

La vie du Rail

Prévoyance et retraite

La caisse des cheminots devient la caisse de la branche ferroviaire



Le siège de la caisse de prévoyance et de retraite à Marseille, aux pieds des escaliers de la gare Saint-Charles va devenir en 2022 ou 2023 celui de tous les personnels de la branche ferroviaire.

**Concours.
Dessine-moi un TGV**



Ouigo à la conquête de l'Espagne



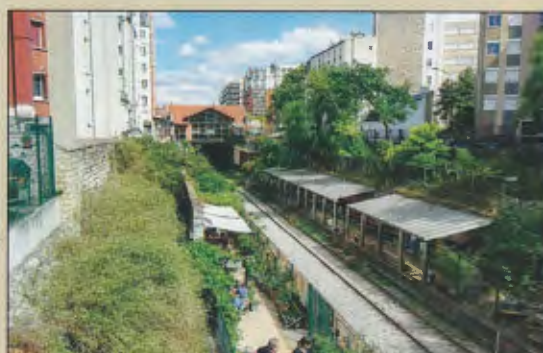
Dossier spécial

Comment mettre son épargne à l'abri ?



Culture Rail

Une promenade sonore sur la Petite ceinture avec la Recyclerie



Le Journal du cheminot

À Saint-Trojan, la priorité est de sauver la saison 2020



Naissance d'un partenariat entre la caisse de prévoyance et de retraite et La Vie du Rail. Pages 8 à 10

Tourisme. A Saint-Trojan, la priorité est de sauver la saison 2020

En France, la crise sanitaire due au Covid-19 a obligé les trains touristiques à décaler leur date d'ouverture et les a privés d'une partie de leur clientèle habituelle. C'est le cas, par exemple, du p'tit train de Saint-Trojan qui circule sur l'île d'Oléron et qui a l'espoir de sauver sa saison 2020.



Photos © B. Vieu

Le p'tit train de Saint-trojan est un incontournable de l'île, aussi bien pour les estivants que les Oléronais.

Habituellement, le petit train touristique de Saint-Trojan sur l'île d'Oléron (Charente-Maritime) attire plus de 65 000 passagers durant sa saison qui va d'avril à octobre. Mais cette année, l'activité touristique a été fortement impactée par la pandémie de coronavirus... « À 16 septembre 2020, nous totalisons 45 000 passagers », indique François Bargain, qui est aux commandes de la **Société du tramway touristique de Saint-Trojan (STTST)**, l'exploitant du train. « À cause de la crise sanitaire, nous n'avons ouvert que le 7 juin au lieu du

1^{er} avril habituellement. De plus, nous n'avons accueilli aucun groupe (scolaires, retraités) et aucun touriste étranger. Pour juillet et août, nous prévoyons une baisse de fréquentation autour de 20 %, soit environ 23 000 billets vendus en moins. » Cependant, le train circulera jusqu'au 4 octobre. Si vous êtes de passage ou habitez en Nouvelle-Aquitaine, profitez-en ! « Nous espérons bien sauver l'exercice 2020 », annonce François Bargain. Si l'arrière-saison est ensoleillée, elle peut être profitable. Car le train touristique est un centre d'inté-

rêt incontournable de l'île. Ses premiers tours de roues datent du 29 juin 1963 pour faire le parcours de Saint-Trojan à la plage de Gatseau, grâce à une ligne de 6,7 km créée de toutes pièces sous l'impulsion de Pol Gala (1916-1995), un militaire passionné de chemin de fer. Deux ans plus tard, le train atteignait son terminus à Maumusson face à l'océan Atlantique. Au fil des ans, le terminus a reculé face aux assauts répétés de l'océan : ce dernier a peu à peu englouti 1,2 km de voie ferrée.

La pandémie de coronavirus a entraîné la mise en place d'un

protocole sanitaire strict avec notamment le nettoyage et la désinfection des rames à chaque rotation. Un cheminement, avec entrée et sortie distinctes, est en vigueur. Le port du masque est obligatoire dès 11 ans. « Cette crise sanitaire a aussi eu un impact sur nos effectifs de saisonniers : ils sont 6 au lieu de 13 », résume François Bargain. Pour faire fonctionner le train, l'association **Les amis du p'tit train de St-Trojan-les-Bains (APTSTB)**, anciennement OSVF (**Oléronaise de sauvegarde de véhicules ferroviaires**), créée en 1997, forte de 41 membres actuellement,



Cette année, le train n'a pu commencer à circuler qu'en juin au lieu d'avril.

vient en renfort des 6 salariés à plein temps de la STTST. Parmi ces bénévoles figurent trois hommes du monde du rail: Bernard Piets, retraité, ancien chef de bord SNCF de Paris-Austerlitz, et deux confrères de la RATP. Jusqu'au 11 juillet, il y avait qu'un seul train, puis deux se croisant au Prévent, le centre nerveux de la ligne où se trouve le dépôt et les ateliers qui emploient quatre salariés.

Douze allers et retours sont programmés quotidiennement en plein été, soit un train par sens toutes les 45 minutes, « ce cadencement est très apprécié par les touristes », commente François Bargain. Le train ne dépasse pas les 15 km/h, il faut 30 minutes pour effectuer le trajet. Outre les stations du Prévent et de Gatseau-Plage, il existe trois arrêts

facultatifs: Monplaisir, Les-Genets et Thalasso. Deux trains spéciaux circulent en plein été: le Train du soleil couchant les mardis avec un concert au terminus, et les vendredis le Train des découvertes en compagnie d'un historien et agrémenté d'un apéritif au terminus. « Ces trains sont plébiscités par le public. » Le prix du billet individuel n'a pas augmenté depuis six ans (12,50 €; 9,50 € pour les 4-12 ans).

Le système d'exploitation est celui du cantonnement par "bâton pilote", un pour la section Saint-Trojan - Le Prévent et l'autre pour Le Prévent - Maumusson. Un contrôleur accompagne systématiquement à bord chaque train. Par ailleurs, 30% des effectifs sont féminins, dont Odile aux ateliers. Autres détails pratiques, au départ de Saint-Tro-



Pour la traction, des locotracteurs Billard ont succédé à des Deutz.

jan, un parking gratuit est mis à disposition des visiteurs et un Buffet de la gare leur permet de se restaurer tandis qu'au terminus, le wagon-bar propose sandwiches et boissons.

Le projet d'un train restaurant

Le train touristique dispose de deux rames: une de quatre voitures (180 places), la seconde de cinq voitures (160 places). Chaque rame constituée de baladeuses inclut une voiture mixte (parois tôlées) permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Le parc des voitures est constitué de 15 unités opérationnelles. Parmi ces unités, une rame dite Prestige est formée de deux voitures fermées encadrant une voiture mixte. La rame est utilisée en avant et arrière-saison. Pour la traction, le train utilise des locotracteurs Billard type T 75 D / T 75 P, dont l'effectif est de cinq unités (n° 6 à 10). A l'origine, le train comptait trois petits locotracteurs, les Deutz type OMZ 117 (n° 1 à 3). Le N° 1 est affecté au train de secours incendie, le n° 2 au train bar, et le N° 3, qui était exposé au Chapus à l'entrée du viaduc, a été récupéré. Deux

autres locotracteurs, des Ruston (n° 4 et 5), arrivés en 1964, sont encore là. Le n° 5 est utilisé pour les trains de travaux, l'autre est exposé à l'entrée de l'île, après le viaduc. Classiquement, l'intersaison est la période dédiée à la maintenance du matériel et de la voie. Malgré le contexte actuel, François Bargain est confiant dans l'avenir. Il a entre autres le projet d'un train restaurant qui sera aménagé dans la rame Prestige, dont la voiture mixte du milieu sera remplacée par une nouvelle voiture fermée (actuellement en cours de construction dans les ateliers du Prévent). « Cette rame aura deux fonctions: d'une part la restauration les jours d'autre part le transport de touristes en avant et arrière-saison », détaille François Bargain. « Le train restaurant circulera sur la ligne avec des arrêts avec un plat servi à la place. Imaginez-vous en train de savourer un premier plat face à la baie de Gatseau, puis un autre à Maumusson face à l'océan. » Tout un programme...

Bernard VIEU

Un autorail de 1926

Le dépôt du Prévent abrite une curiosité: l'ancien autorail Decauville-Crochat N° AT3 (1926), qui fut utilisé successivement par le Chemin de fer de Savoie, celui du Calvados et celui de Pithiviers - Toury. En 1963, sur l'ancien chemin de fer touristique de Meyzieu, sa caisse fut reconstruite mais, bien qu'il ait transité ensuite par différents réseaux touristiques, les travaux ne furent jamais achevés. Récupéré en 1997 en très mauvais état par la STTST, l'autorail attend des jours meilleurs...

B. V.

Contact: 05 46 76 01 26.
 écrire@le-petit-train.com,
 www.le-petit-train.com