



Bimestriel N°14

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

2 Maîtres  
18 Compagnons Finis  
6 Compagnons  
11 Apprentis  
535 Abonnés

Sommaire :

Voyage au coeur d'un volcan.....2  
Pont transbordeur Toulouse.....3  
Bibliographie.....7  
La chronique de Raphaël.....8

Merci à tous nos donateurs !

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

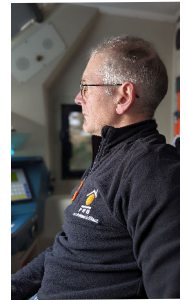
## Le mot du Président

Le printemps arrive à grands pas et les projets fleurissent dans les esprits. Les Compagnons élaborent des programmes pour une future rencontre, d'autres pensent à de prochains reportages, à des plans pour aller « spotter » quelques circulations ferroviaires. C'est ainsi quand les beaux jours sont là.

Pendant ce temps, les administrateurs du site mènent quelques opérations de rénovation invisibles. Ils essayent de répondre au mieux à tous les dysfonctionnements qui peuvent survenir. Dernièrement, grâce à de généreux donateurs, nous avons pu acquérir un Raspberry PI qui sauvegarde chaque nuit, toutes les précieuses données des Compagnons, comme les images, le forum, etc. Un grand merci à notre informaticien bénévole qui se met à la tâche dès qu'il le peut pour le bien de tous.

Avec la belle saison, c'est aussi la 241P9 de Toulouse qui a déménagé pour la ville de Carmaux. La restructuration (ou est-ce plutôt une démolition ?) de l'ancien dépôt, et celle des ateliers sont toujours en cours pour faire place à la future gare TER. Pendant ce temps les associations s'activent pour sauver le patrimoine, comme ce fût le cas pour le pont transbordeur.

Enfin, il ne faudra pas oublier la projection de notre film « Voyage au cœur d'un volcan », le 9 mai prochain. Nous espérons beaucoup de cet événement mais comme pour toutes les œuvres artistiques, même sur fond historique, nous ne pouvons pas présumer de la réussite. Produire un film tous publics sur une ligne de chemin de fer encore en service, dans le contexte actuel, et dans notre pays qui entretient un rapport particulier vis-à-vis du transport ferroviaire, reste un défi. Cependant, les Compagnons aiment les défis et ne sont pas là pour reculer devant la difficulté mais démontrer l'évidence d'une logique de transport qui devrait pourtant s'imposer d'elle-même.



# Voyage au coeur d'un Volcan

Rappel : Le film « Voyage au Coeur d'un Volcan » est enfin arrivé à son terme. L'avant-première est prévue le 9 Mai 2025 à la salle Hélitas à Aurillac. Bien entendu, tous les membres de la Compagnie sont invités. Si vous souhaitez venir, il vous suffit juste de confirmer votre présence par mail ou par téléphone comme indiqué sur l'affiche.

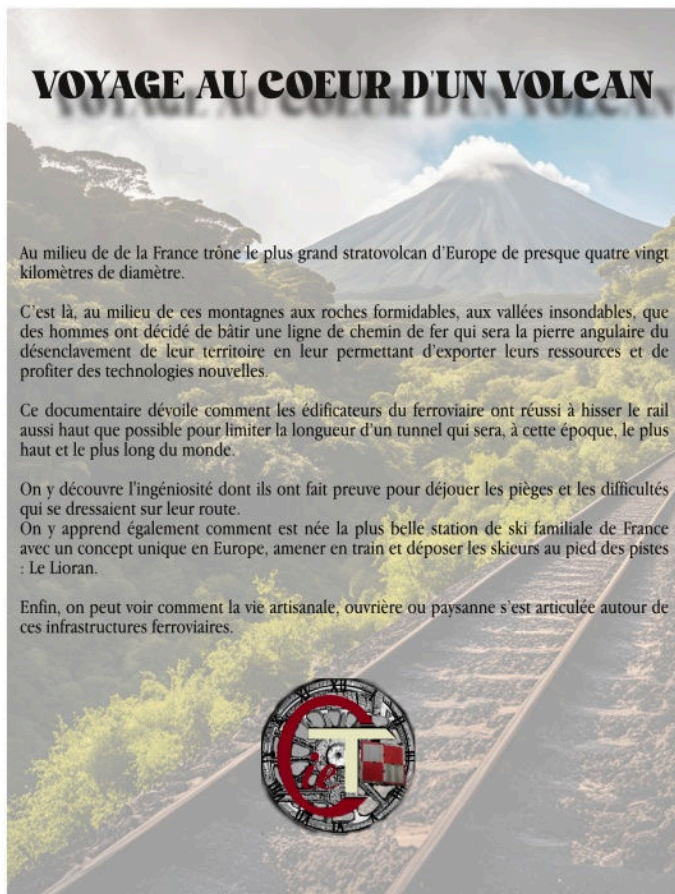
Vous pouvez visionner la bande annonce ici :

## Bande annonce film

Ou en flashant le QRcode sur l'affiche.

Comme pour notre dernier film, nous organiserons le « verre de l'amitié » à l'issue de la projection.

La compagnie a également démarché plusieurs salles de cinéma dans l'espoir d'une possible projection.



Ce film, d'une durée de 1h30, a été monté dans le but d'intéresser un maximum de personnes. Il n'est donc pas axé sur les particularités méconnues du monde du chemin de fer mais plus largement sur les moyens mis en œuvre pour construire cette ligne et également comment le développement industriel et économique s'est épanoui grâce au chemin de fer.

9 MAI 2025

20H30 SALLE HÉLITAS Aurillac

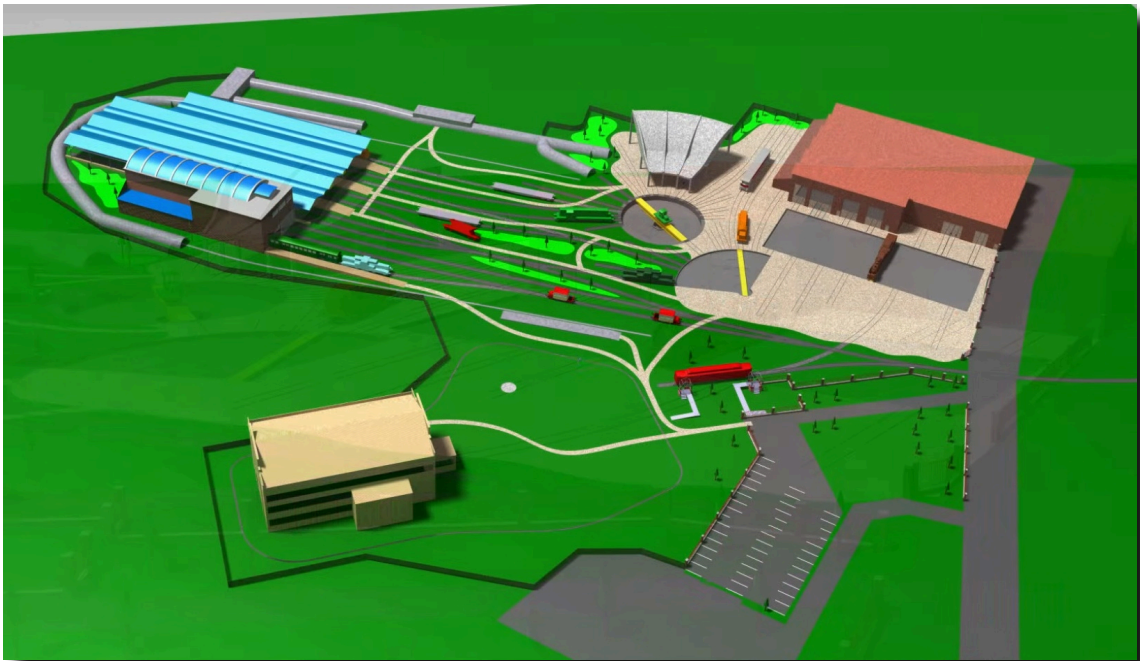
# Pont transbordeur de Toulouse

Nous avons déjà évoqué le sujet dans ces pages : le dépôt historique de Toulouse Périole va être complètement rasé pour donner place à de nouveaux bâtiments et infrastructures.

L'amicale des anciens et amis de la traction vapeur (AAATV) était intéressée par le pont tournant de 24 m qui lui sera utile pour tourner sa locomotive à vapeur afin d'éviter de circuler à vitesse limitée, tender en avant. Bien sûr, ce n'est pas encore une priorité, mais il était important de préserver cet élément du patrimoine. L'intention était de le mettre en place à Carmaux.

Le centre de la mine et du chemin de fer (CMCF) d'Oignies, quant à lui, cherchait un pont transbordeur de 24 m afin de faciliter l'accès à un de leurs bâtiments pour certaines de leurs locomotives.

Ci-dessous, le projet du CMCF

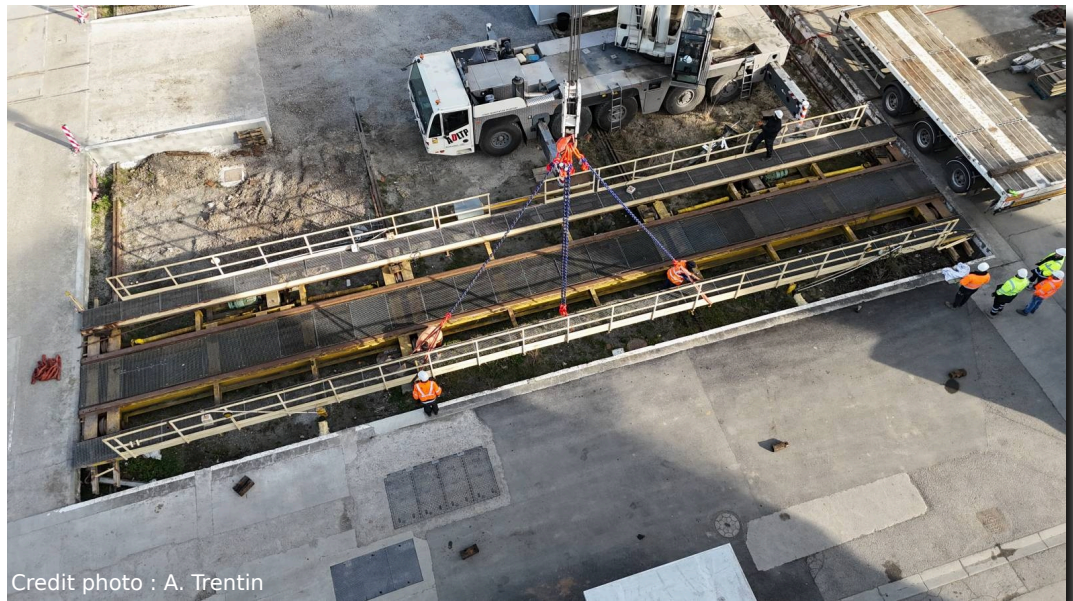


Les demandes ont été faites auprès de SNCF patrimoine et SNCF réseau qui ont accepté de céder les deux équipements. Ce sont donc deux nouveaux éléments de l'histoire du chemin de fer qui seront sauvegardés.

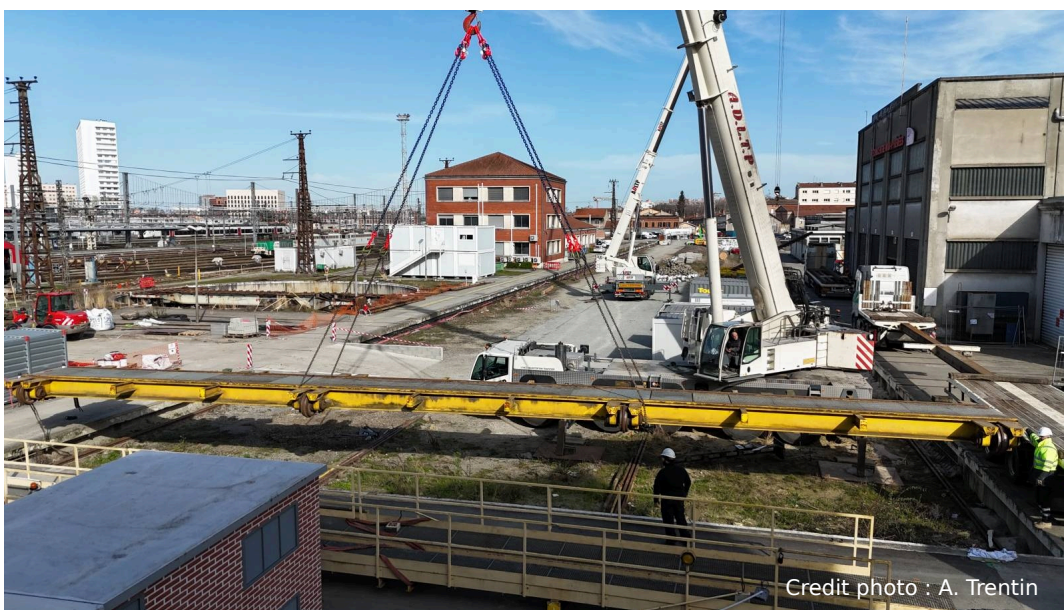
Les travaux de démontage ont commencé début février et pendant plusieurs semaines, les deux associations ont travaillé de concert pour préparer le déménagement de ces pièces historiques. Il fallait aussi attendre le démontage de la caténaire pour que les grues puissent travailler sans risque.

Après trois voyages à Toulouse pour démonter tout ce qui pouvait l'être (câblages, cabines de commandes, etc.) nos collègues d'Oignies ont enfin vu se réaliser le transfert du matériel sur les camions. Le 4 mars 2024 les deux grues et les camions étaient en place.

Ils ont commencé par retirer les passerelles.



Puis ce fut le tour de la poutre centrale qui supporte la voie.



Le tout a été posé sur un camion “à rallonge” : l’avant et l’arrière sont réunis par une poutre centrale qui s’allonge selon le besoin.



Credit photo : A. Trentin

Ils ont également récupéré les rails spéciaux.



Credit photo : A. Trentin



Et le tout est parti en direction du Nord où le convoi est arrivé sans encombre.



Voici donc terminées avec succès les premières phases de l'« opération cassoulet », car c'est ainsi que nos collègues ont appelé cette récupération du transbordeur !

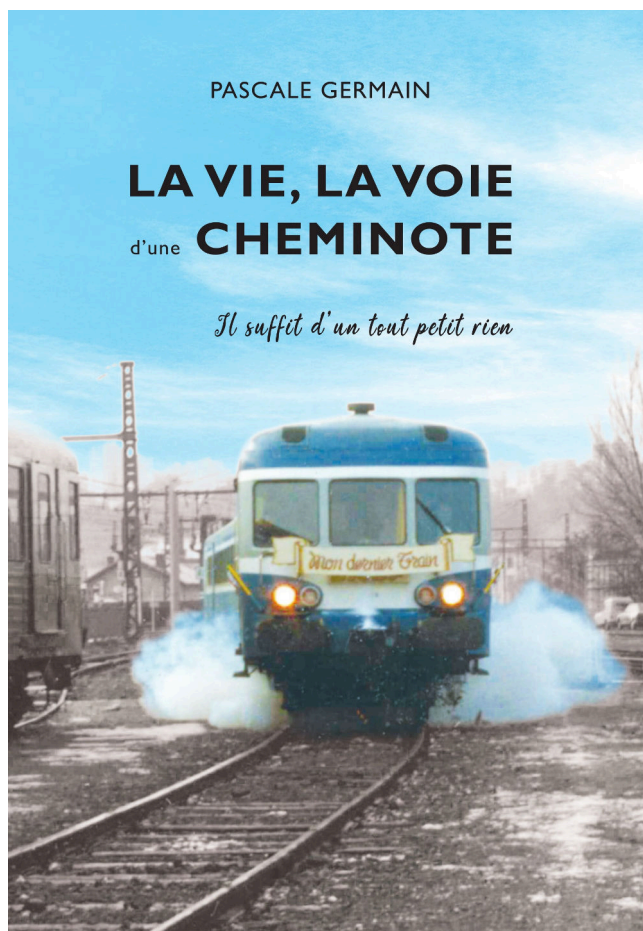
# Bibliographie

## La vie, la voie, d'une cheminote.

Pascale Germain a commencé sa carrière à la SNCF en 1973. Fille d'éclusier et sœur de deux cheminots, elle est embauchée au dépôt de Lyon-Vaise (Rhône) spécialisé dans les autorails, automoteurs thermique et locotracteurs. Là, elle travaillera au contrôle des bandes graphiques.

Très tôt, Pascale Germain s'engagera dans le monde associatif où elle s'investira avec énergie. Elle devint aussi correspondante à la Vie du Rail à partir de 1975 et correspondante MIF pendant 20 ans. Elle s'est aussi occupée de l'orphelinat Flamand (MOCF) pendant 40 ans.

Enfin, en 2014 elle devint bénévole à la Fédération Générale des Retraités des Chemins de Fer. (FGRCF) Elle mènera tout cela en travaillant également pour le dépôt de Lyon Mouche qu'elle quittera en 2006.



En octobre 1973, Pascale Germain a été embauchée à la SNCF. Quelle émotion, que de joie, un nouveau monde s'ouvrait à elle!

Du contrôle des bandes graphiques à son engagement associatif, un tourbillon de nouvelles choses, des situations extraordinaires allaient faire évoluer sa vie dans le bon sens même si quelques périodes ont été marquées au fer rouge.

Très fière d'avoir fait cette carrière au sein de la SNCF, elle prend la plume pour raconter son histoire familiale et professionnelle. Ce livre, elle se l'offre à elle-même, mais aussi à sa famille, ses amis et à tous les cheminots...

La vie est belle... Il suffit d'un tout petit rien pour être heureux et suivre la voie du bonheur et de la bonne humeur!

Une partie des bénéfices du livre sera reversée aux orphelins de l'Orphelinat Flamand et aux blouses roses pédiatriques du centre de Léon Bérard.



LA VIE, LA VOIE D'UNE CHEMINOTE

Dans son livre, elle raconte sa vie familiale, professionnelle et associative, avec toutes les anecdotes liées à ce travail de cheminote de l'ombre. Elle y compte les moments heureux comme les moments malheureux. On peut ainsi découvrir une facette méconnue de ce métier du rail appelé mouvements et sécurité.

Ce livre, au prix de 30 euros frais de port compris, fournira une aide à l'orphelinat flamand et blouses roses du centre pédiatrique Léon Bérard à LYON car une partie des bénéfices leur sera remise le 4 octobre 2025.



Si vous êtes intéressé, vous pouvez commander cet ouvrage en envoyant un chèque de 30 euros à :

Pascale GERMAIN, 9 chemin mallaval, 69250 NEUVILLE SUR SAÔNE.

Ou par virement par l'intermédiaire du [formulaire de contact](#) sur le site de la Compagnie.

# La chronique de Raphaël

## Une excursion ferroviaire dans le Morvan



Nous sommes le samedi 22 Mars 2025. Il est approximativement 7h15 quand je prends le chemin de la gare. Une fois n'est pas coutume, c'est à partir du rail que notre beau pays sera observé. Mais ce jour-là, ce n'est pas n'importe quel train que nous attendons. Celui-là est spécial ! Mais pourquoi est-il si spécial ?

Premièrement, le matériel est un matériel d'exception, un autorail X3800 de la S.N.C.F., surnommé « Picasso » et préservé dans un excellent état de marche, assez proche de l'origine par l'association des Autorails de Bourgogne Franche-Comté (A.B.F.C.). Le parcours, quant à lui, n'est pas des moins intéressants. Une formidable traversée du parc naturel régional du Morvan par de belles lignes emblématiques de la ruralité ferroviaire est en effet au programme. Le départ et le retour se feront à Dijon avec des arrêts intermédiaires aux Laumes-Alésia, à Tonnerre, Laroche-Migennes, Auxerre-Saint-Gervais, Cravant-Bazarnes, Avallon, Cravant-Bazarnes, Clamecy, Corbigny, Cercy-la-Tour et Montchanin.



Vers 7h40, la machine se présente à la voie I. Les voyageurs d'un jour montent et s'installent à bord avant de redescendre, déambuler sur le quai, mitraillant l'autorail sous toutes ses coutures. Bien évidemment, je me laisse prendre au jeu.





Nous remontons car c'est l'heure du départ.

La machine s'élance avec des bruits, secousses et vibrations typiques de ce type de matériel.

Lors de l'accélération, le moteur de 300ch produit son chant caractéristique, gras, qui soudainement rappelle d'innombrables souvenirs aux voyageurs.

Le départ de Dijon se fait sur l'artère impériale en surplomb des quartiers Ouest de la ville et du « lac Kir ». Une fois éloigné du secteur urbain, le paysage se dévoile. Il est assez d'un relief irrégulier, composé de petites montagnes ou de grandes collines parsemées de forêts, de pâtures, etc... La découverte de cette terre de France se fait la plupart du temps en dominant l'environnement par l'intermédiaire d'imposants ouvrages d'arts en tout genre. Mention spéciale pour le long tunnel de Blaisy-Bas, avant d'arriver aux Laumes-Alésia.



Dans cette gare, deux caravelles de l'association A.C.T.A. sont garées dans un triste état de délabrement. Autrefois, elles côtoyaient les voies en direction d'Époisses. Le voyage continue dans un paysage similaire qui ne changera qu'aux alentours de Tonnerre. L'arrivée à Laroche-Migennes se fait par une voie en raccordement afin d'éviter le rebroussement en dehors des quais.

C'est un bel avantage qui nous permettra de visiter et de faire le tour du dépôt. Ce dernier comporte les BB 7321 « vanille / fraise » et la CC 72064 que nous pourrons observer à bonne distance. Malheureusement, il n'en sera pas de même pour la machine la plus remarquable : la 2D2 9135. Après une vingtaine de minutes d'arrêt, la direction de Cravant-Bazarnes et d'Avallon est prise. Jusqu'à Auxerre, le paysage le long de l'Yonne se révèle plutôt plat permettant de multiples conversations avec nos compagnons de voyage. Les conversations se succèdent alors que la d'une vallée reste assez peu encaissée et large. Nous passons Cravant-Bazarnes, puis la ligne entame une série de lacets lui permettant de prendre de l'altitude et pour arriver à Avallon, aux portes du Morvan.

Une fois en gare d'Avallon, une heure et quart sera dédiée à la pause déjeuner. Une fois terminée, il est déjà temps de remonter en voiture, car le voyage continue et sera à suivre dans les prochaines brèves !

.../...

