



Bimestriel N°6

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

1 Maître
20 Compagnons Finis
6 Compagnons
6 Apprentis
460 Abonné(e)s

Le mot du Président



Une année qui va se terminer et une autre qui commence... L'été, c'est la saison des fermetures de lignes et l'hiver celle des fermetures des postes et des gares, en préparatif du modernisme triomphant.
D'un côté nous attendons avec impatience le retour des trains de nuit. Mais de l'autre, ne nous leurrions pas ! Le Paris - Aurillac ne sera livré qu'à la petite cuillère, seulement pendant les vacances et uniquement le week-end. Avec un départ de Paris à 19h27 et une arrivée à Aurillac à 7h30, quand tout ira bien, nous voilà revenu au temps de la vapeur. Le train « pompera » 5 heures à Brive ; c'est ça le progrès !

A noter : les organisateurs ne savent même pas comment ils assureront ces trajets, car il n'y a plus de locomotives disponibles. Les 67400 devraient déjà être radiées, elles sont peu nombreuses et à bout de souffle. Les 75000 aussi sont peu nombreuses et utilisées ailleurs.

Pendant ce temps, la SNCF supprime le chef de service en gare de Neussargues, laissant présager la fermeture de la ligne de Béziers. C'est à croire que les dirigeants font du vaudou puisque les dernières pluies diluviennes du mois de septembre ont emporté une partie de la ligne entre Bédarieux et Millau. Si maintenant le ciel se met aussi contre nous, nous n'allons pas y arriver...

A ce jour les travaux sur la ligne emportée semblent en bonne voie mais d'autres fermetures sont à prévoir pour encore des « travaux pansements ».

Autre mauvaise nouvelle : Railcoop a été placée en redressement judiciaire. C'est triste car beaucoup de personnes ont voulu y croire. Soyons cependant réalistes : même si elle arrivait à se redresser, il sera très difficile pour cette entreprise privée de dégager des bénéfices alors qu'elle doit, en plus des frais inhérents à son activité, payer les péages nécessaires aux dégagements des fonds servant à l'entretien du réseau. Seuls le transport d'un nombre important de wagons par convoi, le transport de wagons isolés et le maillage national peuvent permettre à une entreprise de dégager des fonds.

Erratum

Dans les dernières Brèves (N°5), un reportage était titré : Visite de la 141P9 à Toulouse
Bien sûr il s'agissait de la 241 P9.



D'une façon plus générale, si le gouvernement avait véritablement voulu mettre en place une politique de développement du fret ferroviaire, il aurait fait tout le contraire de ce qu'il fait depuis des lustres. Il aurait, par exemple, développé un réseau plus solide pour imposer le feroutage aux transports routiers qui eux ne payent pas, ou peu, l'usage de l'infrastructure qui est entièrement subventionnée par le contribuable.

Côté tourisme, le déferrage de la ligne de Capdenac à Cahors a commencé... dans un tunnel. Ce qui prouve que les fossoyeurs sont bien conscients de la honte qui pèse sur eux.

Bientôt nous serons le premier pays civilisé sans train, car il ne sera pas possible de faire machine arrière. Les destructions vont à la vitesse de l'express. Et pour sceller le tout, en 2028, c'est la privatisation qui prendra le pas.

Si elle est précédée de grandes annonces optimistes, la réalité sera toute différente. Un des objectifs inavoués est de raboter le statut du cheminot, qui conduira à un abaissement de leurs conditions de travail, pour augmenter la productivité. Certes, cela en satisfera plus d'un, mais pas les voyageurs qui en payeront et en paient déjà le prix.

Sur un plan plus optimiste, il y aura bien un retour en arrière un jour mais il s'avérera très difficile car, d'une part, il faudra tout reconstruire (et à quel coût) mais en plus, les savoirs seront locaux, et certains aspects techniques auront été perdus.



Fonctionnement du site.

Petits rappels concernant le fonctionnement du site :

- Les mots de passe du site ont été renforcés pour plus de sécurité. Maintenant vous devez choisir au moins 13 caractères dont au moins un chiffre, une majuscule, une minuscule et un caractère spécial.
- Si vous avez oublié votre code, vous pouvez faire une demande de réinitialisation via l'onglet connexion. Si vous ne savez pas comment faire vous pouvez utiliser « Info&Contact », nous vous retrouverons grâce à votre adresse mail. En revanche, ne remplissez pas un nouveau formulaire d'abonnement !
- Si vous ne voulez plus recevoir les messages liés au forum, il faut sélectionner l'onglet " Abonnements " en haut du forum. Là vous pourrez choisir quel type de messages vous voulez recevoir.
- Si vous ne voulez plus recevoir de notifications liées à la messagerie du site, vous pouvez le demander via le formulaire de contact ou vous désabonner directement.

Concernant la visualisation des vidéos. Certains nous font encore remonter des difficultés de visionnage, avec des coupures régulières. Il y a trois facteurs explicatifs de ce problème :

- une réception faible,
- notre serveur qui n'est pas suffisamment puissant,
- un encodage des films mal configuré.

Pour le premier nous ne pouvons pas grand chose, sauf à vous conseiller de passer par une box 4 ou 5g à la place du filaire si vous utilisez ce réseau chez vous.

Pour le deuxième, c'est une question de budget en fonction de nos cotisations. Dès que l'on pourra envisager un changement, nous le ferons.

Pour la troisième, nous avons étudié des encodages plus légers et mieux adaptés, vous ne devriez plus rencontrer ce problème sur les prochaines productions. Merci pour vos retours.



Décès de Pascal Béjui

Dimanche 24 septembre, un passionné du rail, un de ses historiens, nous a quittés. Pascal Béjui, figure très connue des amateurs de chemins de fer, s'en est allé à l'âge de 69 ans des suites de maladie.

Il avait parcouru le monde comme photographe, et il rédigeait des articles dans différentes revues. Il avait créé à la fin des années 80 les éditions « La Régordane », bien connues des ferroviphiles, publiant des livres spécialisés sur les chemins de fer et également sur l'histoire régionale, puis, plus tard, des vidéos sur les trains, avec parfois des images de sa production. Il n'était pas rare de l'apercevoir au bord des voies dans les trains touristiques ou sur des spéciaux du réseau national.

Installé de nombreuses années à Chanac en Lozère, il avait fini par transférer son activité dans le Puy-de-Dôme.

Pascal Béjui avait à cœur de publier des ouvrages très fouillés d'un point de vue historique et technique. Il était doué pour concevoir de belles présentations et maître dans l'art du choix des documents. Ce sont des qualités qui lui sont attribuées par tous ceux qui le connaissent.

Il avait d'ailleurs cessé cette activité d'édition, car la qualité qu'il voulait obtenir avait un coût. Or, la baisse des ventes liée au développement d'internet et à la raréfaction des amateurs de trains, tout ceci dans un contexte économique difficile, ne lui permettaient plus de tenir son cap. Remarquablement, il ne voulait pas bâcler la tâche pour en abaisser le prix, et on ne peut que le féliciter d'avoir toujours gardé sa ligne conduite en la matière.

Il était sympathique et abordable, présent sur son stand dans les manifestations ferroviaires où il participait en tant qu'exposant. Très érudit, une simple demande de renseignement conduisait à une longue conversation d'où on ne sortait pas indemne d'informations historiques.

Le départ de Pascal Béjui laisse un grand vide dans le monde des passionnés du rail.

Qu'il repose en paix.

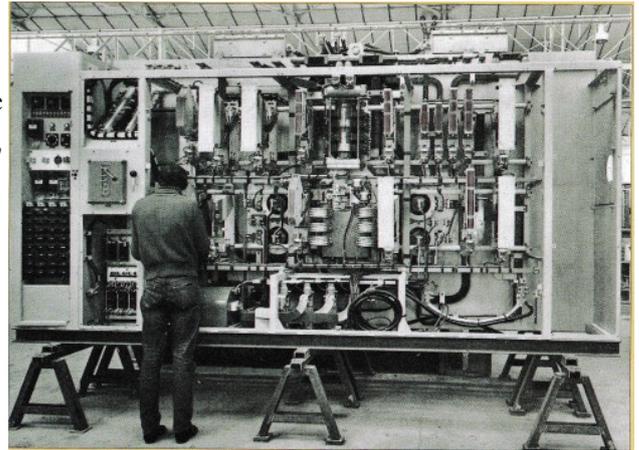
Concernant les futures productions

Les 4400 kW

Notre Compagnon Valentin a rédigé un article majeur sur le fonctionnement des 4400 kW : l'électronique de puissance, commande et les différences entre les machines.

Une œuvre vraiment complète et remarquable.

Bientôt en ligne !



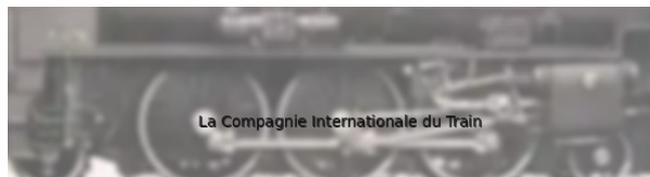
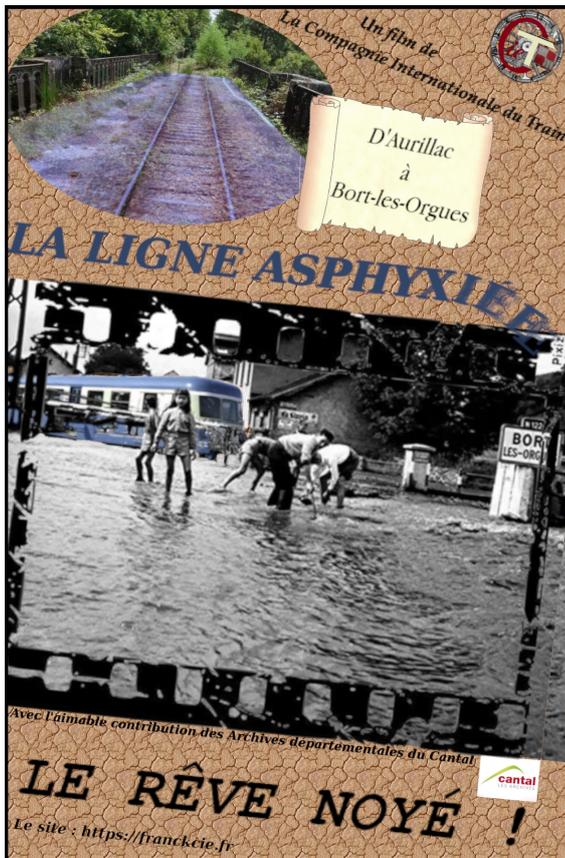
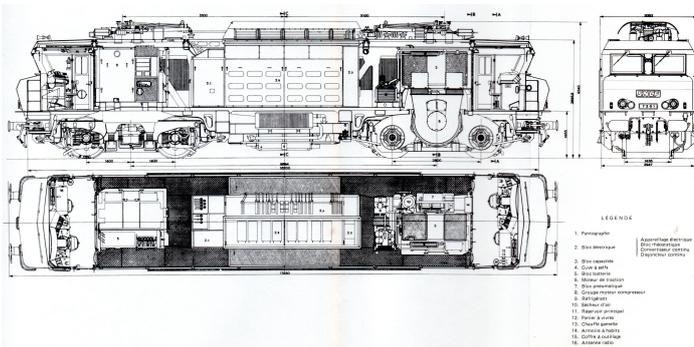
La ligne asphyxiée

Le film en version courte sur la ligne d' Aurillac à Bort les Orgues en passant par Miécaze est enfin finalisé. Ce seront 2h50 d'un voyage magnifique avec des histoires et des témoignages inédits.

La sortie du film en avant-première aura lieu le 12 janvier 2024 en présence de tous les collaborateurs du projet, des Compagnons et des invités.

De l'accueil que réservera le public à ce film, découleront les invitations pour les projections futures.

Après quoi il sera décliné sur le site en deux versions : celle diffusée et une version longue.



D'Aurillac à Bort-les-Orgues la ligne asphyxiée...

Ce film témoigne du riche passé historique de l'une des lignes les plus remarquables du Massif-Central. Elle fut unique, tant pour le talent des hommes ayant œuvré à sa construction, que pour son tracé, ses ouvrages d'art, mais aussi pour son tragique destin.

Construite de 1888 à 1893, puis fermée en 1994, la ligne d'Aurillac (15) à Bort-les-Orgues (19) via Miécaze (15), faisait partie intégrante d'une grande radiale entre Bourges (18) et Miécaze via Montluçon (03), Eygurande-Merlines (19) et Bort-les-Orgues. Pendant son court siècle d'exploitation, elle n'a cessé de servir une région essentielle pour la terre de France. En effet, ses rails ont dessiné un axe majeur pour la préfecture du Cantal, Aurillac, et l'une des sous-préfectures, Mauriac, en traçant la liaison directe la plus courte jamais égalee d'Aurillac à Paris.

La grandeur et la décadence de cette ligne " des Houillères ", mais aussi de tous les territoires avoisinants liés au passage de ses convois, vous seront contés en admirant l'une des rares et premières vidéos cabines à bord d'un mythique autorail X2800 surnommé " le Bleu d'Auvergne " , tournée quelques semaines avant la fermeture de la ligne.

Tout au long de ce voyage, l'argumentaire est étayé par de nombreux documents d'archives et de témoignages d'hier et d'aujourd'hui. De la construction jusqu'au défermage de la voie en 2001, en passant par la coupure brutale imposée par un barrage la bâillonnant à jamais et ce malgré une lutte acharnée des populations pour la sauver.

Le nord du Cantal se trouvait alors sacrifié sur l'autel du " tout routier " propice à l'enclavement.





Faire un don à la Compagnie

Seuls les Compagnons finis, donc membres de l'Association « La Compagnie Intl du Train », cotisent pour le fonctionnement de cette dernière. Cet argent permet principalement de faire fonctionner notre serveur qui est indépendant. Cela permet de vous offrir un contenu sans publicité et sans traçage.

Si les Compagnons ont fait le choix d'offrir à tous une plateforme de partage gratuite et libre, vous pouvez participer en faisant un don à notre association. Même un tout petit don nous permettrait de développer nos projets ferrovipathe !

Sur le site vous trouverez une page dédiée : <https://franckie.fr/faire-un-don/>