



Les Brèves de la Compagnie Internationale du Train

Bimestriel N°5

Président : Franck G.
Secrétaire : Jean-Philippe U.
Trésorier : Jean-Yves C.
1 Maître
20 Compagnons Finis
6 Compagnons
6 Apprentis
450 Abonné(e)s

Le mot du Président



Mauvais rêve.

Le mois dernier, c'était mon dernier train. Le dernier train d'une carrière bien remplie et quoi de mieux que d'aller coucher au foyer de Bort Les Orgues pour profiter de ces belles lignes du Cantal.

Certes le barrage de Bort avait noyé toute une vallée mais les expropriés avaient été bien indemnisés et les bases de loisirs avaient fleuri tout autour du lac, mettant en valeur cet écrin de verdure.

De la fenêtre de ma chambre, aux premières heures de ce matin ensoleillé, j'ai pu entendre le premier train, en provenance de Montluçon via Ussel, sortir de la vaste courbe qui le menait sous la roche basaltique des orgues de la ville.

Au sifflement caractéristique de ses bogies, je reconnus un Regiolis qui était en mode thermique bien sûr. Arrivé à Bort, il déversait un flot de touristes, que les autocars, qui attendaient dans la cour de la gare, allaient transporter vers les campings avoisinant les berges du lac. Après un rapide « changement de bout », le train repartira en direction de Neussargues où il fera correspondance pour les voyageurs désireux de se rendre à Aurillac. Les autres, amateurs d'eau salée, attendront patiemment la montée du pantographe pour poursuivre leur route jusqu'à Béziers.

Déjà les effluves de truffade et de pounti envahissaient ma chambre, poussés par une brise légère qui balayait doucement le buffet de la gare. On sentait aussi le café chaud et les viennoiseries destinées aux touristes dont l'estomac avait été creusé par un tel voyage.

Tout cela m'a mis en appétit, et je suis descendu à la salle de coupure pour prendre mon petit déjeuner.

Concours photos

Le concours photos « le ferroviaire libre » vient de prendre fin.

Vous pouvez voter jusqu'au 15/10 pour la plus belle d'entre elles sur le site dans l'onglet « concours photos ».



J'avais encore du temps devant moi ; je devais relever un collègue arrivant de Miécaze en 73500. L'omnibus du matin, en direction d'Aurillac, ne roulait pas en période de vacances scolaires. Le reste de l'année, il est toujours rempli d'étudiants, collégiens et élèves du lycée agricole d'Aurillac, entre autres.

En journée, le roulement est plus tranquille mais il y a quand même les ouvriers des entreprises Abeil ou Piganiol qui travaillent de nuit, des touristes qui souhaitent visiter le musée de la mine à Champagnac. Bien que cette dernière se soit modernisée et soit toujours en activité, elle a conservé une partie de son exploitation pour faire revivre aux visiteurs les premiers étages des galeries de la grande époque. Certains reviennent aussi d'Ides par des sentiers de randonnées qui ont été balisés par la commune et qui passent dans des lieux remarquables, Les nombreux ruisseaux à l'eau claire leur permettent de se rafraîchir le long du parcours. Parfois, ils descendent à Salins pour y admirer la cascade.

Devant la gare de Bort Les Orgues la commune a érigé une statue à la gloire des ouvriers communs qui ont édifié le barrage, et dans le même temps la ligne de chemin de fer qui devait contourner ce dernier. On peut y voir des ouvriers se serrer la main, chacun étant reconnaissable pour son corps de métier. Une pelle pour le terrassier, un marteau et burin pour le tailleur, un drapeau et le sifflet dans la main du chef de gare.



Il faut dire que le développement des usines et la prospérité des villages doivent énormément au train, mais personne ne s'en rend vraiment compte. L'expansion s'est faite quasiment "normalement". Les entreprises se sont modernisées et avec l'explosion des grandes villes, les gens sont retournés aux sources, à l'essentiel. Ils ont pris conscience de l'importance de prendre son temps. Depuis l'an 2000, chaque année voit arriver des familles nouvelles. Il faut dire que la région a fait un gros effort, soutenue par l'État, pour offrir à tous l'accès au logement et à l'enseignement. Les transports sont pratiquement gratuits pour les besoins vitaux.



J'en étais là de mes rêveries quand tout à coup j'ai senti une main sur mon épaule, c'était Armand le chef de service :

- Dis donc, tu penseras à aller dire bonjour à Odile au guichet avant que n'arrive le gros des touristes, parce que ton train ne va pas tarder. Puis si tu veux tu peux aller prendre un café au poste.

- Bonjour Armand ! Je vais y aller de ce pas et tu diras merci au gars du poste, je viens de déjeuner et je ne veux pas rater mon collègue qui arrive.

- Aucun problème. Tu sais, je crois que tu as un groupe qui descend au Pont du Rouffet. Depuis qu'ils ont créé cette halte pour l'été, on a toujours du monde.

- Bon très bien. Tu sais cette nuit j'ai fait un rêve étrange pour la dernière nuit ici à mon compte.

- Ah bon ?

- Oui, j'ai rêvé que la ligne d'Eygurande n'avait jamais été reconstruite. L'Etat avait donné son accord pour les travaux mais n'avait jamais respecté sa promesse. Je voyais toutes les gares à l'abandon, les villages étaient tristes comme des cimetières, plus d'enfants, plus d'artisans. Même la voie ferrée avait été démontée ! C'était horrible. La gangrène s'était propagée jusque dans tout le Cantal. Même la ligne de l'Aubrac avait fermé.

- Et bien il est temps que tu partes en retraite mon gars, m'avait dit Armand avec un grand sourire. C'est parce que c'est ton dernier train, c'est normal. Bon ne te mets pas en retard, il y a tous tes copains de ton association qui sont venus pour te photographier tout le long de la ligne. Il m'ont appelé dix fois pour être sûr que c'était bien ce train que tu faisais. Comme si on avait l'habitude des changements de dernière minute ou des trains supprimés...

Un livre pour la fin d'année

Pour la rentrée, rien de mieux qu'un livre qui nous fait voyager mais surtout traverser les saisons, les années.

Les Sillons d'argent c'est l'histoire d'un homme qui tombe amoureux des locomotives à vapeur et qui trouve en elles, en ce métier de cheminot, une vocation qui peut le libérer d'une vie monotone au labeur sans reconnaissance.

Si vous voulez connaître ces lignes du Cantal aujourd'hui disparues ou presque, la vie de ces travailleurs du rail d'avant la grande guerre, ce livre est fait pour vous.

Mais attention, ce ne sera pas un voyage de tout repos. La vie n'est pas un long fleuve tranquille et parfois, le train peut vous amener sur des voies que l'on n'aurait jamais imaginées.

Ce livre a été écrit par notre Compagnon : Patrick Garinot.

20€ chez tous les bons libraires ou par internet : <https://www.motpassant.fr/nos-titrescollections/279-les-sillons-d-argent-patrick-garinot-9782357921016.html>



La bibliothèque de la Compagnie

La bibliothèque physique de la Compagnie Internationale du train est créée. A ce titre nous avons fait éditer un tampon avec lequel le responsable marque chaque ouvrage au nom de l'association. Une liste de ces ouvrages est également maintenue à jour.

Je rappelle que tous ces ouvrages sont versés sous forme de dons.

Si vous desirez verser des documents à la Compagnie Intl du Train vous pouvez nous contacter via le formulaire de contact : <https://franckcie.fr/info-contact/>

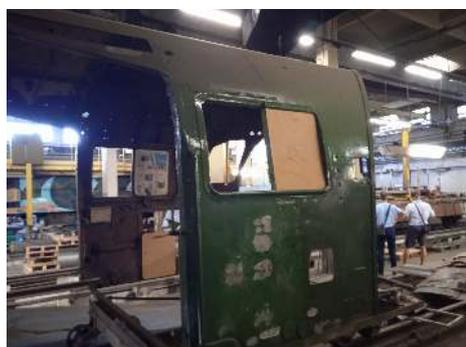


Visite de la 141P9 à Toulouse

Le 3 septembre une petite délégation de Compagnons s'est rendue à Toulouse pour aller visiter les ateliers de l'AAATV sur le site de Période.

Pour représenter la Compagnie, il y avait le Président, le Secrétaire et le Bibliothécaire aussi membre actif de l'association de la 241-P9.

Pour rappeler brièvement l'histoire, la restauration de la 241-P9 a débuté en 2008 après 34 ans " d'hibernation " sous un hangar à Guîtres en Gironde. Elle a été chargée sur un camion, à l'aide de deux grues, pour être convoyée jusqu'en gare de Bordeaux. De là, elle a rejoint Toulouse où un long démontage de toutes ses pièces a commencé.



Nous avons eu le plaisir d'être accueillis par Monsieur Philippe Girard, Président de l'association, qui a eu la gentillesse de nous présenter la "Belle". Il est à noter que l'espace immense de l'atelier comportant 7 voies d'entretien est juste suffisant pour entreposer toutes les pièces.

Isolée dans un coin, la cabine de conduite a été décapée et nettoyée. Elle subit des essais de peinture en attendant la couche finale.

Le châssis et le corps de la chaudière sont pratiquement prêts au remontage. Des entretoises du foyer ont été changées dans les règles de l'art, seule la porte du foyer dont le cadre est cassé attend son remplacement, mais le moulage est déjà programmé.

Monsieur Girard n'a pas hésité à pénétrer à l'intérieur du foyer pour actionner le cendrier et nous expliquer les différentes pièces et leur fonctionnement.



Les tubes de chauffe sont en attente de livraison et de mise en place. Ce sera encore une grosse facture pour l'association.

Le bissel arrière, comme neuf, s'articulera à merveille sous la cabine de conduite. Tous les bandages des essieux moteurs ont été remplacés et reprofilés en Allemagne. Les essieux porteurs ont seulement été vérifiés et validés.



Le bogie avant est une petite merveille, avec ses deux cylindres de frein, son châssis riveté, ses suspensions et son articulation, il est un engin à lui tout seul. C'est l'avant-garde de la locomotive. Non content de supporter une

partie des 130 tonnes de la machine, il a en charge de la guider pour l'insérer au mieux dans les courbes et sur les zones d'appareils de voie.

L'essieu moteur qui porte le cylindre haute pression est muni d'un important vilebrequin parfaitement équilibré. Les bielles comme tous les équipements de distribution sont remis en état prêt à être remonté.

Le tender, quant à lui, est terminé, et opérationnel. Il est équipé d'un petit moteur à vapeur qui alimente, par un renvoi coudé, la vis sans fin qui amène le charbon au foyer, ce que l'on appelle un "stoker". Des trappes en partie basse permettent de réguler l'apport de charbon sur la vis sans fin.



La locomotive est donc pratiquement remise à neuf et presque toutes les pièces sont attende de remontage.

Bien entendu, il restera encore un gros morceau du travail à exécuter, les essais à la pression, sans parler des réglages, des mises au point.

En attendant, l'AAATV cherche un nouveau logement pour sa machine car d'ici la fin de l'année 2024 elle devra quitter les lieux. En effet, la SNCF vend une partie de ses terrains. L'atelier sera détruit et il devra laisser la place à la nouvelle gare TER.



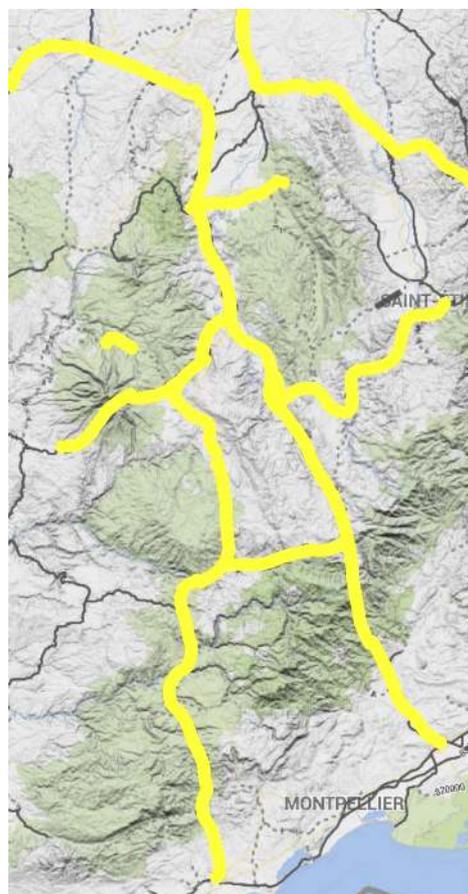
Nous remercions Monsieur Girard pour son accueil ainsi qu'Alain pour l'organisation de cette journée.

Voyage en Massif Central

Par Raphaël.D

En lien avec ma passion des trains et à mon intérêt pour le voyage, je suis parti.

Le voyage s'est déroulé du 07 au 15 Août 2023, avec pour objectif de parcourir une à une les belles lignes du Massif-Central. Je m'y suis rendu par l'un des itinéraires les plus courts et les moins chers avec une règle : prendre le plus de trains, de préférence régionaux. En première position, le TER, en 2ème, les intercitys et trains touristiques, indispensables pour parcourir certaines sections, en 3ème, le TGV, principalement pour l'aller ou le retour, et en dernier, l'autocar.





Des paysages impressionnants et variés, de collines en collines, dans les plaines entre Montluçon et Clermont-Ferrand, le long de l'Allagnon et à travers les gorges de la Loire puis de l'Allier, sur les plateaux Lozériens, du Cézallier et de l'Aubrac, sur le flanc des Causses et de la Margeride, à travers les vignes, dans la Sumène-Artense...

Au programme : Montluçon, Clermont-Ferrand, Neussargues, Riom-ès-Montagnes, Lugarde, Bort-les-Orgues, Aurillac, Saint-Chély-d'Apcher Marvejols, Mende, Béziers, Nîmes, Chasserades, Le Puy-en-Velay, Saint-Étienne...



Un voyage pour le plaisir, pour admirer des sites exceptionnels qui révèlent, oh combien, les valeurs et douceurs de notre douce France.

Se laisser bercer entre les fils de rails de chemins tracés dans le respect de la nature, de ses formes, enfouies dans l'humidité d'une combe, et, plus loin, la tête dans les nuages d'un viaduc exceptionnel. Le plaisir à l'état pur.

À l'ascension des Causses, dans le secteur de Millau.



Franchissement d'un ouvrage d'art dans les Cévennes, à proximité de Chapeauroux.

Le film sur la ligne de Bort

Le film sur la ligne de Bort les Orgues , de Aurillac à Bort les Orgues en passant par Miecaze touche à sa fin.

Nous avons pu bénéficier de nombreux donateurs qui ont apporté des documents d'exceptions mais aussi des témoignages uniques.

Nous avons également reçu la collaboration des Archives départementales du Cantal.



Les archives de la SNCF nous ont aussi apporté des documents.

Nous avons mené des enquêtes sérieuses et notamment une investigation poussée sur la construction du barrage de Bort et la vérité sur les réelles volontés qui ont motivé la non reconstruction de la ligne. Avec de nombreux documents et témoignages à l'appui, chacun pourra ainsi en tirer sa conclusion.

Dans un premier temps la Compagnie envisage une projection en avant première d'une version courte dans un lieu qui n'a pas encore été défini à ce jour.

Si cette projection s'avère concluante, peut-être poursuivrons-nous des projections publiques et gratuites dans les communes intéressées, les associations, etc.

Ensuite la version longue sera disponible sur le site de la Compagnie.

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 ferroviathe !

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