

Les Brèves de la Compagnie Internationale du Train

Bimestriel N°3

- Président : Franck G.
- Secrétaire : Jean-Philippe U.
- Trésorier : Jean-Yves C.
- 1 Maître
- 18 Compagnons Finis
- 4 Compagnons
- 8 Apprentis
- 434 Abonné(e)s

Le mot du Président Billet d'humeur



Mais que vous a fait le chemin de fer ?

Après avoir été déclaré d'utilité publique, la ligne de Cahors à Capdenac est née en 1886. Environ 70km sur lesquels s'éparpillent 13 tunnels, 9 ponts, 66 ponts-rails, 4 ponts-routes et 86 aqueducs. Malgré un trafic voyageur potentiellement important, la ligne fut fermée au trafic voyageur en 1980. Elle ne pouvait plus lutter face à une concurrence déloyale car appuyée par des décisions de l'État et sa doctrine du « tout pour la route ». Dans sa logique d'extermination du transport ferré, la SNCF ferme la ligne au trafic FRET en 1989.

Quelques années auparavant, en 1985 exactement, une association s'était créée pour maintenir la ligne voyageurs en vie ; si bien que Cahors-Capdenac devint la plus grande ligne touristique de France. C'est en 1992 que cette association prend le nom de Quercyrail.

L'engouement est tel que la SNCF autorise ses autorails touristiques à desservir les gares de Cahors et Capdenac. Ainsi Quercyrail est plus qu'un simple train touristique. Quercyrail devient un moyen de substitution aux trains de l'État avec une correspondance voyageurs quai à quai.

En 2002, dans un sursaut de bonne volonté et voulant croire en un renouveau positif, Quercyrail accepte d'aider la SNCF à faire rouler des trains de marchandises sur cette ligne pour transporter des poutres du viaduc d'Arcambal, ouvrage de la futur autoroute A20. Quelle ironie !

Pour l'en remercier, deux ans après, RFF, qui possède la voie, réclame la prise en charge par l'association du remplacement de 1 000 traverses sur les 120 000 que compte la ligne pour qu'elle puisse maintenir cette dernière ouverte. Autant dire une bagatelle, mais avec un budget chiffré exorbitant de 100 000e, pour y circuler à 30km/h, l'association ne peut déboursier cette somme. Il lui faudrait plus de temps pour réunir les fonds.

C'est en réalité un assassinat bien orchestré. Personne ne veut prendre en charge les frais d'entretien de la ligne et, pire, le Conseil Régional entend récupérer les lieux pour y bâtir une voie bitumée, pardon, " verte ".

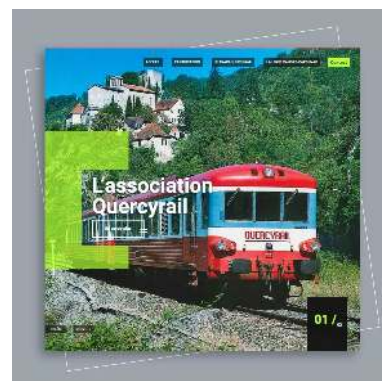
C'est à la mode, et qu'est-ce qui peut résister à la mode ?



V. B. Vakan



V. B. Vakan



Du nouveau :



Dans le forum une boîte de messagerie est disponible pour chacun, qu'on se le dise.

Billet d'humeur (suite)



La ligne est laissée à l'abandon, malgré un travail de défrichage régulier de l'association. En 2016, la SNCF interdit toutes les circulations sur la ligne. C'est la fin et les promoteurs régionaux n'ont plus qu'à attendre.

La végétation reprend ses droits, le matériel se dégrade et les vandales finissent le travail dans ce qui devient l'antichambre de la mort ferroviaire.

Mais que vous a fait le chemin de fer ?

Avez-vous oublié ou peut-être ne le savez-vous pas, que ce sont vos ancêtres qui ont bâti et voulu tout ça.

S'offre à vous la solution aux problèmes de pollution, au trafic intelligent de marchandises qui libérerait l'accès aux routes de ces ordes de pachydermes détruisant le bitume au frais des contribuables.

Les voyageurs, vos enfants peut-être, transportés en sécurité et libérant, encore, la ville de Cahors d'une dizaine de bus aux heures des correspondances. Enfin la raison, la simple raison qui, née du bon sens, de l'évidence que l'on vous montre.

Mais non.

La mode.

Mon siège.

Ma place de dirigeant face à une opinion publique lobotomisée par des mots que vous avez détournés pour votre propre profit : vert, écologie, bio... Et dont vous même ne connaissez plus le sens.

Des solutions, il en existe. Vous dites que vous n'en avez pas trouvées alors qu'en fait vous ne les avez pas acceptées.

Comme des touristes égarés, vous refusez de suivre le chemin indiqué même si cela coûtera plus cher à la communauté pour réparer les dégâts.

Mais que vous a fait le chemin de fer pour que vous vous attiriez la gloire du chemin tracé une fois votre enrobage nauséabond déversé sur le talus établi par nos anciens ? Non, il n'y a pas de gloire sans bataille et la vôtre ne s'inscrira pas dans l'histoire puis qu'elle ne consiste qu'en l'attente d'une longue agonie.

Qu'importe si cette voie « verte » n'amusera qu'une dizaine de personnes par semaine quand le train en aurait acheminé 2 000 par jour avec un potentiel de 65 000 tonnes/an de marchandises.

Mais que vous a fait le chemin de fer pour que vous vouliez effacer son histoire, le faire disparaître de nos mémoires et de celles de nos enfants ?

Peut-être qu'il eut fallu payer le tribut en nombre de voix d'électeurs et de sièges libres dans les alcôves de la bureaucratie politique.

Effacer l'histoire pour mieux assouvir votre avenir.

Mais ne vous y trompez pas, vous n'y parviendrez pas car nous sommes les garants de la mémoire.

Nous sommes les garants du savoir.

Nous sommes les compagnons du train.

Franck Gentil



Dans le Cantal, les Compagnons se sont réunis !

Le lieu du rendez-vous était hautement stratégique puisqu'il s'agissait de passer le week-end à Neussargues dans un hôtel bien connu des cheminots : « Chez Betty ».



Après un bon repas nous sommes descendus à Aurillac par la belle ligne passant l'une des gares les plus hautes d'Europe, le « Lioran », et la seule à avoir une piste de ski dans sa gare ! À Aurillac, une petite visite de la gare et de son dépôt, avant de remonter voir les installations de celle de Neussargues. Après un « RHR » et quelques bières chez Betty nous avons pique-niqué au merveilleux point de vue du Belvédère de la Vidèche à 1100m d'altitude. De là, on domine la vallée de Brezons et le Plomb du Cantal, où subsistaient des traces des neiges hivernales.



Puis retour à Neussargues où nous avons pris le 15 941, « l'Aubrac », en direction de St Chély d'Apcher. Un nouveau compagnon se joint à nous et c'est parti pour l'aventure sur les hauts-plateaux de la Margeride et sur les Monts d'Aubrac, trempés de cette pluie printanière salvatrice pour notre nature.

Nous sommes alors passés sur le viaduc de Garabit qui enjambe les gorges de la Truyère. Quel spectacle magnifique, le train glissant à quarante kilomètres heure, comme suspendu dans les airs.

À St Chély, nous savons repris la voiture pour une virée touristique. Un arrêt sous le viaduc pour mieux l'admirer, s'imprégner de sa majestueuse silhouette.

Puis encore une pose au château du Sailhant et sa cascade qui n'est visible que du train ! De retour à Neussargues, passage obligé par le bistrot pour faire le point sur l'organisation du jour.

Un dernier casse-coûte chez Betty avant que chacun ne regagne sa région. Les plus courageux seront arrivés le vendredi soir et repartiront le lundi matin, profitant ainsi pleinement de l'aventure.

Un beau week-end que tout le monde se languit de recommencer.



Les 5, 6, 7 et 8 mai derniers s'est tenu à Longueville (77) un festival vapeur organisé par l'AJECTA.

(Association de Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois)

Une nouvelle édition très attendue de tous les passionnés puisque le dernier événement d'une telle ampleur en France datait de 2011.

Pour l'occasion de nombreuses associations ont été invitées à participer.

On pouvait ainsi retrouver tout au long du week-end :

- La 241P17, plus grosse machine à vapeur de France préservée, en provenance du Creusot (71)
- La 141R840 de l'AAATV Centre-Val de Loire (Orléans)
- La 141R1126, la BB 66304 et la BB 7398 de l'ACPR 1126 de Toulouse.
- La 140C27 du GADEFT (Nîmes)
- Les 140C38, 141TD740 et BB 69421 de Limoges.
- Les 140C231 et 141TB407 de l'AJECTA
- Une Mallet 020+020 du train de la Doller en Alsace
- Les X 4747 et X 4719 en provenance des Ardennes
- L'X 4039 de l'ABFC (Dijon)
- L'X 2210 et ses XR de l'AAATV Montluçon
- Le X 2403 du CFHA (Cantal)
- les BB 25188 et CC 6558 de l'APMFS (Chambéry)
- les BB 25660 et CC 6570 de l'APCC 6570 (Avignon)
- La SNCF a également participé en emmenant sur place les CC 72084, A1A A1A 68081, BB 25236, BB 67615, BB 67558 et la rame TGV 16 détentrice du record du monde.



Tout au long du week-end des trains spéciaux vapeurs, autorails ou Diesels ont circulé entre Longueville et Romilly sur Seine d'une part, entre Longueville et Montereau d'autre part, ainsi qu'entre Longueville et Villiers St Georges, sur une authentique VUTR toujours dans son jus qui n'avait pas vu passer tant de circulations depuis fort longtemps !

Les dimanche et lundi soir, un TM Vapeur regroupant les 9 machines à vapeur présentes sur place a été organisé entre les gares de Longueville et de Flamboin Gouaix. Une occasion rare de voir tant de vapeur réunies en circulation !



A noter : en raison de travaux entre Longueville et Paris, les voies étaient exclusivement réservées aux trains historiques tout au long du week-end. De ce fait, la caténaire était coupée ce qui a empêché les machines électriques d'aller se dégourdir les essieux. L'accès au dépôt était possible afin de pouvoir les approcher, les visiter ou aller voir les vapeurs venir faire le plein d'eau et de charbon entre deux trains.

Quelques soucis d'organisation et techniques ont rendu les journées de vendredi et samedi difficiles pour les bénévoles et cheminots mais les journées de dimanche et lundi ont été une pure réussite et l'ambiance était au rendez-vous !

Pour couronner le tout et finir ce beau week-end en beauté, les organisateurs se sont permis une petite folie le 9 Mai au matin. En effet la rame TGV PSE n°16 tractée par les CC 72084, BB 67558 et 140C27 s'est offert un aller-retour sur la charmante voie unique jusqu'à Villiers St Georges.

Un grand bravo à l'AJECTA, la SNCF et toutes les associations partenaires pour l'organisation d'un tel événement !





A l'article de la mort...

La ligne de l'Aubrac, sur la section Neussargues - St Chély d'Apcher située essentiellement sur la région AURA, ne sera bientôt plus.

Des travaux étaient prévus mais l'État c'est désengagé financièrement. La région ne pourra et/ou ne voudra peut-être pas prendre à sa charge le coût du renouvellement.

A noter que la voie est toujours en double champignon (DC) entre Talizat et Loubaresse, malgré toutes les annonces et les nombreuses fermetures de ligne pour, soit-disant, y faire des travaux. En réalité cela fait des années que sont appliqués de simples pansements sur une voie à la limite de la sécurité.

La SNCF a volontairement tué la relation en s'attaquant au nœud ferroviaire de Neussargues. Les billets sont toujours vendus en train direct de Clermont-Ferrand à Béziers alors qu'il y a un changement à Neussargues. De plus, les correspondances ne sont pas assurées quand il y a un transbordement en car. Suppression des rames tractées, matériel inadapté, aucun réel entretien sur la ligne, on retrouve ici tous les ingrédients des fermetures de lignes programmées.

Ils s'étaient déjà attaqués au viaduc en limitant sa vitesse à 10km/h pendant un temps, puis à la caténaire. Toutes les circulations étaient alors assurées en thermique. Là aussi, on disait que la caténaire était morte et qu'il fallait l'enlever. Finalement, ils ont remis en service du matériel électrique et comme par hasard ça marche...

Aujourd'hui il n'y a plus de BB 67 400 pour monter les rouleaux de coils à l'usine ArcelorMittal de St Chély, et les nouveaux engins Diesel attendus ne peuvent circuler si la voie reste dans cet état. Du coup, le patron de l'usine a relancé le transport par camion d'Arvant à l'usine.

Enfin, on annonce la fermeture définitive de la ligne pour le trafic voyageurs à la fin de l'année 2023 et dans un an de plus ce sera au tour du fret, s'il roulait de nouveau un jour.

L'AUBRAC
PARIS - CLERMONT-FD - NEUSSARGUES - BÉZIERS
TRAIN D'AVENIR

Venez célébrer le retour du train!

28 DIMANCHE
NOVEMBRE 2021

balade en train Expérience à bord du train Aubrac !
horaires en fonction de votre gare de départ
Découvrez une partie de la ligne classée parmi les 10 plus belles d'Europe, partagez un moment avec les adhérents de l'association pour célébrer le retour du train, profitez de commentaires guidés de passionnés, vivez une expérience insolite grâce à un déjeuner d'inspiration locale lors à bord du train (sous réserve de la gare de départ). Billet à réserver auprès de la SNCF.

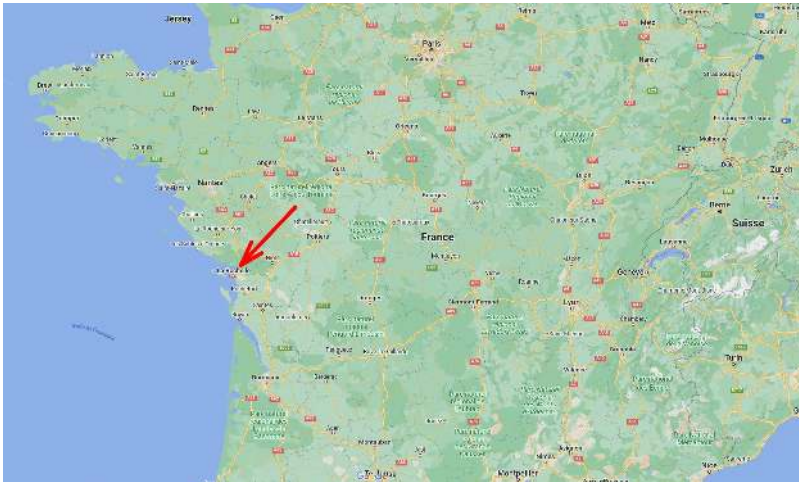
RDV à la gare Moment convivial à Saint-Flour
à 13h45
Accueil du train et pause gourmande en gare de Saint-Flour - Chaudes-Aigues. Rencontre conviviale entre habitants, usagers du train et élus.
Accès gratuit.

HORAIRES, PROGRAMME, INFORMATIONS UTILES :
AMISGARABIT.COM

SANT FLOUR **AURA** Les Amis du Viaduc de Garabit

Avec la participation des membres du Comité local.

Visite du P.R.G. de La Rochelle



Au moi d'avril, notre compagnon, Yves.C., a visité le poste à relais géographique (P.R.G.) de La Rochelle avec l'aimable autorisation de la SNCF.

Il nous en fait ici un bref exposé :

J'ai été bien accueilli. La personne qui m'a fait visiter ce PRG était un formateur chargé d'un apprenti Agent de Circulation, donc après de courtes explications sur le poste d'aiguillage, il m'a laissé tout regarder en me rappelant l'interdiction de photographier : sécurité oblige !

Donc ce Poste à Relais Géographique couvre toute une zone autour de La Rochelle

Ce périmètre s'étend jusqu'à Aigrefeuille-Le-Thou sur la Ligne de Poitiers, puis jusqu'à Angoulins pour la Ligne de Bordeaux, jusqu'au début de la voie unique banalisée de la ligne de Nantes qui, jusqu'à La Roche-sur-Yon, est gérée par un poste informatisé Personal Computer (PIPC) de cette même gare et enfin jusqu'à l'entrée du triage du Port de La Pallice (Toutes les voies internes qui desservent les quais portuaires sont gérées par le port autonome de La Rochelle).

Ce poste est tenu en « trois huit ». L'agent circulation s'occupe, en plus des itinéraires, de l'exploitation des caténaires " dites " secondaires (voies de service). Les caténaires primaires (voies principales) dépendent du Régulateur Sous Station (RSS). J'ai vu le tableau de contrôle optique (TCO) avec des lampes d'occupation (rouges) ou d'itinéraires programmés (jaunes) pour chaque section de voie. Ce poste forme des itinéraires avec l'aide de 2 boutons, l'un pour donner l'origine et l'autre pour donner la destination des convois. L'itinéraire est alors visualisé par l'allumage en jaune de chaque section de voies concernées au TCO. Tout cela assure le positionnement des aiguillages et de la signalisation pour chaque itinéraire programmé.

À signaler que tous les feux sont laissés au rouge (carré & sémaphore) quand il n'y a pas de circulation .

J'ai aussi pu discuter avec le régulateur situé dans une pièce attenante au PRG. Il m'a montré toutes ses applications informatiques qui gèrent l'ensemble des circulations dans l'étendue du périmètre du PRG.

Enfin tous les aiguillages internes aux voies de service sont actionnés manuellement à pied d'œuvre.

Pour mieux comprendre le fonctionnement d'un PRG, voir les vidéos de rail et histoire présentées par Olivier Vellay !



LVDR n°2400 du 18 juin 1993 Michel CHLASTACZ