30	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	Les avantages d'un tramway touristique à Saint-Trojan	1960
31	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	Création de la STTST, et demande d'arrêté	1962

Table des documents				
N°	Dossier	Section	Résumé	Datation
32	STTST Petit Train	Mairie	Locotracteur Deutz en circulation.	
33	STTST Petit Train	Mairie	La destruction côtière à Gatseau	
34	STTST Petit Train	Affaire Tramway Touristique	Extrait du registre des délibérations : le parcours actuel du tramway menacé par l'érosion	1995
35	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	Statuts de la Société (Page 1)	1962
36	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	Inauguration du Petit train	1963
37	Dossier Rouge	Correspondance STTST	"Pk 14 de la Carte", ravages de l'érosion marine	
38	Dossier Rouge	Correspondance STTST > Convention d'occupation Petit Train	STTST : rôle, dimension économique, financière et perspectives de développement	
39	Dossier Rouge	Correspondance STTST > Convention d'occupation Petit Train	Droit de passage sur terrain communal : tarifs	1994
40	Dossier Rouge	Correspondance STTST > Convention d'occupation Petit Train	Demande de déplacement de voie	1994
41	Dossier Rouge	Correspondance STTST > Convention d'occupation Petit Train	Problèmes de la digue de Gatseau	1997
42	Dossier	Sans section	Demandes d'aménage-	2003

Table des documents				
N°	Dossier	Section	Résumé	Datation
	Rouge		ment suite aux problèmes d'érosion marine	
43	Dossier Rouge	Sans section	Réponse aux demandes d'aménagements liés à l'érosion marine à Maumusson	2004
44	Dossier Rouge	Sans section	"Projet" Convention d'occupation ONF-STTST	1989
45	Dossier Rouge	Sans section	Travaux contre la mer, digue de Gatseau	1976
46	Dossier Rouge	Sans section	Conflit STTST-ONF sur l'exploitation d'un Wagon-bar à Maumusson	1983
47	Dossier Rouge	Sans section	Exploitation du Wagon-bar à Maumusson	1983
48	Dossier Rouge	Sans section	Inquiétudes municipales sur la disparition possible du Petit train	1981
49	Dossier Rouge	Sans section	Courrier sur la disparition possible du Petit Train	1981
50	Dossier Rouge	Sans section	Suivi de la vente de la STTST	1991
51	Dossier Rouge	Sans section	"Le Petit Train des Pins"	1992
52	Dossier Rouge	Sans section	Problèmes sur l'aménagement des gares	2003
53	Dossier Rouge	Sans section	"Le Petit Train touristique de ST Trojan : Information Presse / Dossier Technique"	1983
54	STTST Petit Train	Petit Train Touristique	"ILE D'OLERON - POINTE DE GATSEAU / Implantation d'une voie ferrée touristique et forestière de 0,60m"	1961

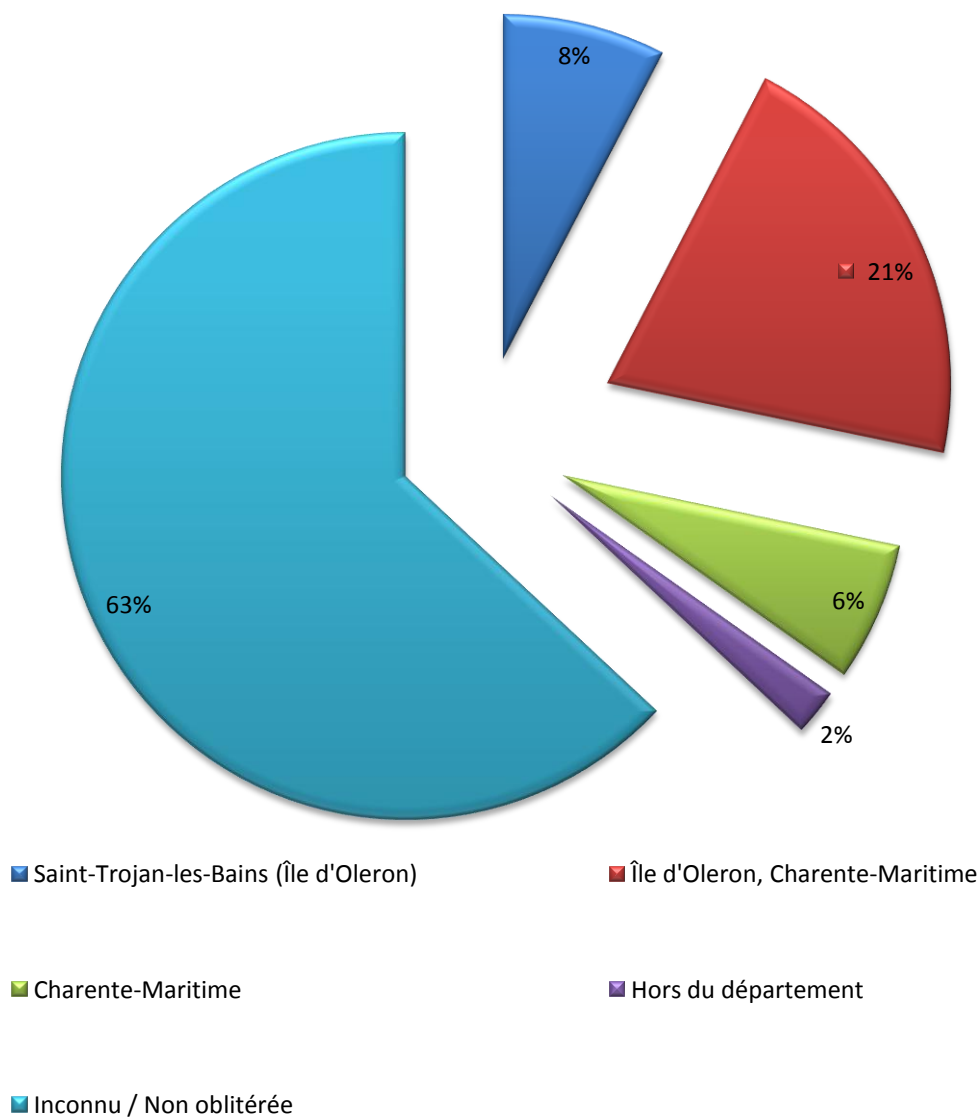
V. Statistiques de la base de données de cartes postales

Figure 8: proportion des cartes postales contenues dans la base de données selon leur éditeur et leur lieu d'édition



<i>Éditeur (Lieu, département)</i>	<i>Nombre de cartes dans le corpus</i>
Éditions Oléronaises Arjac (Oleron, 17)	12
Artaud (Nantes, 44)	29
Billaud Victor Éditeur (Royan, 17)	1
Chapel (Oleron, 17)	5
Combiar (Mâcon, 71)	5
Compagnie des Arts Photomécaniques (Paris, 75)	4
Elcé (Bordeaux, 33)	2
Estel (Blois, 41)	9
Europ - Pierron (Sarreguemines, 57)	1
Hélicophot (Saintonge, 17)	1
Jack (Louannec, 22)	1
La Cigogne (Bordeaux, 33)	1
Nouvelles Galeries Editions (Royannais, 17)	2
Marcou (Breuillet/St-Sulpice de Royan, 17)	10
Théojac (Limoges, 87)	6
Yvon (Paris, 94)	3

Figure 9 : proportion des cartes postales contenues dans la base de données selon leur lieu d'oblitération



<i>Lieu d'envoi</i>	<i>Nombre de cartes dans le corpus</i>
Saint-Trojan	7
Île d'Oleron	19
Charente-Maritime	6
Hors du département	2
Inconnu ou non oblitérée	58

VI. Tableaux statistiques

Tableau 2 : Statistiques de la fréquentation touristique du tramway de Saint-Trojan : extrapolation de la période non documentée 1963-1995¹

Année	Voyageurs par saison	Voyageurs/distance (Aller)	Distance Aller (km)
1963	33 142 ²	116 000 ³	3,5
1964	53 429	187 000 ³	3,5
1965	45 000	315 000 ³	7
1963-1969	116 667 ⁴	≈700 000	7
1963-1976	≈110 856	≈665 136 ⁵	7
1973	116 024 ⁶	806 562	7
1974	131 845	916 548 ⁷	7
1977	87 000 ⁸	604 799	7
1975-1984	140-160 000 ⁹	≤1 000 000	7
1987-1993	≈64 018 ¹⁰	448 128	7 à 6,5
1993	57 438 ¹¹	402 066	6,5
1994	63 307 ¹²	411 495	6,5
1995	?	?	6,5

¹ Ce tableau condense des statistiques de provenance diverse (articles, documents divers), des statistiques calculées ainsi que des extrapolations basées sur des documents et statistiques diverses.

² Ce résultat est le nombre de voyageurs par kilomètre divisé par la distance aller : $116\ 000 \div 3,5$.

³ Article du 5 juillet 88 de *La France – La Nouvelle République*, archives de la S.T.T.S.T. (Remerciements à F. Bargain).

⁴ *La vie du rail*, n°1305, p41, d'après la statistique : environ 1 000 voyageurs par jour durant la saison.

⁵ R. BELOT Victor, *Guide des petits trains touristiques de France*, Paris, Pierre Horay Éditeur, 1979, 220p., p86, d'après la statistique de 8 646 773 voyageurs par kilomètre sur la période 1963-1976.

⁶ D'après le calcul : 131 845 – 12% selon les statistiques de l'année 1974. Cf. note suivante.

⁷ Mairie de St-Trojan, dossier « Fête Petit Train / 18/06/88 », Section « Correspondance STTST / Convention d'Occupation petit train », sans section. Article de la *Revue bimestrielle de la F.A.C.S.*, 1975-II. Le coefficient multiplicatif est 6,95171 (soit la longueur de la ligne en 1974).

⁸ Mairie de St-Trojan, dossier « Fête Petit Train / 18/06/88 », « Section Correspondance STTST », « Demande d'implantation d'un poste de surveillance baignade au terminus de Maumusson », 1995.

⁹ Dossier de presse de la S.T.T.S.T., datation probable 1983-84. Mairie de Saint-Trojan, dossier « Fête Petit Train / 18/06/88 », « Section Correspondance STTST »,

¹⁰ Cf. note 12.

¹¹ D'après le calcul : 63 307 – 9,27% selon les statistiques de l'année 1994. Cf. note suivante.

¹² GALA Paul-Albert, « Tramway Touristique Saint-Trojan – Atelier de réflexion », Bourcefranc-le-Chapus, Maison du Tourisme, 8 Mars 1995, p.4. Dossier « Affaire Tramway Touristique », Mairie de Saint-Trojan-les-Bains.

Tableau 3 : Statistiques de la fréquentation du tramway de Saint-Trojan (1996-2007)¹³

Année	Billets vendus	Longueur du tracé ¹⁴
1996	59 969	6,5km
1997	52 143	6,5km
1998	49 147	6,5km
1999	63 278	6,5km
2000	55 933	6,4km
2001	62 346	6,3km
2002	65 798	6,2km
2003	67 419	6,1km
2004	67 747	6km
2005	70 379	5,9km
2006	67 223	5,8km
2007	65 377	5,7km

Tableau 4 : Recensement de la population à Saint-Trojan entre 1931 et 2004

Année de recensement	Habitants recensés
1931	2255
1936	2196
1946	1376
1954	1565
1962A	1849
1962B	1473
1968	1666
1975	1488
1982	1275
Source : d'après HERCULE Philippe, <i>Paroisses et communes de France, Dictionnaire d'histoire administrative et démographique, Charente-Maritime</i> , Paris, Éditions du Centre Nationale de la Recherche Scientifique, 1985, p539.	
1999	1618 (1411+207)
Source : d'après recensement de population 1999 de l'INSEE, exploitation principale et complémentaire (http://www.recensement.insee.fr/RP99/rp99/wr_page.affiche?p_id_nivgeo=C&p_id_loca=17411&p_id_princ=POP2&p_theme=POP&p_typeprod=TAB&p_langue=FR#), consultation du 24 Mars 2008.	
2004	1495
Source : d'après recensement provisoire 2008 de l'INSEE (http://www.insee.fr/fr/recensement/nouv_recens/resultats/repartition/comd17.htm?numdep=17&x=39&y=6#S), consultation du 24 Mars 2008.	

¹³ Archives de la S.T.T.S.T., fichier « Stat CDT.xls » (1996-2007).

¹⁴ Longueur définie d'après le recul du trait de côte ; seules les valeurs des années 2006 et 2007 sont sûres (source S.T.T.S.T.).

VII. Photographies

La construction de la voie



(1)	(2)
(3)	

Figure 10 : la construction du terminus provisoire de Gatseau (1963)

- (1) Un ouvrier visse des éclisses entre deux rails sur la voie d'évitement, tandis que, dans le fond, un locotracteur Deutz tracte traverses et rails. Noter la présence du tas de bois à l'emplacement futur de la billetterie. *Photographie non datée, archives de la S.T.T.S.T.*
- (2) La construction de la voie s'est faite avec peu de moyens : après l'acquisition de boggies, ceux-ci servaient de chariot pour tracter traverses et rails. La voie tournant vers la gauche de la photographie est une voie de garage. *Photographie non datée, archives de la S.T.T.S.T.*
- (3) Vue de la voie terminée, provenant du Préventorium et débouchant sur la gare de Gatseau avec, à droite de la voie principale, la voie d'évitement. *Photographie non datée, archives de la S.T.T.S.T.*

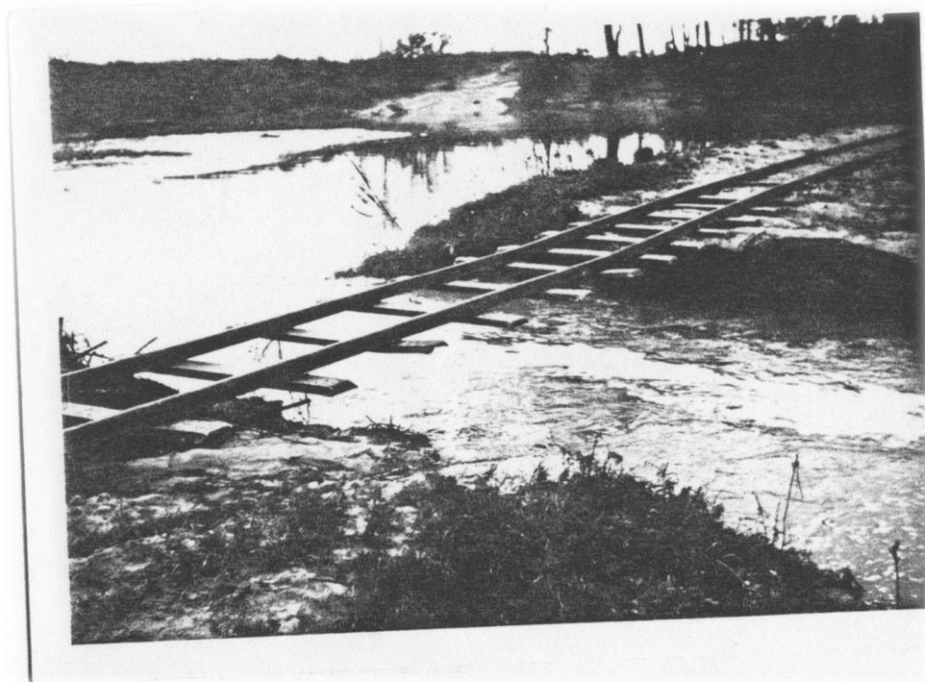
La voie ferrée, dans la baie de Gatseau...

Figure 11 : Les digues de Gatseau et la voie ferrée



Jusqu'aux années 1992, l'espace de Gatseau était « protégé » par une digue de sable qui régulièrement devait être reconstruite et dont l'efficacité était très faible. Lors de tempêtes et/ou de fortes marées, la mer envahissait les terres, aplanissait la digue, rognait le trait de côte et engloutissait la voie ferrée. Voir en base de données, les cartes postales n°86, 88, 90-1, 1106. Photographies non datées, archives de la S.T.T.S.T.

Figure 12 : la destruction de la digue de sable dans la petite baie de Gatseau.



Cette photographie montre la digue de sable de Gatseau (butte herbeuse en arrière-plan des photographies précédentes) littéralement cassée en deux et s'engouffrant dans l'arrière-dune, laissant la voie ferrée dans un état... « Aérien ». Photocopie d'une photographie non datée, mairie de Saint-Trojan, dossier « STTST – Petit Train », section « Mairie ».

Publicité

Figure 13 : Les formes et les lieux de la publicité.



(1)	(2)
(4)	(3)
(5)	

- (1) La publicité placardée n'est pas placée au hasard : elle n'est visible qu'en prenant cette route dans le sens qui conduit l'automobiliste à Grand-Village, à Saint-Trojan et au viaduc. *Photographie : Stéphane Calonnec, novembre 2007, Trillou.*
- (2) (et 3)) Autre exemple de publicité placardée, à l'intérieur d'une résidence dans le bourg-même de Saint-Trojan. *Photographie Stéphane Calonnec, janvier 2008, Saint-Trojan.*
- (3) Détail de la publicité de la photographie (2). Il s'agit de la première version des publicités abstraites contemporaines, sur lesquelles figurait, entre autre, le fort Boyard. Notons aussi à gauche, dans l'arrêt de bus, la publicité pour le centre de thalasso-thérapie. *Photographie Stéphane Calonnec, janvier 2008, Saint-Trojan.*

- (4) La publicité par l'exemple, comme ici sur la terrasse d'un bar à proximité de la gare de Saint-Trojan, où une baladeuse a été reconvertie en tables couvertes. *Photographie Stéphane Calonnec, janvier 2008, Saint-Trojan.*
- (5) Sur un terrain appartenant à la S.T.T.S.T. sur la pointe d'Ors (à proximité immédiate du viaduc), sont exposés le locotracteur Ruston n°4 et divers matériel roulant minier. *Photographie Stéphane Calonnec, novembre 2007, Saint-Trojan.*

Figure 14 : un exemple de "faux" train touristique

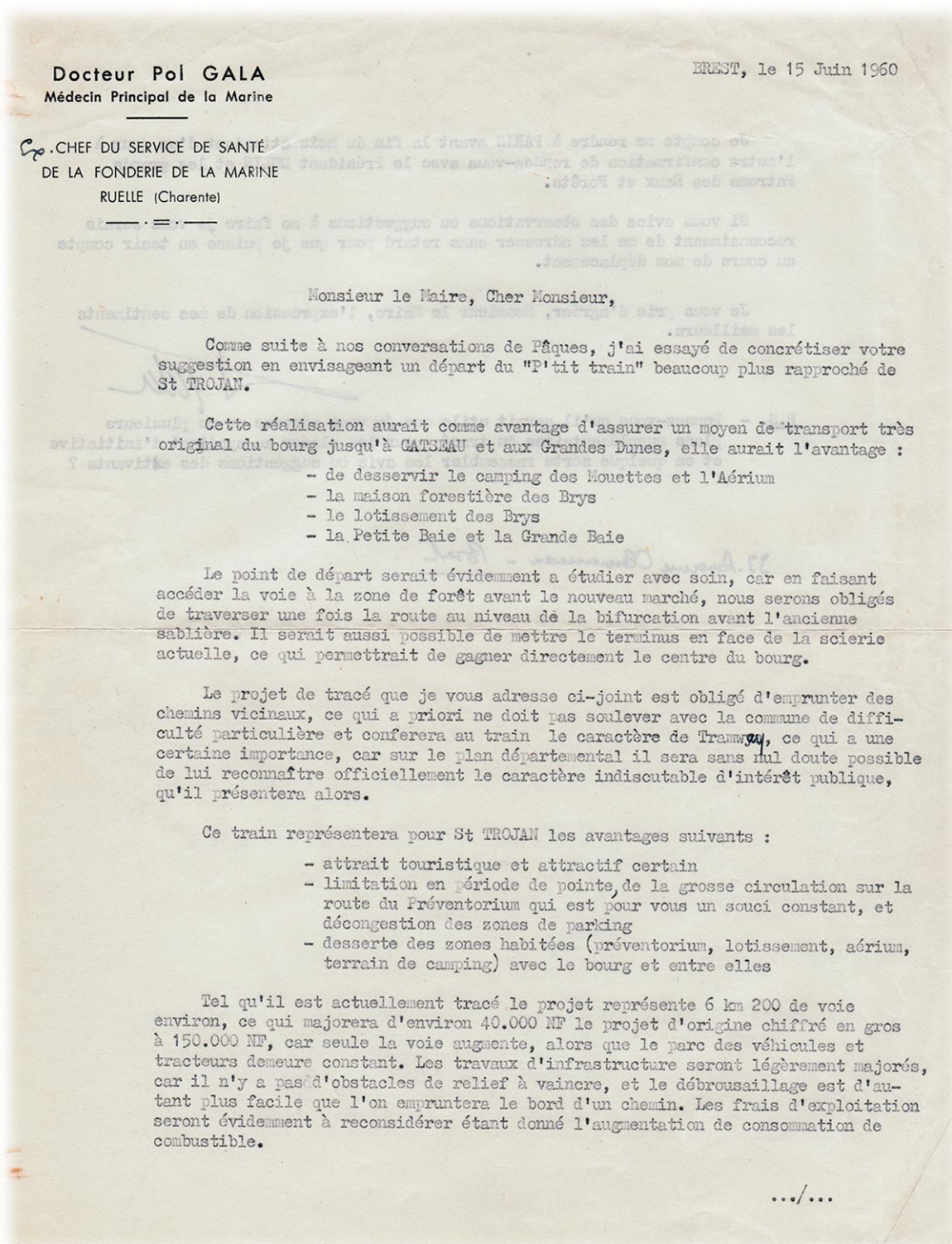


La majorité des « petits trains » empruntent cette expression pour simuler un système ferroviaire, comme ici, la visite de parcs à huîtres à Dolus d'Oleron dans une benne reconvertie et remorquée par un simple tracteur. L'entreprise a périclité et, durant plusieurs mois, ces appareils ont été mis en vente.

Photographie : Stéphane Calonnec, décembre 2007, Ors – La Chevalerie.

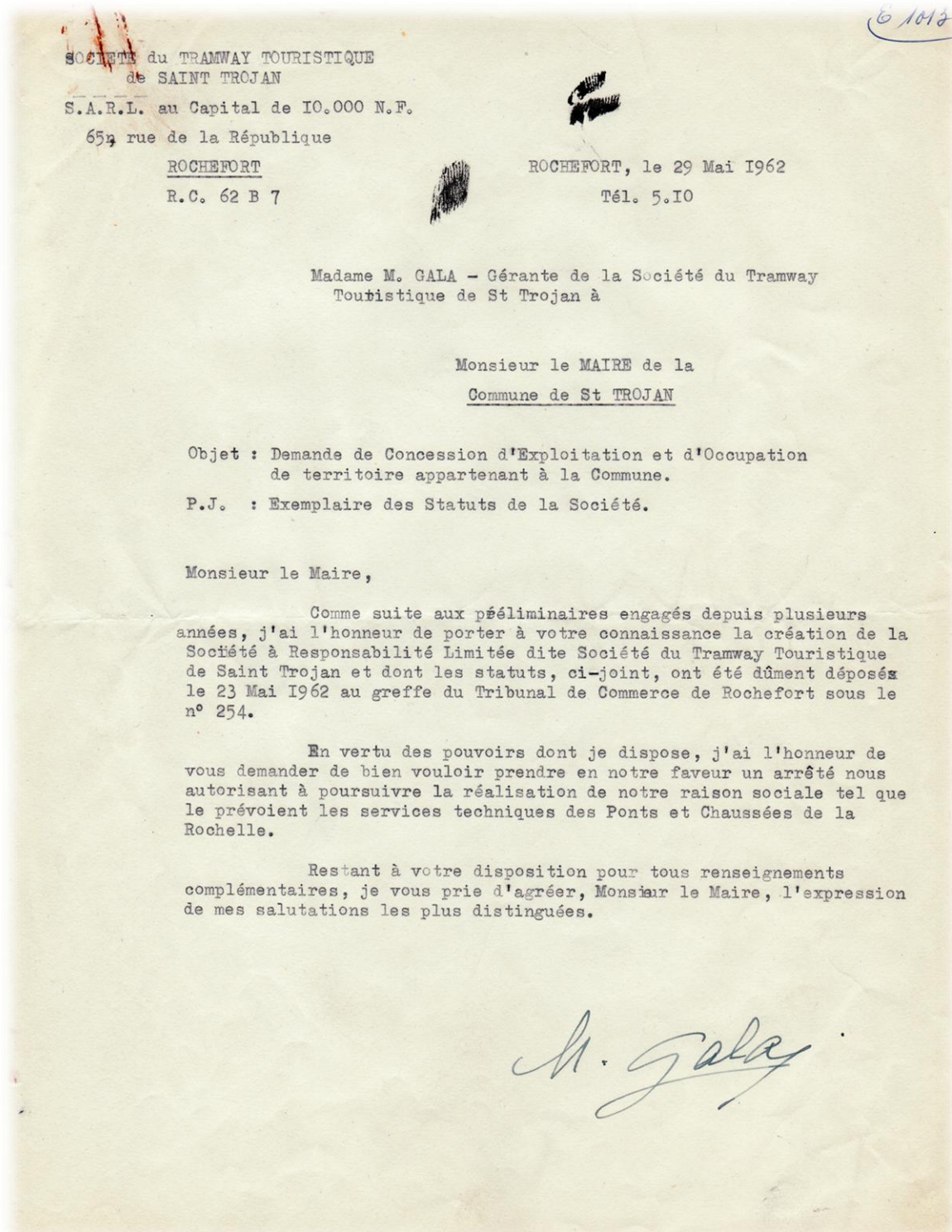
VIII. Documents d'archives

Figure 15 : courrier de Pol Gala adressé au maire de Saint-Trojan le 15 Juin 1960.



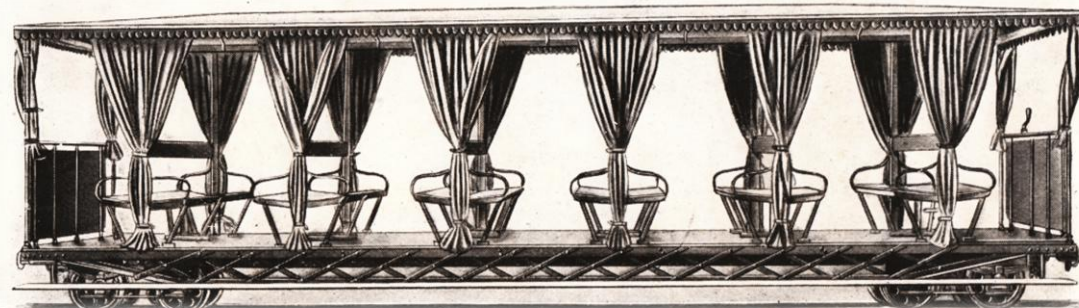
Mairie de Saint-Trojan, dossier « STTST – Petit train », section « Petit tramway touristique ».

Figure 16 : courrier de Marguerite Gala au maire de Saint-Trojan du 29 Mai 1962 sur la création de la S.T.T.S.T.



Mairie de Saint-Trojan, dossier « STTST – Petit train », section « Petit tramway touristique ».

Figure 17 : gravure de baladeuse Decauville utilisée sur le tramway de Royan.

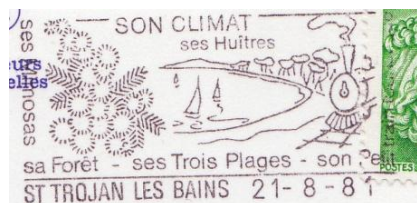


Mairie de Saint-Trojan, dossier « STTST – Petit train », section « Petit tramway touristique », copie d'une gravure, 21x29,7cm.

Figure 18 : Évolution des flammes de Saint-Trojan-les-Bains entre 1963 et 1997.



Utilisation : entre 1963 et 1967 (dates supposées).



Utilisation : années 1970-1985 (dates supposées).



Timbre à date spécial du 25^e anniversaire du tramway (18-19 Juin 1988). Les archives municipales possèdent un dossier complet sur ce timbre, incluant les prototypes, les demandes auprès de La Poste ainsi que les coûts de fabrication.



Utilisation : entre 1992 et 1997 (dates supposées).

Figure 19 : quelques objets de merchandising à l'effigie du « P'tit train »



Porte-cléfs en céramique. dates inconnues (Coll. S. Calonnec).

Soucoupes en céramique (à gauche) et en plastique (à droite), dates inconnues (Coll. S. Calonnec).



Assiette de décoration en céramique estampée « Caveau du Port de La Cotinière », date inconnue (vers 1970) (Coll. S. Calonnec).



Enveloppe à l'effigie du tramway, vendue entre 2006 et fin 2007 (Coll. S. Calonnec).

IX. Table des documents

Figure 1 : article de Sud-Ouest sur le caractère nostalgique des trains	III
Figure 2 : un exemple de l'entretien régulier des côtes sud de l'île d'Oleron.	IV
Figure 3 : "Pourquoi 'Mémoire d'entreprise' ?" (extraits).....	IV
Figure 4 : résumé des arrêtés préfectoraux à l'usage de l'exploitation d'un tramway touristique (période 1962-2003).....	VI
Figure 5 : Le tramway de Saint-Trojan et son environnement (2007).	XII
Figure 6 : détails de parcours du tramway de Saint-Trojan (2007).....	XIII
Figure 7 : le réseau des bacs entre l'île d'Oleron et le continent avant la construction du viaduc d'Oleron (1966).	XIV
Figure 8: proportion des cartes postales contenues dans la base de données selon leur éditeur et leur lieu d'édition	XVIII
Figure 9 : proportion des cartes postales contenues dans la base de données selon leur lieu d'oblitération	XIX
Figure 10 : la construction du terminus provisoire de Gatseau (1963)	XXII
Figure 11 : Les digues de Gatseau et la voie ferrée	XXIII
Figure 12 : la destruction de la digue de sable dans la petite baie de Gatseau.....	XXIII
Figure 13 : Les formes et les lieux de la publicité.	XXIV
Figure 14 : un exemple de "faux" train touristique	XXV
Figure 15 : courrier de Pol Gala adressé au maire de Saint-Trojan le 15 Juin 1960.....	XXVI
Figure 16 : courrier de Marguerite Gala au maire de Saint-Trojan du 29 Mai 1962 sur la création de la S.T.T.S.T.....	XXVII
Figure 17 : gravure de baladeuse Decauville utilisée sur le tramway de Royan.....	XXVIII
Figure 18 : Évolution des flammes de Saint-Trojan-les-Bains entre 1963 et 1997.	XXVIII
Figure 19 : quelques objets de merchandising à l'effigie du « P'tit train ».....	XXIX
Tableau 1 : Table des documents utilisés du corpus de la mairie de Saint-Trojan-les-Bains (2008)	XVI
Tableau 2 : Statistiques de la fréquentation touristique du tramway de Saint-Trojan : extrapolation de la période non documentée 1963-1995	XX
Tableau 3 : Statistiques de la fréquentation du tramway de Saint-Trojan (1996-2007)	XXI
Tableau 4 : Recensement de la population à Saint-Trojan entre 1931 et 2004.....	XXI