



Bimestriel N°22

Président : Franck G.
Secrétaire : Jean-Philippe U.
Trésorier : Jean-Yves C.

2 Maîtres
18 Compagnons Finis
5 Compagnons
11 Apprentis
561 Abonnés

Sommaire :

Ouverture à la concurrence ou
privatisation II2

Qu'on se le dise !.....5

Les projets d'ouverture ou de
réouverture de lignes.....6

Les Compagnons au travail.....7

Un peu de lecture.....8

Dégradation au CFHA.....9

La chronique de Raphaël.....10

Merci à tous nos donateurs !

<https://frankcie.fr/faire-un-don/>

Le mot du Président

Dans notre beau pays, chaque saison amène avec elle des raisons nouvelles de ne pas faire rouler les trains. À l'automne, ce sont les feuilles ou les tempêtes qui, selon le principe de précaution, limitent le nombre de circulation pour limiter les enrayages ou les chocs divers avec la végétation. Un procédé plus simple et moins coûteux que celui du travail des cantonniers cheminots d'autrefois.



L'hiver, c'est le givre sur les caténaires qui paralyse les voies. Il faut dire que le trafic étant limité à quelques allers et retours par jour, sur des lignes comme celle du P.O.L.T, le givre à le temps de s'installer sur la caténaire entre deux trains. Il peut ainsi provoquer de dangereux arc électriques capables de fondre le fil de contact.

Puis le printemps, l'éveil de la nature, qui entraîne avec lui des excentricités climatiques, grosse pluie ou vent violent. Et alors pleuvent les alertes météo qui clouent les trains sur place, mais pas les autocars. Puis la végétation reprend ses droits, elle pousse et vient gentille ment masquer la signalisation.

Puis vient l'été. Un véritable concerto de Vivaldi, le train en France ! Maintenant il fait trop chaud et les fils caténaires dessinent de vilaines « sinusoïdes horizontales ». Les trains modernes, dont les fenêtres sont définitivement closes, ne parviennent plus à maintenir un air respirable à l'intérieur. Les rails se tordent aux endroits où l'entretien n'a pas été fait à temps. Et puis on a peur que les trains ne s'arrêtent en pleine ligne, que les voyageurs se retrouvent pris au piège en pleine canicule. Séchant tranquillement au bord de la voie, cela serait un aveu involontaire d'impréparation d'un groupe qui joue au petit train mais sans en avoir les moyens et le savoir.

Ah ! Douce France ! Qu'il fait bon partir à l'aventure sur tes chemins de fer.



Ouverture à la concurrence ou privatisation II

On est au début des années 1820, à un moment où le ferroviaire a le vent en poupe. Tout d'abord ce sont de petites entreprises privées qui commencent à exploiter quelques voies mais les coûts associés sont importants et le réseau s'étend mollement. La France prend un retard considérable vis-à-vis de l'Angleterre dans le domaine du ferroviaire.

C'est alors que quelques grosses compagnies investissent pour l'ouverture de lignes de chemin de fer. Selon la loi du 11 juin 1842, l'État et ces mêmes compagnies se partagent les frais de construction. Les unes prennent à leur charge la voie, les machines, les installations, pendant que l'État prend à sa charge les terrains, les gares, les ouvrages d'arts. Des prêts sont consentis ; les compagnies auront 100 ans pour rembourser ces prêts, c'est ce qu'on a appelé « l'annuité ».

Quand certaines compagnies tombent dans des difficultés ou font faillite, l'Etat reprend alors le reste de la dette.



En 1938, on crée la S.N.C.F. Dès lors, la situation des anciennes compagnies se caractérise par le transfert à la SNCF de la concession, du matériel et de l'exploitation de leurs lignes ferroviaires. Elles continuent de gérer leur caisse et émettent les obligations nécessaires aux dépenses de la SNCF pour la construction de matériel et les travaux. Le gouvernement garantit le service des intérêts de leurs obligations (4 %) et leur verse des actions pour compenser la nationalisation. Le capital des compagnies privées est amorti sur 45 ans ; la nationalisation totale par l'État n'est effective qu'en 1982, avec la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), qui transforme la SNCF en établissement public (EPIC) au 1er janvier 1983

Par la convention du 31 août 1937, la SNCF devenait une société d'économie mixte, détenue à 51 % par l'État et à 49 % par les anciennes compagnies privées. Entre 1950 et 1956, selon les lignes, les dettes de guerre et d'avant-guerre ont été progressivement apurées. Tout le domaine appartenait déjà à la société nationale, et le matériel, depuis longtemps amorti, avait été renouvelé plusieurs fois. Seule exception, la voie, non pas rénovée mais entretenue régulièrement. On changeait un morceau de rail ou des traverses régulièrement en fonction de l'usure... Et pour effectuer tout cela, la S.N.C.F pouvait compter sur ses 450 000 cheminots qui œuvraient régulièrement au bon entretien du réseau.

À partir des années 80, on a commencé l'abattage, la suppression de trafics, de gares et par conséquent la réduction de la masse salariale. Pendant ce temps, on a continué « d'arroser les copains » et on a ressorti des dossiers cachés, ou on s'est appuyé sur des prétextes souvent fallacieux pour fermer une ligne. Le nombre de cheminots a déchu drastiquement, pour atteindre moins de 150 000 à ce jour, le tiers des effectifs de 1982. Cette logique de rentabilité, déjà présente dans le rapport Nora de 1968 puis dans la contractualisation État-SNCF de 1969, s'est prolongée jusqu'à aujourd'hui : les syndicats cheminots et les associations d'usagers comme la FNAUT dénoncent régulièrement des devis de rénovation exagérés, présentés aux régions ou à l'État comme argument pour justifier des fermetures, une pratique documentée notamment en Occitanie en 2018, où les devis avaient été multipliés par trois.

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a ensuite transféré la totalité du capital de la SNCF à l'État. Au 1er janvier 1983, la SNCF est devenue un Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC), intégralement détenu par l'État. Les actions détenues par les compagnies privées ont été intégralement rachetées ou amorties, mettant fin à leur rôle d'actionnaires.

La Compagnie du Midi poursuit cependant ses activités financières et d'assurance jusqu'à sa disparition définitive en 1988, suite à une OPA lancée par le groupe AXA.

La Compagnie PLM s'est recentrée sur ses activités financières restantes avant d'être absorbée ou dissoute dans les années suivantes.

Les autres compagnies (Est, Nord, Paris-Orléans) ont suivi un destin similaire, leurs actifs financiers ayant été repris par de grandes institutions bancaires ou industrielles dans le cadre des restructurations financières des années 1980. Leur existence juridique s'est éteinte peu après 1982, n'ayant plus de raison d'être sans la concession ferroviaire.

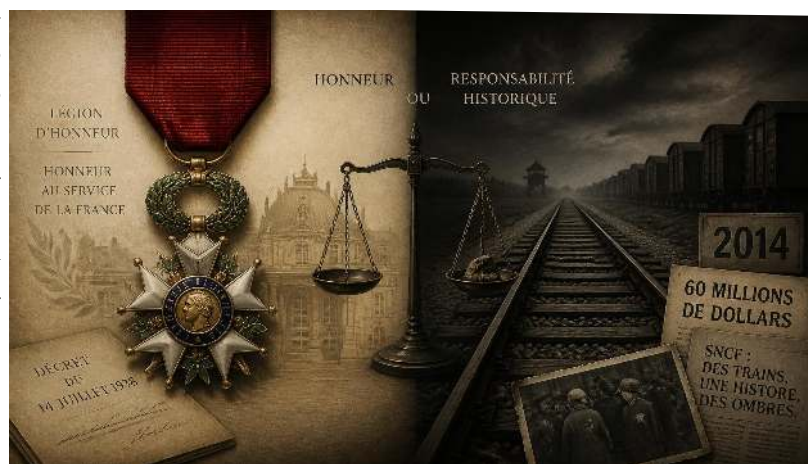
Les années 80 ont été douloureuses pour le ferroviaire français. Le 9 février 1981, un accident à la gare de Paris Saint-Lazare fait 10 blessés. Le 20 mars de la même année, un rattrapage de train tue le mécano et son aide à Beaune. Le 15 janvier 1982 à Epinay, une collision d'un train et d'un véhicule lourd entraîne un déraillement de voitures Talbot, et un suraccident lorsqu'un train croiseur percute le train déraillé. Bilan trois morts, onze blessés graves et trente personnes plus légèrement atteintes. En 1983, un ETG Grenoble-Lyon déraile sur une coulée de boue, à 130 km/h, en gare de Bourgoin-Jallieu. La même année, deux trains du réseau Saint-Lazare rentrent en collision en gare de Saint-Cloud. Le bilan est de 135 blessés, et cela restera longtemps un des accidents les plus importants en nombre de victimes en France. Le 3 août 1985 une collision frontale entre un autorail et un train Corail sur une voie unique dans le Lot cause la mort de 35 personnes. La nuit du 31 août 1985 à Argenton-sur-Creuse un train de nuit en excès de vitesse déraile sur une zone de travaux avant d'être percuté par un train postal, causant 43 décès. Le 27 juin 1988 à Paris Gare de Lyon, un train de banlieue en perte de freinage percute un train à quai dans la gare souterraine faisant 56 morts.

Dans les années qui suivent, le réseau se dégrade et en 2005 le rapport Rivier tombe. Il pointe :

- un sous-investissement massif dans les lignes classiques depuis le début des années 1980,
- un vieillissement critique des infrastructures, l'âge moyen des voies atteignant des records,
- un volume de renouvellement des voies tombé à son niveau le plus bas en 2006.

Tout cela est la conséquence d'un « tout TGV » avec un effectif qui se réduit et une S.N.C.F qui attend simplement la mort des « petites » lignes. L'entretien courant, invisible ! le travail des « taupiers » de l'ombre, invisible aussi ! Mais il se remarque maintenant par son absence. La dégradation se poursuit. Le 12 juillet 2013, une éclisse se détache à Brétigny-sur-Orge causant 7 morts et des centaines de blessés ainsi que la destruction partielle des ouvrages de la gare.

A noter que dans le même temps, en 2014, et bien que dédouanée pénalement en France, la SNCF a accepté de verser 60 millions de dollars dans le cadre d'un accord avec les États-Unis pour indemniser les victimes américaines de la déportation, mettant fin à des poursuites aux États-Unis. Alors qu'elle est l'une des rares entreprises à avoir été décorée de la légion d'honneur et même si elle a été critiquée pour son rôle « complice ». Bien malin celui qui aurait refusé d'obéir avec un revolver sur la tempe...



En 1997, intervient la première séparation comptable. La SNCF reste l'exploitant et le gestionnaire délégué de l'infrastructure, mais elle perd la propriété du réseau. C'est la première brique de la séparation entre « gestionnaire d'infrastructure » et « transporteur ».

En 2003, on ouvre, par la volonté de l'Union Européenne, le trafic des marchandises à la concurrence. On voit ce qu'il en reste aujourd'hui...

En 2014, retour en arrière ; on réunifie le groupe ferroviaire en re-créeant un Groupe Public Ferroviaire unifié, mais divisé en trois EPIC (Établissements Publics) distincts :

- SNCF (la tête de groupe).
- SNCF Réseau (gestionnaire de l'infrastructure, fusionnant RFF et SNCF Infra).
- SNCF Mobilités (l'exploitant des trains).

Cette réforme vise à clarifier les comptes et préparer l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs. Le 1er janvier 2020, les trois EPIC disparaissent juridiquement pour laisser place à une Société Anonyme (SA) à capitaux publics unique, le groupe SNCF. Concernant cette ouverture à la concurrence, nous allons voir que les espoirs ont été refroidis par les faits. Elle n'aura pas enrayé la baisse du volume transporté par le train, qui a perdu près de la moitié de ses parts de marché en 20 ans.

Avant l'ouverture (2003-2005) :

Le transport routier représentait déjà l'essentiel du trafic, avec une part modale de plus de 80 %. La part modale du rail était d'environ de 15 % à 16 % du transport intérieur de marchandises. La SNCF détenait le monopole quasi-total. Le volume transporté était d'environ 200 milliards de tonnes-kilomètre (tkm). En comparaison, 2003, le fret ferroviaire ne transportait qu'environ 58 à 60 milliards de tonnes-kilomètres (tkm)...

Après l'ouverture (2006 à aujourd'hui) :

Le trafic s'est effondré pour atteindre un point bas historique en 2019 avec seulement 29 à 30 milliards de tkm (soit une chute d'environ 50 % par rapport à 2003). La part modale est tombée à 9 % en 2019, puis est légèrement remontée à environ 10,4 % pour la période 2023-2024, principalement en lien avec la reprise post-Covid et grâce aux plans de relance.

Par ailleurs, le marché s'est réparti entre différents intervenants. La concurrence a permis l'entrée de nouveaux acteurs (Captrain, DB Cargo, Lineas, etc.). En 2023, ceux-ci se partageaient près de 48 % du tonnage, tandis que la part de la SNCF (Fret SNCF) a mécaniquement diminué, bien que cette entreprise reste le premier opérateur.

Dans le même temps, la part de marché de la route s'est renforcée, atteignant environ 87 % à 89 % du transport intérieur de marchandises. Le volume a augmenté pour dépasser les 290 à 300 milliards de tkm (chiffres 2024 : environ 295 milliards de tkm pour le transport intérieur). En 2024, l'activité du pavillon français seul s'établit à 168,2 milliards de tkm, le reste étant assuré par des transporteurs étrangers. On constate donc que parallèlement au déclin du rail, la route a consolidé sa position de mode de transport dominant en France.

Le bilan :

Malgré les dysfonctionnements successifs, les aléas, les discours sur l'écologie, le feroutage, les grandes annonces concernant les bienfaits de l'ouverture à la concurrence, l'État et les actionnaires publics et privés ont toujours suivi le plan prévu : maximiser les profits en supprimant tout ce qui ne rapportait pas sans considération pour le service au public.

La suite logique ? La disparition de toutes les lignes non rentables, c'est-à-dire les « petites lignes ». Les grands axes deviendront des voies de circulation d'autorails ou d'engins automoteurs, et disparaîtront les rames tractées et les trains de nuit. Aujourd'hui, toutes les lignes où l'on compte moins de 10 aller-retour par jour sont ou seront remplacées par des bus, à moins que les régions les plus riches n'acceptent de verser des subventions pour équilibrer le budget d'exploitation.

On constate également la fermeture généralisée des gares et des guichets. A terme, les villages les plus ruraux, voire même des agglomérations plus importantes n'auront plus de transports, ni de train, ni même de bus. Les voies vertes fleuriront dans toute la France, à grands coups d'annonces vantant les qualités écologiques de ce nouveau mode de transport, puis, comme certains chemins de randonnée, abandonnés, elles tomberont dans l'oubli. Le trafic de marchandise sera intégralement assuré par la route sans que l'on s'interroge plus que cela sur les coûts cachés de ce mode d'exploitation, ceux que les économistes appellent les « externalités négatives ».

Les associations ferroviaires de sauvegarde du patrimoine, que ce soit pour le matériel ou pour exploiter un bout de ligne, auront de plus en plus de mal à survivre. Les plus petites disparaîtront progressivement, sans bruit, en silence.

On oubliera la fumée, le bruit des essieux qui criaient leur joie dans les contre-rails. On oubliera ces hommes fiers d'accomplir leur devoir, soucieux d'un travail bien fait qui non jamais compris pourquoi on s'est acharné contre eux. Pourquoi on a voulu détruire cet objet du modernisme au service de tous.

Il ne restera que les traces des plateformes recouvertes bientôt par les herbes folles et ces maisons de campagne aux allures étranges de petit château avec leurs grandes portes vitrées qu'on a murées à moitié. Les noms des stations, gravés dans la pierre, qu'on a effacé au burin. Les plaques commémoratives des cheminots de la résistance mort pour la France et qu'on a cherché à cacher dans un coin, comme à Figeac.

C'est comme cela que le train meurt.

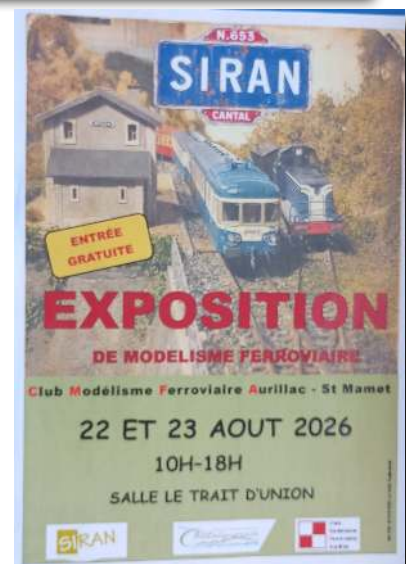


Qu'on se le dise !

Le 13 octobre, le cinéma Le Pré Bourges, à Mauriac, nous a sollicité pour deux nouvelles projections de La ligne asphyxiée.

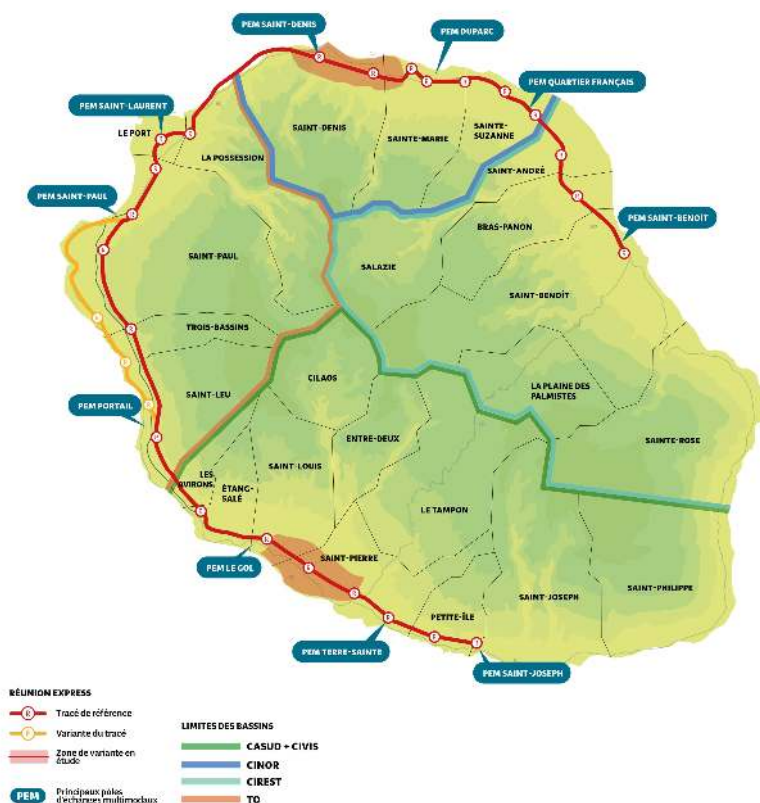
Nous espérons encore avoir de beaux échanges et continuer de valoriser notre travail tout en informant la population sur les choix passés et futurs.

Fête à Siran, le 22 et 23 août 2026, l'association de modélisme d'Aurillac exposera son matériel lors de la fête de Siran (15) dans la toute nouvelle salle municipale.



Les projets d'ouverture ou de réouverture de lignes

Nous partons très loin de Paris, de Lyon et de Marseille, à plusieurs milliers de kilomètres mais tout en restant en France, pour un projet d'ouverture majeure de ligne. Direction le territoire ultramarin de La Réunion.



Dans une île dépourvue de train depuis 1976, et où 80% de la population habite à moins de 5 km du littoral, le projet vise à la création de 140 km de ligne entre Saint-Benoît, dans l'est de l'île, et Saint-Joseph, au sud (voir carte). Selon le calendrier prévisionnel, les travaux doivent débuter en 2030 avec une mise en service des premières sections en 2035. Les enquêtes publiques indispensables au projet doivent commencer en août 2026. Le projet fait l'objet d'un consensus rare chez les responsables politiques. On s'attend à des avis également très favorables de la population, tant l'île est quotidiennement paralysée par des bouchons routiers majeurs.

Au plan technique, le réseau « express » reprend le tracé global de l'ancien chemin de fer de La Réunion, dont la vocation principale était le transport des cannes à sucre. Le tracé rénové ne traversera pas tous les centres villes mais seulement certains, pour privilégier le rabattement sur les réseaux de transports intercommunaux. Afin de pouvoir maintenir des vitesses intéressantes en exploitation, l'infrastructure sera, lorsque cela est possible, dissociée du réseau routier. Il est prévu de faire circuler un matériel de type train léger pouvant atteindre 110 km/h. Néanmoins, point important, le réseau devra également permettre de transporter du fret, notamment entre le GPM (grand port maritime) de La Réunion au nord-ouest et l'est de l'île, ou entre les aéroports Roland Garros et Pierrefonds.

En termes de trafic voyageurs, seront créées 25 stations (soit une tous les 5 km environ) toutes accessibles PMR et des parkings relais pour environ 3000 véhicules. Le cadencement a pour objectif de proposer un train toutes les 10 minutes aux heures les plus chargées. Le projet cible une fréquentation de plus de 100 000 voyageurs par an.

Si la volonté politique semble être au rendez-vous, il reste l'épineuse question des financements. Le coût du « Réunion express » est estimé à 5,2 milliards d'euros, dont 3 milliards pour la première tranche.

Source : **Projet de train express régional de La Réunion - Octobre 2025**

Les Compagnons au travail

Le tournage du prochain film, sur la ligne d'Aurillac à St Denis-Près-Martel, se poursuit.

Début juillet nous sommes allés filmer une séquence avec Monsieur le Maire de Siran. En effet, la ligne qui suit les gorges de la Cère court sur cette commune pendant un assez long moment, et même si le village est situé sur les hauteurs, son histoire est intimement liée avec celle de la ligne.

Le reportage, de 45 minutes, sera à retrouver sur le site de la Compagnie une fois le film monté.



Entretien avec Monsieur le Maire de Siran

Notre étude de cette ligne s'achève bientôt sur sa partie cantalienne. A l'automne nous reprendrons nos investigations dans les gorges de la Cère, quand les feuilles commenceront à tomber et que la vue se dégagera. Déjà 20 minutes de film ont été produites.

D'ores et déjà, merci à Patrick (PLGDA) qui prête sa voix à cette réalisation.



Tournage du prochain film à La Roquebrou

Merci à Raphaël, notre reporter au long cours, qui a fait le déplacement de sa Bretagne natale pour l'occasion. Il nous a également fourni quelques éléments pour agrémenter un petit tableau déroulant (aussi appelé « roll up ») que nous avons acquis pour l'événement et que nous utiliserons à d'autres occasions. Merci aussi à Jean-Philippe et Georges pour leur présence, le matériel mis à disposition et la participation au débat.

Le 15 juillet nous étions à Chaudes-Aigues, au cinéma La Source, pour une ultime présentation de « Voyage au cœur d'un volcan ». Comme à Clermont nous avons eu un faible taux de spectateurs mais qui correspond à un événement de moyenne importance pour ce village. Les gens du cru ont bien du mal à se déplacer. De plus nous souffrons de l'image habituelle « Ah, encore un film sur le train ? Mais on a plus de trains ici ». Malgré cela, l'accueil a été très sympathique et les échanges instructifs. Patrick nous avait rejoints pour l'occasion. En plus de la projection, ce fut une belle occasion de se retrouver tous ensemble.

Le 5 juillet, nous étions au cinéma « Les Ambiances » à Clermont Ferrand pour présenter notre film « Voyage au cœur d'un volcan ».

Si le nombre de spectateurs n'était pas très élevé, les échanges furent très instructifs.

Tout d'abord un grand merci à Tristan Brohan, président du Gentiane Express, pour sa participation. Nous tenions à faire de cette projection un moment convivial, un événement de chemin de fer. Nous avons ainsi décoré la salle de divers matériels, ainsi que des photos et des documents.



De gauche à droite : Jean-Philippe, Elisa, Sandrine, Franck, Patrick, Neven à Chaudes-Aigues

Encore une fois, envoyer les films, les affiches, faire la promotion, aura demandé du travail. A ce stade, c'est Berny qui s'est chargé des différentes opérations de communication sur Facebook et sur les sites. Merci à notre Trésorier, Jean-Yves, pour la rigueur de la tenue de nos comptes.

Un peu de lecture

Lors des journées vapeur organisées le 12 et 13 juillet par l'AAATV-MP à Carmaux, j'ai eu le plaisir de rencontrer un auteur local, Pierre Galtier, qui vient de publier un livre qui traite des voies ferrées fermées d'Occitanie. L'auteur est aussi aquarelliste et son ouvrage est agrémenté de photos réelles et de dessins de son cru. J'ai trouvé son bouquin très agréable et j'ai craqué ...

Alain.T.

Les lignes traitées :

LE BASSIN D'ALÈS

Alès -L' Ardoise

Le Martinet -Beaucaire

Uzès -Nozières-Brignon

Alès -Bessèges

Alès -Saint-Jean-du-Gard

Alès -Saint-Jean-du-Gard

LA GASCOGNE

Castelsarrasin -Beaumont-de-

Lomagne

Auch -Agen

Auch -Castéra-Verduzan -Eauze

Castéra-Verduzan -Condom

Auch Vic-Bigorre

(Morcenx) Riscle -Tarbes

(Port-Sainte-Marie) Condom -Riscle

ENTRE HÉRAULT ET RHÔNE

Alès -Montpellier

Nîmes -Le Vigan

Lunel -Sommières

Lunel -Arles

LE PIÉMONT PYRÉNÉEN

Lourdes -Pierrefitte-Nestalas

Tarbes -Bagnères-de-Bigorre

Lannemezan -Arreau-Cadéac

Boussens Saint-Girons

Saint-Girons -Foix

CÉVENNES ET CAUSSES

Tournemire-Roquefort -Le Vigan

Tournemire-Roquefort -Saint-Affrique

Séverac-le-Château -Rodez

Bertholène -Espalion

ENTRE AUDE ET TECH

Bram -Lavelanet

Pamiers -Limoux

(Carcassonne) Limoux -Rivesaltes

LE BAS-LANGUEDOC

Montpellier -Bédarieux

Mazamet -Bédarieux

Bédarieux -Plaisance-Andabre

Sète -Montbazin-Gigean

Vias -Lodève

Colombiers -Quarante-Cruzy

Narbonne -Bize

Moux -Caunes-Minervois

QUE RESTE-T-IL EN 2025 ?

LE PAYS DU TARN

Castelnaudary Albi

Albi -Saint-Juéry

CarmaLes lignes traitées :

LE BASSIN D'ALÈS

Alès -L' Ardoise

Le Martinet -Beaucaire

Uzès -Nozières-Brignon

Alès -Bessèges

Alès -Saint-Jean-du-Gard



ILLUSTRATION DES VOIES FERRÉES PERDUES D'OCCITANIE

Pierre Galtier



Autoédition

En 1938, à la création de la SNCF, le réseau ferré d'Occitanie comptait 4214 km de voies à l'écartement normal issues des anciennes compagnies du PLM, du PO et du Midi. En 2025, la moitié de ce réseau est fermé, abandonné voire oublié. Toutefois, quelques tracés sur rails survivent en tant que valorisés et dans le meilleur des cas comme trains touristiques. Le but de cet ouvrage est de faire revivre cette moitié disparue du réseau d'intérêt général de la Région Occitanie en exaltant les nombreux trains d'intérêt local ou tramways qui parcourent aussi les trois départements de la région. L'illustration de ces 2100 km de « voies ferrées perdues » se partage entre 84 illustrations aquarellées originales reproduisant de façon rigoureuse des moments mémorables qui n'ont pas pu ou pas su être immortalisés et des reportages photographiques hérités du siècle dernier. L'ouvrage se termine par une question : « Que reste-t-il en 2025 ? ». En fait, bien peu de choses mais avant tout des lieux de mémoires et d'animations touristiques susceptibles d'ouvrir la curiosité et l'intérêt des plus jeunes et de satisfaire le souvenir et la nostalgie de ceux qui le sont moins.

**47 lignes analysées, 160 pages
Plus de 150 photographies et
94 aquarelles originales**

BON DE COMMANDE

Mr, Mme

Adresse

Email

N° de téléphone (important pour la livraison)

Je commande ... exemplaire(s) de l'ouvrage « Illustration des voies ferrées perdues d'Occitanie » (160 pages).

Prix: 35€ l'unité + port colissimo (9€ pour un, 11€ pour deux, 12€ pour trois).

J'adresse un chèque correspondant au total souhaité à:

Pierre Galtier, 29 rue de Cerdagne, 31170 Tournefeuille
Tel 0688512362,
Email: pmch.galtier@wanadoo.fr

Dégradations au CFHA

Le matériel ferroviaire, comme beaucoup d'autres supports, attire les tagueurs. Trop souvent, et encore une fois, le matériel du CFHA n'a pas échappé pas à la règle, que ce soit en gare de Bort-les-Orgues ou à Riom-es-Montagne. Les tagueurs semblent « oublier » que les autorails, voitures, wagons et autres locomotives ou draisines sont entretenus et payés par des associations de bénévoles.

Les travaux de nettoyage et de peinture se font aux frais des associations, sans oublier le temps passé à réaliser la remise en état. Hormis les fenêtres et les joints qui eux sont débarrassés de la peinture du tag, les bénévoles n'utilisent plus de solvants pour faire disparaître la peinture du « dessin » ; il a été décidé de repeindre directement sur celui-ci avec une peinture d'excellente qualité, et ainsi le tag disparaît. Le X 2725 tout propre a rejoint Riom-es-Montagne pour seconder les X 2200.



Dans un autre domaine, des blocs de parement du garde-corps du viaduc de Barajol avaient été « poussés » dans le vide par « amusement », par des personnes mal intentionnées, heureusement sans faire de blessé aux points de chute. Après les avoir remontés et transportés sur le viaduc, opération menée par des membres du CFHA, des maçons professionnels ont pu les remettre en place et re-jointer le tout.

Depuis mi-juillet jusqu'à mi-août, les trains circulent, deux fois par jour, un le matin et un l'après-midi, sauf le weekend. Lors de circulations spéciales, sont proposés un retour en randonnée découverte pédestre avec guide ou la visite guidée du village de Lugarde.





Le Ti Train Lontan de la Réunion

Notre échappée sur l'île de la Réunion va se prolonger quelques instants. Avant de repartir sur le continent avec un certain espoir pour l'avenir ferroviaire de cette île, il est intéressant de rembobiner une cassette toujours en cours de gravure, intitulée « Association Ti Train Lontan ».

En 1976, suite à la fermeture définitive de la dernière section comprise entre les communes de Saint-Denis et de La Possession, un groupe de bénévoles décide de préserver une partie de ce patrimoine ferroviaire réunionnais. C'est à partir de Janvier 1987 que l'association « Ti Train Lontan » voit le jour. Dès lors, la préservation d'une section de 4 km de voie entre la gare de la Grande Chaloupe et la sortie du tunnel à La Possession peut commencer (côté Ouest).

En plus de ces 4 km de voies, un tronçon de quelques centaines de mètres est également conservé dans un autre tunnel situé à la sortie de la gare de la Grande Chaloupe en direction du lieu-dit de la Ravine à Jacques en Saint-Denis (côté Est). Ce deuxième tunnel servira principalement à stocker le matériel dans un endroit bien abrité mais aussi bien humide. Quant au matériel préservé, ce dernier était initialement dispersé sur toute l'île. Après quelques recherches et quelques transferts, le matériel retrouvé comprend entre autres des autorails Billard (adaptés au gabarit local), la locomotive à vapeur n°8 de type 030T du constructeur Schneider, un wagon-citerne, une voiture voyageurs, etc.

Cette courte section ferrée reprend donc du service à la fin des années 1990 avec des circulations assurées en autorail Billard vers l'Ouest. Cependant, un petit ouvrage d'art composé d'une cage métallique et situé à la sortie Ouest de la gare de la Grande Chaloupe commence à montrer quelques faiblesses. Celles-ci sont telles que le pont ne peut plus supporter le passage de quelque matériel que ce soit. Les quatre kilomètres de voies en direction de l'Ouest sont de nouveau fermés à tout trafic au début des années 2000. En plus de ce problème, une colonie de Salanganes s'est installée pendant quelque temps dans le deuxième tunnel situé sur l'autre sortie de la gare de la Grande Chaloupe, vers l'Est en direction de Saint-Denis.

La gare de la Grande Chaloupe se retrouve donc complètement isolée avec l'impossibilité de dépasser les aiguilles de sortie des deux côtés. Le matériel se retrouve complètement coincé dans le tunnel côté Est. Il y est certes abrité, mais il subit rapidement les ravages de l'humidité.

Carte interactive de la ligne en question : <https://macarte.ign.fr/carte/3KY7bS/Ti-Train-Lontan-La-Reunion>

La situation côté Est s'arrange vers 2024 et le matériel peut de nouveau sortir pour rejoindre la gare. Mais le statu quo perdure aujourd'hui sur le côté Ouest, notamment par manque de financement pour la réfection du petit ouvrage en cage métallique, ce qui n'est pas sans rappeler la situation du train touristique des monts du lyonnais, sur le continent.

Suite à la réouverture de la partie Est, l'association à décalé le matériel au fond du tunnel et elle exploite désormais ce court tronçon de quelques centaines de mètres afin d'y faire rouler de nombreux et petits aller et retours successifs assurés chaque premier dimanche du mois en autorail Billard. Cette nouvelle activité rencontre un franc succès, à tel point qu'elle en est devenue victime certains dimanches. En plus d'entretenir la voie et le matériel, l'association préserve aussi le bâtiment de la gare de la Grande Chaloupe. À l'intérieur, une exposition sur l'histoire du chemin de fer sur l'île de la Réunion est présentée. Avec les différents événements et les différents dons recueillis, l'association récupère donc des revenus qu'elle va pouvoir investir par la suite. Nous ne pouvons que souhaiter bon vent à cette association qui ne démerite pas !

Pour information :

Chaque premier dimanche du mois, l'association « Ti Train Lontan » vous propose une visite du matériel ferroviaire et/ou une visite de la gare de la Grande Chaloupe avec entre autres une exposition sur l'histoire du chemin de fer sur l'île de la Réunion. Des balades en autorail sont proposées (2€ par personne) et une buvette est également mise à disposition, de quoi bien profiter sur place en famille entre amis ou en solitaire à la rencontre de passionnés !



Association Ti Train Réunion CHAQUE 1^{er} DIMANCHE DU MOIS

DÉCOUVREZ LE TI TRAIN À LA GRANDE CHALOUPÉ !

- Visite du patrimoine ferroviaire
- Découverte de l'histoire du chemin de fer
- Balade en autorail (billets en vente uniquement sur place)
- Buvette
- Repas à 10€ en vente sur place ou via HelloAsso

Réservation des repas sur : www.helloasso.com/associations/titrain

Contact : 06 92 38 53 91

<https://titrain.re>

titrain.re
association TITRAIN Réunion