



Bimestriel N°7

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

Le mot du Président

MERCI.

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

Merci à tous les donateurs qui ont versé une obole à la Compagnie.
Merci à tous ceux qui nous ont rejoints parmi la Compagnie du Train.
Sur les 7400 abonnés de ma chaîne youtube nous sommes aujourd'hui 507 sur le site de la Compagnie et régulièrement de nouveaux compagnons nous rejoignent.
Pour cette année 2023 nous avons recueilli 185e de dons.

Le 12 janvier 2024, pour la première projection en salle du film d'Aurillac à Bort, nous avons recueilli 73e de dons.

Ces donations sont vitales pour nos projets. Grâce à vous nous avons pu réserver la salle et assurer un petit vin d'honneur pour les invités. Plusieurs membres de l'association ont pris dans leurs propres économies pour combler les manques et nous permettre de conserver un fond suffisant pour le fonctionnement du site.

Nous pouvons ainsi envisager d'autres projets, améliorer le matériel ou le fonctionnement du serveur.

Merci à tous les donateurs, à tous les participants, à tous ceux qui nous font confiance.



241P9



L'association AAATV-MP, qui remet en état la 241P9, a procédé à la remise sur les roues de la machine le 14 octobre 2023. Une vidéo en accéléré de cet événement qui a duré 5h est visible ici : <https://youtu.be/IFfNVWpHXQY?si=0RXirulCfzivvjfl>

Maintenant les derniers montages et réglages vont pouvoir être entrepris.

Un gros travail sera nécessaire pour assurer le réglage et l'équilibrage des suspensions afin que la machine puisse passer l'épreuve de la pesée.

Ensuite viendra le remontage de la timonerie de frein avec ses divers réglages.

Puis les éléments de transmission (bielle moteur, bielle d'accouplement, distribution, etc.), véritables bras de force de la belle, pourront relier les pistons des cylindres moteurs aux essieux et ainsi assurer les liaisons châssis / essieux.

Il restera à s'occuper de son « cœur », reconstruire la voûte dans le foyer, reposer les barreaux de grille qui recevront le charbon et les isolations nécessaires, et surtout mettre en place les tubes à fumée et les surchauffeurs. Viendront enfin les tubulures de vapeur, d'eau et d'air, les veines qui viendront irriguer les membres de la belle. Enfin, il faudra relier les terminaisons nerveuses, les commandes qui permettent de contrôler ses mouvements.

Alors elle renaîtra de ses cendres.



Cliché Florent POURAGEAUX



Projection du film de la ligne d'Aurillac à Bort-les-Orgues

Projection du 12 janvier 2024,

Le 12 janvier 2024, l'association a produit son premier film en avant-première à la salle Hélicas d'Aurillac.

Le film, de la ligne d'Aurillac à Bort les Orgues, « la ligne asphyxiée », est arrivé à son terme. Nous avons lancé plusieurs invitations à tous les participants, ceux qui nous avaient donné des droits d'auteurs ainsi qu'à divers invités triés sur le volet, cheminots, citoyens du Cantal, club modéliste, etc.



La projection a donc débuté à 19h45, après un petit discours succinct pour présenter l'association, ses buts et le film.

Les commentaires à l'issue de la projection n'ont pas tari d'éloges sur la qualité technique du film mais également sur la masse d'informations recueillies. Pour certains le film a fait naître beaucoup de tristesse, de mélancolie, de souvenirs, mais également de l'étonnement face à la découverte de certains éléments.

Pour nous, l'important était de montrer ce qui a été, ce qui pourrait être, promouvoir, expliquer et valoriser le chemin de fer. À ce stade, on peut dire que le but a été atteint. Certains ont fait remarquer que, peut-être, la dernière partie pourrait-être réduite ou simplifiée, même s'il ne s'agissait que d'un avis minoritaire. Cette partie concerne la construction du barrage de Bort. Les Compagnons vont donc essayer de modifier cela sans pour autant oublier l'essentiel de l'histoire.

A l'issue de la projection, les Compagnons ont offert un petit vin d'honneur. Merci aux deux bénévoles extérieurs à l'association qui ont bien voulu nous aider en préparant des petits apéritifs. A noter : Madame Dominique Benaben-Boetsch, la fille de Monsieur Benaben, le cinéaste de la ligne qui nous a quittés l'année dernière, était présente à la projection. Nous remercions sincèrement Madame Benaben-Boetsch pour nous avoir donné son accord, sans quoi ce film n'aurait pas pu voir le jour.



Nous regrettons qu'aucun officiel ne soit venu. Cela aurait été intéressant d'avoir leur regard sur le film. Malgré tout, cette projection fût un grand moment d'émotion et d'échanges, échanges conviviaux et très instructifs par ailleurs.

Par la suite, nous allons prospecter les communes concernées par cette ligne et y proposer des projections publiques. Nous espérons de nouveau rencontrer un grand nombre de personnes surtout celles du bassin houiller de Champagnac ou de la commune de Bort. Une projection est envisagée dans la salle de cinéma de cette dernière.

Nous espérons ainsi pouvoir continuer d'échanger sur le film avec ces futurs spectateurs.

La Compagnie dans la Montagne

Un article sur le film et la Compagnie Internationale du Train est paru dans La Montagne du 11 janvier 2023 et un autre article va paraître prochainement dans La Montagne Corrèze ainsi que dans les hebdomadaires Le Réveil Cantalien et La Vie Corrézienne.

Aurillac → Vivre sa ville

ASSOCIATION ■ La compagnie internationale du train s'est intéressée à un axe ferroviaire aujourd'hui oublié

Un film pour la ligne Aurillac-Bort



TOURISME. A l'arrière-plan de la cascade de Salins, l'ancien viaduc de la ligne Aurillac-Bort. ARCHIVES JÉRÔME FULLINGER

C'est la découverte d'une vidéo rare qui a convaincu l'association La compagnie internationale du train de faire un film sur une ligne méconnue mais qui fut structurée dans le Cantal : la ligne entre Aurillac et Bort.

Pierre Chambaud

Elle compte parmi les ouvrages d'art les plus célèbres du département : les ponts au-dessus de la cascade de Salins, le viaduc de la Sumène à Vendes. « Je connais bien la ligne Aurillac-Aurillac, mais je trouve qu'il y a plus de richesse sur Aurillac-Bort, estime Franck Gentil, le président de l'association La compagnie internationale du train. C'est une ligne unique, ils ont épuisé les carrières sur place pour la créer. »

Elle a aussi façonné les territoires, transformant durablement des villes comme Ydes, Saignes, Loupiac et Mauriac. Elle rappelle le passé minier et l'exode vers la ville, elle qui permettait de remonter ensuite vers Paris. Et pourtant, trente ans

après sa fermeture, la ligne de Bort à Aurillac est oubliée. Elle n'a pas eu la chance de connaître le Gentiane express, comme entre Riom et Lugard. La plupart des voies sont abandonnées, quelques kilomètres sont désormais des pistes vertes, et il y a le pédalorail.

« Peut-être qu'elle traverse des territoires moins riches, qu'elle est moins directe que la ligne Neussargues-Bort », se demande le président. On s'est intéressé à son histoire, mais aussi aller plus loin, sur son importance pour le territoire. Puis on apprend comment ça s'est passé au barrage de Bort-les-Orgues et on se demande comment on a pu laisser faire ça. »

La réponse tient dans un film, *D'Aurillac à Bort-les-Orgues, la ligne asphyxiée*, d'une durée de

2 h 49, qui est proposé aux communes traversées par la ligne. L'idée : « Les recherches n'avaient jamais été faites, on a repris tous les documents qu'on a pu trouver. On veut donner aux habitants les moyens de se faire leur idée. »

Fermée depuis 1994

L'histoire du barrage, c'est celle d'une volte-face. À la création de l'ouvrage, une partie de la ligne au nord est noyée. La promesse est faite de reconstruire, via un tunnel : elle ne sera pas tenue. Trop cher, trop compliqué, pas dans l'air du temps. La conséquence : Bort devient un terminus, le fret disparaît avec les mines et la ligne ferme en 1994.

Le film n'est pas centré uniquement sur Bort-les-Orgues, « il aurait fait six heures autrement », sourit le président. La ligne est remontée sur toute la hauteur du Cantal. Des gourmandises sont trouvées çà et là, comme le système de transport aérien, pour le charbon, en gare de Vendes, ou les canalisa-

tions d'eau autour des gares : « À l'époque, quand on avait besoin de faire quelque chose, les moyens étaient mis. C'était construit bien, et beau. On voit autour des tunnels, des petites tours qui sont esthétiques, et il n'y a pas différents types de garde-corps. Toute la ligne est construite de la même façon. »

Le film s'est aussi intéressé à ce que devenait la ligne, aujourd'hui, et l'association l'a parcourue en VTT. Cela donne donc près de trois heures de film avec des images d'archives, un film d'époque tourné depuis la locomotive et d'autres enrichissements, selon les spécialités de chacun au sein de l'association.

Avec les regrets, face à ce pa-

trimoine qui a coûté des fortunes en investissement à l'époque, ces ballasts qui se transforment en broussaille, ces ponts désormais invisibles et inutiles au fond des vallées, cent ans plus tard : « Aujourd'hui, on voit que la population revient vers le train. On a peut-être été trop vite. Il y avait peut-être quelque chose à faire pour l'adapter... » ■

“C'est une ligne unique, ils ont épuisé les carrières sur place pour la créer.”

INFO PLUS

Débat. L'association met à disposition le film pour les communes. Une diffusion devrait être organisée à Bort-les-Orgues. Contact : laciedutrain@frankcie.fr.

Cantal

CINÉMA

LE CARNOT (USSEL)

- Comme un prince (film de Ali Warhyar) ; 1 h 30) ; 20 h 30.
- Un silence (film de Joachim Lafosse ; 1 h 39) ; 20 h 30.
- Mean girls, Lolita malgré moi (comédie musicale ; 1 h 50) ; 18 heures.
- Iris et les hommes (film de Caroline Vignal ; 1 h 38) ; 18 heures.

LE 7^e ART (BORT-LES-OR-

GUES)

- 5 hectares (film de Émilie Deleuze ; 1 h 34) ; 20 h 30.
- Voyage au Pôle Sud (film de Luc Jacquet ; 1 h 22) ; 20 h 30.

LE SOUBISE (MEYMAC)

- La salle est fermée jusqu'au mois de juin pour travaux.

LE PARADISIO (NEUVIC)

- Relâche.

MEYMAC. Ciel étoilé. Le tiers-lieu Au Beau Milieu ouvre ses portes demain, mardi 30 janvier de 18 h 30 à 20 heures, pour (re) découvrir la réserve internationale de ciel étoilé (RICE Millevaches) avec la conférencière Violette Janet-Wioland du PNR. Le public pourra découvrir et tester le « Tapis clair » de Louise Morin, œuvre réalisée dans le cadre d'une résidence d'artiste. Soirée gratuite et ouverte à tous. ■

RESTAURATION SCOLAIRE. Les menus. Lundi : salade composée ; sot l'y laisse, haricots verts ; fromage ; fruit. Mardi : velouté de potiron ; sauté d'agneau, flageolets ; fromage ; compote. Mercredi : sardine à la tomate ; croque monsieur, salade ; ile flottante. Jeudi : betteraves et maïs ; blanquette de veau, riz ; fromage ; compote. Vendredi : œufs mayonnaise ; poisson, haricots beurre ; crêpe chocolat. ■

Pays d'Ussel → Actualité

HISTOIRE ■ L'association La compagnie internationale du train vient de réaliser un film sur la ligne ferroviaire

D'Aurillac à Bort, la ligne vaut un film

C'était une ligne ferroviaire qui a permis de désenclaver la haute Corrèze et le Cantal de 1893 à 1994. Un film documentaire lui rend hommage.

D'Aurillac à Bort-les-Orgues, la ligne asphyxiée. Voici le titre du long métrage documentaire d'une durée de 2 h 49 que vient de réaliser l'association La compagnie internationale du train. Ce film témoigne du riche passé historique de l'une des lignes les plus remarquables du Massif Central.

Cette ligne 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 (Cantal) à Bort via Miécaze (Cantal), faisait partie intégrante d'une grande radiale entre Bourges (Cher) et Miécaze via Mondouzon (Allier), Eygurande, Merlines et Bort.

Pendant son court siècle d'exploitation, elle n'a cessé de servir la région. Ses rails ont en effet 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 établie d'Aurillac à Paris avec 556,645 km.

La grandeur et la décadence de cette ligne des « Houillères », mais aussi de tous les territoires



CHEMIN DE FER. La gare de Bort en 1911. COLLECTION PRIVÉE J-F IMAILLET

avoisinants liés au passage de ses convois, sont contés dans l'une des rares et premières vidéos cabines à bord du mythique autorail X2800 surnommé "Le Bleu d'Auvergne", tournée en 1994, quelques semaines seulement avant la fermeture de la ligne. Tout au long de ce voyage, l'argumentaire est étayé par de nombreux documents et des témoignages d'hier et d'aujourd'hui retraçant l'histoire, de la construction jusqu'au déferage 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.

« Je connais bien la ligne Aurillac-Arvant, mais je trouve qu'il y a plus de richesse patrimoniale sur Aurillac-Bort, estime Franck Gentil, cheminot de profession et président de l'association La compagnie internationale du train. Cette ligne a transformé durablement des localités comme Ydes, Saignes, Loupiac et Mauriac ». Elle rappelle le passé minier et l'exode

vers la ville, elle qui permettait de remonter ensuite vers Paris. Et pourtant, 30 ans après sa fermeture, la ligne de Bort à Aurillac est oubliée. Elle n'a pas eu la chance de connaître le Gentiane Express, comme entre Riom-ès-Montagnes et Lugard. La plupart des voies sont désormais abandonnées et quelques kilomètres sont des pistes vertes. « Peut-être qu'elle traverse des contrées moins riches, qu'elle est moins directe que la ligne Neussargues-Bort ? », se demande Franck Gentil. On s'est intéressé

à son histoire, mais aussi aller plus loin, sur son importance pour le territoire. On apprend comment ça s'est passé au barrage de Bort-les-Orgues et on se demande comment on a pu laisser faire ça ».

Ligne noyée

La réponse est dans le film, *D'Aurillac à Bort-les-Orgues, la ligne asphyxiée* dont la projection est proposée aux communes traversées par la ligne. L'objectif ? « Les recherches n'avaient jamais été faites, on a repris toutes les archives qu'on a pu trouver. On veut donner aux habitants les moyens de se faire leur idée. L'histoire du barrage, c'est celle d'une volte-face. À la création de l'ouvrage, une partie de la ligne au nord est noyée. La promesse est faite de reconstruire, via un tunnel ; elle ne sera pas tenue (*lire ci-dessous*). Conséquence : Bort devient un terminus, le fret disparaît avec les mines et la ligne ferme ». Une diffusion de ce film devrait être organisée prochainement à Bort-les-Orgues. ■

Pratique. Contact : laciedutrains@francocine.fr.

Le barrage de Bort a entraîné la fermeture d'une partie de la liaison

Le temps du parcours entre Aurillac et la gare d'Austerlitz (12 h et 5 mn en mai 1900) diminuera progressivement au fil du temps avec l'arrivée de locomotives plus performantes, et de l'amélioration des voies et de leurs modes d'exploitation.

À la fin de la Première Guerre mondiale, l'électrification des lignes de chemin de fer est en plein développement. En 1921, la Compagnie d'Orléans se voit alors concéder l'aménagement hydraulique de la haute-Dordogne. En 1942, l'édification du barrage de Bort-les-Orgues est imposée à la population qui y

est, en grande partie, opposée. La retenue qui s'étend sur 21 km a entraîné des problèmes humains irréversibles et l'une des conséquences immédiates du barrage fut la fermeture de la liaison ferroviaire directe avec Clermont-Ferrand et Paris.

Pourtant, elle permettait de désenclaver Bort et de faciliter les échanges économiques. Cette situation n'aurait pourtant pas dû se prolonger, car la promesse avait été faite de rouvrir la ligne de chemin de fer en réalisant une liaison entre Bort et la ligne Bordeaux-Clermont. Un tunnel, dont la pente moyenne



BARRAGE. Il a sonné la fin de la liaison ferroviaire.

était de 2,1 %, devait joindre Bort (440 m d'altitude) à La Fourcherie (580 m), hameau situé à 1 km au nord de Sarroux. Puis la voie devait se prolonger par Margerides, pour rejoindre la ligne Clermont-Bordeaux, près d'Ussel.

Un tunnel commencé

Les travaux démarrèrent en 1950 par la construction, à Vioux, où devait débiter le percage du tunnel, d'une Cité du chemin de fer, destinée à héberger les ouvriers du chantier. Cette cité ne fut jamais habitée. Elle a été, par la suite, transformée en colonie de vacances pour EDF.

Les travaux du tunnel avaient commencé à partir de Vioux en direction de La Fourcherie. Ils se poursuivirent jusqu'au 3 septembre 1955. 1,5 km sur les 6,4 km prévus avait été réalisés lorsqu'ils cessèrent.

Dans le même temps, au pied du barrage de Bort, à hauteur de Bellevue, le départ du tunnel avait commencé à être creusé sur quelques centaines de mètres. Plusieurs motifs d'abandon furent mis en avant : gouffre financier, promiscuité entre l'assise du barrage et le tunnel côté Bort, infiltrations irrémédiables sur l'un des points du chantier... ■

Correze



NOUVEL ARTICLE !

Le fonctionnement des 4400 kW.

Notre compagnon Valentin vient de publier un article exceptionnel sur le fonctionnement de l'électronique de puissance. Ainsi vous saurez tout sur le fonctionnement des BB 15000, 7200 et 22200.

Une œuvre absolument complète et remarquable à découvrir ici :

<https://franckcie.fr/fonctionnement-des-4400-kw-lelectronique-de-puissance-sa-commande-et-les-differences-entre-les-machines/>