



Bimestriel N°20

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

2 Maîtres
18 Compagnons Finis
6 Compagnons
10 Apprentis
551 Abonnés

Sommaire :

Telli, Draisy, les autorails du
« pauvre » verront-ils le jour ?.....2

Projection La ligne Asphyxiée.....4

Les projets d'ouverture ou de
réouverture de lignes.....5

Le CFHA, chemin de fer de Haute-
Auvergne.....6

Les Compagnons au travail.....7

Qu'on se le dise !.....8

La chronique de Raphaël.....9

Merci à tous nos donateurs !

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

Le mot du Président

Le printemps sonne à notre porte et le moins que l'on puisse dire, c'est que ce mois de mars aura été très mouvementé.

Grâce aux projections du film *La ligne asphyxiée*, sur la ligne d'Aurillac à Bort-Les-Orgues, La Compagnie internationale du Train assoit un peu plus sa notoriété et sa réputation. La rencontre avec le public, les différentes annonces dans la presse, sur les réseaux sociaux ou sur les sites des différentes administrations, Aurillac Tourisme, Cantal Destination, etc., ont permis de faire connaître un peu plus le travail de notre association, tout au moins dans le département du Cantal et même un peu plus loin. Notre nom ne résonne plus comme celui d'inconnus.



Maintenant, le train de la Compagnie est sur les rails et nous devons l'exporter encore plus loin. Suivant cette idée, nous lançons des démarches auprès d'éditeurs, des distributeurs de films et des cinémas nationaux. C'est petit à petit que nous construisons notre voie.

Tout cela ne fonctionne pas comme par magie. Chaque jour les Compagnons œuvrent individuellement ou en groupe à différentes petites tâches qui demandent du temps, de la rigueur et de l'engagement pour que de grands projets voient le jour. Aussi, il me semblait important d'ouvrir une nouvelle rubrique mettant ce travail à l'honneur. Dans cette nouvelle rubrique, nous essayerons de vous informer sur le travail effectué par chacun, en sachant que ce retour ne sera, bien sûr, pas exhaustif. D'une part, nous ne pouvons rapporter que ce dont nous avons connaissance et, d'autre part, il ne s'agira que de résumer les grandes lignes de nos travaux. Et puis il faut aussi prendre en compte les dossiers que nous gardons « secrets », que vous découvrirez sur le site ou lors de futures projections que nous partagerons avec vous.



Telli, Draisys, les autorails du « pauvre » verront-ils le jour ?

Dans un article du 30/12/2025, le journal Libération titrait : « Du Telli au Draisys, de grands projets pour les petites lignes de train » (Voir : <https://tinyurl.com/3r72547h>)

Cet article ainsi rédigé vante les mérites des futurs trains dit « légers » (20 tonnes) , entièrement autonomes, sur batterie et capables de sauver les « petites lignes ». Libération écrit : « Car même les plus ardents défenseurs du ferroviaire pour tous l'admettent : les TER actuels, souvent vieillissants, ne sont pas adaptés aux plus petites lignes, lesquelles ont pourtant des fonctions vitales : désenclavement, attractivité, diminution des trajets en voiture... »

Il est important pour nous de faire connaître notre opinion, et plus encore, d'informer le public et en premier lieu, nos chers membres de la Compagnie.



Photo Pascal Bastien/Libération

Il est donc temps de remettre quelques pendules à l'heure :

Concernant les termes employés, mettons tout de suite les points sur les « i » : on ne peut pas aujourd'hui parler de la « SNCF » comme d'une entreprise publique du ferroviaire. La Société Nationale des Chemins de Fer telle que nous la connaissions n'existe plus ! C'est maintenant un groupe dont le logo est représenté par quatre lettres. Son objectif n'est donc pas de faire circuler des trains mais de gérer des flux d'argent, de personnels, au sein de plusieurs filiales. Dès 2030, il n'y aura d'ailleurs plus aucun train SNCF puisque la privatisation faussement appelée « mise en concurrence », sera obligatoirement effective dans toutes les régions de France. Or, et paradoxalement, la SNCF n'a pas le droit de se positionner dans les appels d'offres, elle ne peut que proposer l'une de ses filiales.

Concernant les « petites lignes », ce terme n'existe pas non plus. On parle plutôt de réseau secondaire. En effet, le train ne peut fonctionner que par échange de biens ou de voyageurs. Pour ces derniers, des villes de moyenne importance amènent un flux de voyageurs dans des villes plus grandes. Ces grandes villes sont reliées par un réseau principal. À destination, le flux de voyageurs peut ensuite être redirigé, ou non, vers des villes de moyenne importance. C'est comme cela que les trains se remplissent. Ceci s'appelle « le maillage ». Cette notion a aujourd'hui disparu, puisque l'on propose des horaires de trains non concordants, qui ne permettent plus les correspondances.

Concernant le projet même de ces « petits trains », le but recherché et affiché dans les dires de leur promoteurs, est clairement une diminution du coût, par un entretien réduit de l'infrastructure d'une part, et par le coût réduit de l'autorail d'autre part. On propose donc de réduire le poids de l'autorail, avec pour conséquence un nombre de voyageurs moins important, ce qui permettrait de réduire l'usure de la voie. Ce raisonnement est tout simplement une aberration technique et économique. Voyons pourquoi. Techniquement, l'écartement de voie classique est exactement de 1435 mm, c'est ce qu'on appelle la voie normale. Or, l'écartement de voie choisi pour le transport ferré est directement lié à la charge transportée. Toutes les lignes établies à voie normale ont donc été édifiées pour faire circuler des trains de marchandises incorporant des charges importantes. Ceci concerne la masse totale d'un train, qui peut aller jusqu'à 3000 tonnes suivant les capacités de traction, le profil de ligne, et aussi et surtout la charge à l'essieu, en lien direct avec la masse maximale d'un wagon pris isolément.

Sur les lignes où le trafic était jugé moins important, on a ainsi réduit l'écartement de la voie à 1 mètre, ce qu'on appelle la voie métrique. Il y avait ainsi beaucoup de lignes en France à voie métrique. La plupart ont fermé mais il existe encore 720 km de ligne avec ce type d'écartement.

L'avantage de celles-ci, c'est leur infrastructure plus légère, donc moins coûteuse et autorisant des rayons de courbes plus serrés, s'inscrivant mieux dans le relief.

En dessous, on trouvera des lignes avec des écartements de 80, 60 voire 40 cm pour les mines, les carrières, etc.

Le plus petit des autorails circulant actuellement en France est le X73500 d'une capacité de 80 places pour un peu plus de 50 tonnes de masse sur rail. Pour comparaison, une locomotive électrique dépasse les 80 tonnes, une machine diesel électrique de ligne européenne peut, elle, peser plus de 100 tonnes. On peut donc déjà en déduire que le fait de créer un autorail plus léger que le plus léger des autorails existant ne réduira pas l'usure de l'infrastructure puisqu'on est déjà ici dans des minimums qui n'affectent pas le rail. Il existe aussi des limites qu'on ne peut pas atteindre. En effet, parmi toutes ces données, il faut encore inclure les paramètres vitesse, la protection passive, l'adhérence et la conductivité.

Pour qu'un train ait une vitesse élevée, il lui faut une masse minimale en lien avec sa tenue sur la voie. Sa masse va aussi jouer un rôle important dans l'adhérence. L'adhérence est d'ailleurs le problème fondamental du transport ferré, c'est ce qui fait aussi sa force. Moins de frottement, c'est moins d'énergie pour déplacer une charge. Seulement, si l'engin moteur est trop léger il va patiner pour se mettre en vitesse et, plus grave, enrayer* quand il voudra freiner. Sur les autorails actuels, on a déjà atteint la limite d'adhérence. Pour des freinages d'urgence, on a donc recours à des patins électromagnétiques qui frottent non pas sur la roue, mais directement sur le rail.

La masse sur le rail et le nombre d'essieux influencent aussi la qualité de « shuntage » du train sur la voie. Il faut savoir qu'une ligne est découpée en zones, appelées cantons, dans lesquelles circulent un faible courant électrique. Quand le train passe sur une zone, il shunte cette dernière, en établissant par ses structures métalliques, un « contact » entre les deux rails. Ceci provoque la fermeture des signaux lumineux, mais aussi celle des passages à niveaux, dont la commande fonctionne sur ce même principe. Sans ce mécanisme, les systèmes de contrôle ne pourraient détecter l'occupation d'une voie ! Certes il existe des moyens de se passer de courant de voie, tels que pédales, compteurs d'essieux, etc., mais cela enlève alors toute possibilité d'interopérabilité d'un engin trop léger. En particulier, il ne pourrait peut-être pas entrer dans une grande gare sans contraintes lourdes.

Enfin, la sécurité passive qu'offre un train, par exemple lors d'un choc contre un arbre, une voiture, un rocher, ce qu'on appelle un obstacle, est directement liée à sa masse. Son inertie est alors suffisamment importante pour qu'il ne soit pas nécessaire de mettre des ceintures de sécurité aux voyageurs. De même, sa conception lourde et robuste, comportant des structures déformables en métal ou en composite, protège le voyageur de l'écrasement. Les structures déformables nécessitent cependant un certain volume pour absorber l'énergie liée à un choc éventuel.

Concernant l'entretien d'une ligne de chemin de fer, celui-ci ne se résume pas à la voie. Il faut entretenir les abords, couper la végétation, veiller aux ouvrages d'art, à la stabilisation des parois des remblais et tranchées, vérifier les passages à niveaux, les signaux, pallier les aléas, et il faut donc avoir du personnel dédié pour tout cela. Or, ce coût est pratiquement le même, que l'on fasse circuler 40 trains de 1500 tonnes par jour ou un autorail de 20 tonnes ! Sur ce chapitre, c'est donc « économie 0 » !

Il faut aussi examiner le coût de la gestion des circulations. Une ligne de faible capacité est très souvent une ligne à voie unique. Si l'on veut faire circuler plusieurs trains, il faut donc organiser des croisements, des espacements, etc. Il faut donc du personnel pour cela. Or là aussi, leur nombre sera identique que l'on fasse circuler 4 ou 40 trains par jour.

Enfin, reste la question de l'affluence voyageur. Si l'affluence voyageur a baissé drastiquement en France dans le transport ferré, hors TGV et banlieue, c'est à cause d'une mauvaise gestion volontaire de ce moyen de transport. Si un projet de train léger venait à améliorer l'affluence voyageur, il faudra donc revenir à un moyen plus lourd. Dans tous les cas, le coût sera important et seules les régions pourront le prendre en charge.

Le projet d'autorail léger, ressemble donc à du jus de cerveau financé par l'Etat et porté par des décideurs sans aucune culture ferroviaire. Globalement, ce projet consiste à mettre en place un système qui pourrait s'avérer moins fiable, moins sûr, moins rapide et tout aussi coûteux que le système actuel, et surtout sans exploitation possible de la ligne concernée par un trafic de marchandises performant lourd, généralement rentable, puisque l'infrastructure et son entretien ne le permettront pas. Il faut d'ailleurs se demander pourquoi la privatisation dans le ferroviaire a concerné en premier le fret... Les promoteurs de l'autorail léger veulent simplement donner le change en se faisant passer pour des sauveurs du transport ferré, alors qu'ils en sont les fossoyeurs. En vendant à prix d'or un système mort-né aux régions, celles-ci se retrouveront rapidement dépassées par la charge financière d'un moyen de locomotion inutilisable et inutilisé.

En fait, ils réinventent le tramway nommé, par leur désir, Telli.. Draisie... Bravo !

*Le terme enrayage désigne le fait que les roues du train se bloquent lors du freinage et glissent sur le rail malgré la mise en action des dispositifs curatifs, sablage et anti-enrayeurs. Ce problème survient dans le cas de rail « gras », pollution oléagineuse principalement. Il peut en résulter un allongement des distances de freinage, des dépassements de vitesse, des usures prématurées des roues.

Projection La ligne Asphyxiée

Mauriac 137 personnes, Riom 64 personnes, Ydes 84 personnes, Murat 21 personnes, Aurillac 154 personnes le 26 et 170 le 27.

Ces chiffres sont à mettre en relation avec la taille des communes et des cinémas. Ainsi à Ydes, la projection s'est faite dans une salle pratiquement complète, contenant 100 places.

Georges Ségerie était présent à Mauriac comme aux deux séances à Aurillac. Il avait ainsi installé le décor habituel, mais qui fait toujours plaisir et qui met les spectateurs dans l'ambiance.

Chaque projection a été suivie d'échanges très enrichissants. Comme d'habitude les spectateurs n'osent pas trop commencer à poser des questions. Pour les décider, dans une gestuelle maintenant bien rodée, nous commençons à conter quelques histoires de chemin de fer. Nous expliquons pourquoi transporter des marchandises par le fer et comment la chute de cette activité entraîne avec elle toute la vie des bourgs de notre France si chère à nos cœurs.



Projection Mauriac



Projection à Ydes et à Aurillac

A Riom, nous avons eu droit à une surprise de taille. La famille de Madame Firbal était présente dans la salle. Madame Firbal était la dernière « chef de gare » de Saigne-Ydes, aujourd'hui décédée. Dans le film nous lui avons rendu un hommage assez émouvant et nous avons été remerciés lors de l'échange avec le public pour ce travail. Séquence frisson donc.

A noter un faible taux de participation à Murat. Ceci n'est pas seulement dû au fait de l'éloignement de la ligne mais aussi au fait que la communication n'a pas été suffisante. Nous avons certainement des progrès à faire dans ce sens mais, même à cette occasion, les gens sont restés bien après la fin de la projection pour échanger.



Georges Ségerie était présent à Mauriac. Il avait ainsi installé le décor habituel.

En conclusion, on peut dire que ce fût une très belle surprise à Aurillac puisque nous avons rempli deux fois la deuxième plus grande salle du cinéma Le Cristal. Dixit les responsables, ils nous attendent, car nos films apportent plus de monde que des sorties nationales. Nous avons ainsi pu tisser des liens avec de nouvelles personnes pour agrémenter nos recherches mais également et surtout, cela nous permet d'informer les gens sur l'utilité vitale du transport ferré ainsi que les mettre en garde contre une destruction qui sera irréversible.

Les projets d'ouverture ou de réouverture de lignes

Vous retrouverez dans cette rubrique les informations concernant les projets d'ouverture ou de réouverture de ligne, qui permettent de ne pas désespérer de l'avenir du rail en France et en Europe.

Après deux visites dans les Pyrénées-Orientales (voir les Brèves 18 et 19), nous partons maintenant dans l'Est de la France, entre la Meuse et les Vosges. Plus précisément, il s'agit d'évoquer ici le projet de **remise à niveau d'une section de la ligne de Nançois-Tronville à Neufchâteau**. Ce projet s'inscrit dans un projet plus vaste, dit Cigéo, permettant le stockage profond de déchets radioactifs. La modernisation permettrait le transport des matériaux nécessaires à la construction du site, puis, ultérieurement, le transport des déchets eux-mêmes.



Crédit photo : Ketounette, CC BY-SA 4.0
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=42786939>

Cette ligne, qui suit plus ou moins le cours de la rivière Ornain, est référencée ligne n°027 000 par la SNCF. Ouverte à l'origine pour le transport de la houille destinée aux industries métallurgiques locales en 1875, puis rapidement ensuite au transport de personnes, elle aura traversé les conflits mondiaux. Elle sera fermée au trafic voyageur en mars 1969, puis par tronçons au trafic fret, avec une fermeture totale en 2020.

La réouverture partielle de cette ligne, entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-Le-Château, serait associée à la création de 14 km de ligne nouvelle entre ce dernier point et le site Cigéo.

Le projet implique :

- . la réfection de la totalité de la plateforme existante
- . la réfection de la voie, donc le remplacement des rails, traverses et ballast actuels, volume estimé à 45 000 tonnes de ballast, 60 000 traverses (béton monobloc) et 72 km de rails soudés.
- . la rénovation d'ouvrages d'art (ponts-routes, ponts-rail), nécessaires pour au moins 16 d'entre eux. Pour une dizaine, il s'agira d'opérations assez lourdes entraînant le remplacement de parties entières, voire une reconstruction totale.
- . le remplacement de passages à niveau (PN) : sur les 57 existants, SNCF Réseau prévoit d'en conserver 37 et d'en supprimer 22 pour renforcer la sécurité de la ligne.
- . l'installation de nouveaux systèmes de communication aux quatre points d'embranchement de la ligne : en gare de Nançois-Tronville, en gare de Gondrecourt-le-Château et au niveau des deux Installations Terminales Embranchées (ITE).
- . la mise en place et la motorisation d'aiguillages en gare de Nançois-Tronville pour permettre aux trains d'accéder directement à la ligne Cigéo sans manœuvre.

Les études projet (préparatoires aux travaux) sont en cours. Les dossiers de consultation sont prévus pour être lancés en 2027 et les appels d'offres des entreprises de travaux prévus pour 2028. La mise en service est prévue pour 2032 avec environ 100 convois par an et une vitesse de ligne de 40 km/h.

Sources :

. Ligne de Nançois-Tronville à Neufchâteau

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Nan%C3%A7ois_-_Tronville_%C3%A0_Neufch%C3%A2teau

. Modernisation de la ligne de fret Nançois-Tronville - Gondrecourt-Le-Château

<https://www.sncf-reseau.com/fr/modernisation-ligne-nancois-gondrecourt>

<https://www.youtube.com/watch?v=D6KktNhZAeM>

Le CFHA, chemin de fer de Haute-Auvergne



63000 Photo Camille H. CFHA

Le printemps est là et sur la ligne de Bort à Neussargues, les travaux vont reprendre après la trêve hivernale afin de préparer la saison. Or, le travail ne manque pas.

Sur le matériel, il faut vérifier moteurs, roues, bogies, système de freinage, etc., donner un coup de propre intérieur/extérieur et repeindre quelques endroits de carrosserie.

Entre Riom-ès-Montagnes et Lugarde-Marchastel, les bénévoles de l'association ont chargé sur un train de travaux composé de wagons plats, plus de 800 traverses destinées à reprendre certaines zones. Vous n'êtes pas sans savoir que même si une ligne de chemin de fer est très solide, il faut prévoir un entretien préventif afin de préserver dans le temps la sécurité des circulations et prévenir des ralentissements gênants.

Ces traverses ont été dispersées, à force de bras, dans les zones concernées au bord de la voie et une entreprise privée va remplacer celles-ci, avec des engins mécanisés, soulageant de fait les bénévoles d'un travail important, technique et surtout épuisant.

Ceci laisse du temps pour continuer divers travaux, comme, par exemple, changer un rail usé ou une traverse, dresser la voie, curer des fossés ou des entre-rails sur les passages à niveau et bien sûr tailler arbres et végétation.



Photo CFHA

Et pour débiter ce mois d'avril, en plus des circulations régulières, le train de la chasse aux œufs pour les petits et les grands circulera.

Les Compagnons au travail

Au cours des deux derniers mois, nous avons avancé à grand pas sur les recherches que nous menons concernant la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-Près-Martel. Alain T., fidèle à son habitude a, en plus de son activité de gestion du site de la Compagnie, « dégoté » des documents importants et surtout des photos absolument uniques qui nous ont permis de lever le voile sur certaines questions historiques concernant la construction de la ligne.

Dans la foulée, nous avons demandé et obtenu les droits d'exploiter ces images non sans avoir été obligés de remplir des contrats pour certaines d'entre elles. Elles ont ensuite été mises sur le forum, dans la partie réservée aux Compagnons finis, pour que chacun, à hauteur de ces compétences et connaissances, essaie de résoudre les énigmes en partageant nos idées diverses.

A noter qu'en plus de tout ça Alain.T. travaille au graphisme des prospectus et aux gravures des futurs DVD de la Compagnie.

Nous préparons aussi les futurs expéditions dans les gorges de la Cère à la recherche d'éléments disparus. Nous



avons trouvé un allié de taille en la personne de Georges Ségerie. Toujours présent lors de nos projections, il connaît très bien cet endroit et a décidé de nous servir de guide.

Le 16 mars 2026, nous avons réalisé la première interview d'une personne ayant vécu

en gare de Miécaze. Il s'agit de Monsieur Michel Delplanque que nous avons rencontré lors d'une projection de « Voyage au cœur d'un volcan ». Michel a grandi en gare de Miécaze ; arrivé à l'âge de deux ans, il en est reparti à son père étant chef de gare.

Vous retrouverez cette interview complète bientôt sur le site de la Compagnie. Des extraits serviront pour le prochain film sur cette ligne. Cet entretien sera bien sûr conservé comme mémoire pour ne pas laisser dans l'oubli cette vie de cheminot.

Pendant ce temps, on peut souligner le travail de Yves C. qui s'évertue à nous instruire en proposant régulièrement une « photo mystère » d'un coin de France. S'il n'y avait pas certains champions au sein de l'association (Jean-Marc, Jean-Philippe, ...), je pense qu'on serait encore à quelques énigmes en arrière. En tout cas, merci à lui d'animer ainsi le forum.

Au mois de mars, nous avons donc eu 6 projections cinéma à organiser. Nous avons dû investir pour produire 5 affiches grand format de 120x160 et 10 affiches de 40x60. Nous avons mis en place un service d'information efficace auprès des radios et journaux. Berny, notre référent communication, s'est chargé de retransmettre aussi sur les réseaux sociaux. Notre secrétaire a aussi fait partir plusieurs courriers postaux aux différentes communes susceptibles d'être intéressées par les projections.

Merci aussi à Raphaël, notre jeune reporter, toujours là pour participer, donner des idées, des conseils et partager avec nous ses voyages. Et merci à nos relecteurs et correcteurs, Yves D. et Yann, toujours aussi vigilants.

Qu'on se le dise !

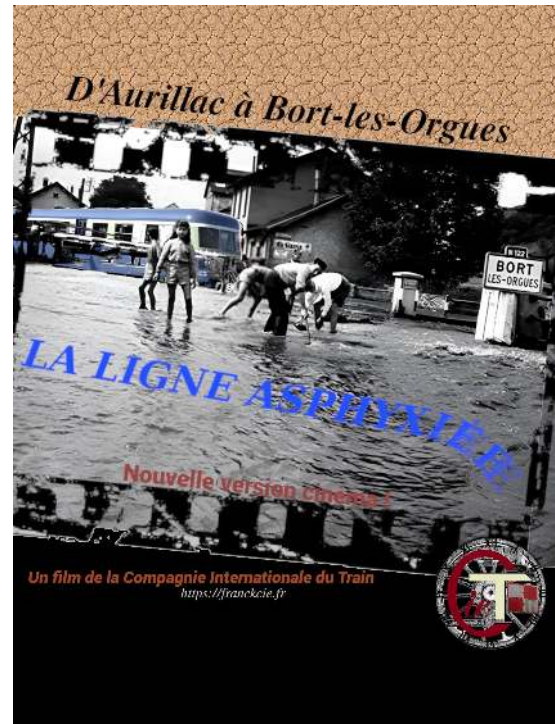
La Compagnie met en vente une des affiches du film *La ligne asphyxiée*.

Affiche de 120 x 160, papier de qualité 135g couché mat, au prix de 25€ frais de port compris.
Merci de faire votre demande via ce mail :

lescompagnonsdutrain@gmail.com

Indiquez votre nom, prénom, adresse et moyen de paiement (chèque ou R.I.B).

Premier arrivé, premier servi.



La chronique de Raphaël

En voyage d'Aurillac à Arvant.



Au mois de septembre 2025, je suis allé au cinéma. C'est d'ailleurs le seul film que je verrai cette année-là. Et pour marquer l'occasion, quoi de mieux que de se déplacer à Aurillac (15) pour visionner un film hors du commun : « Voyage au cœur d'un volcan ». Cette magnifique réalisation, issue de l'étude éponyme de Didier CHATEAU, a été adaptée afin d'être diffusée devant un plus large public. La présentation de ce nouveau film, au cinéma « Le Cristal » à Aurillac, débute en ce jeudi 11 septembre 2025 à partir de 20h00. Ce film démontre et explique la remarquable histoire de la section de ligne comprise entre Arvant (43) et Aurillac. Dans cet ouvrage se mêlent la grandeur et la décadence d'une ligne ferroviaire essentielle à l'ensemble d'un département : des premiers projets à sa situation actuelle en passant par son inauguration, son tracé, sa conception ingénieuse, ses gares et ouvrages d'arts ou encore par son exploitation, bref, tout y passe ! À la fin de la projection, les Compagnons présents ont animé un formidable débat, enrichissant, passionnant et varié.



Le lendemain matin, il est temps de rentrer en Bretagne. Le trajet retenu passe par Clermont-Ferrand et Paris. À l'idée de prendre notre premier train, je suis partagé entre deux émotions, triste de devoir quitter d'ores et déjà ce coin de France mais enchanté d'emprunter la section de ligne reliant Aurillac à Arvant. J'ai hâte de pouvoir constater et observer par moi-même un maximum d'éléments et d'informations qui ont été présentés la veille.

Les premières sensations apparaissent à la gare d'Aurillac, quelle tristesse d'observer un plan de voies réduit, une gare sans aucun convoi de marchandises, une gare qui a perdu un peu de son âme. De passage sur le grand viaduc, j'aperçois la rivière la « Jordane » en contrebas. À hauteur de la commune d'Arpajon-sur-Cère, il est possible de voir les vestiges de nombreux embranchements ferroviaires tous plus importants les uns que les autres. Une fois arrivé à Vic-sur-Cère, nous commençons la grande ascension du Lioran, nous entrons désormais dans les vestiges du plus grand volcan d'Europe. Au cours de la montée, nous passons dans les gares de Thiézac et Saint-Jacques-des-Blats, ces gares essentielles à la vie des villages voisins mais où les trains ne s'arrêtent plus... À l'approche du Lioran, comment ne pas penser au tunnel du même nom ? Cet ouvrage suscite une certaine admiration quant à ses caractéristiques et à son procédé novateur de construction pour l'époque. Et cette station de ski qui voit passer tant de monde en basse saison. Elle permet un procédé unique en Europe qui consiste à aller skier de suite après la sortie du train, grâce à l'une de ses toutes premières remontées mécaniques qui vient chercher les skieurs dans la gare ! Notre chemin continue en direction de Neussargues tout en perdant de l'altitude. Lors de l'arrêt à Murat, la minoterie Jambon est bien visible. A Neussargues, la proportion entre la gare et le village à de quoi surprendre mais pas autant que son origine et son histoire. Les gorges de l'Alagnon et sa succession d'ouvrages d'art se dévoilent et se rapprochent avant d'arriver rapidement à Arvant. Le voyage vers Clermont se déroule et se termine sans encombre, le cœur rempli de vives émotions et de souvenirs impérissables.

Prendre connaissance de l'importance du chemin de fer par l'intermédiaire de cette étude et de ce film fut une formidable expérience. Prendre la pleine mesure de l'ensemble des informations en observant la dite ligne depuis le train le lendemain a constitué un exceptionnel moment ferroviaire.

