



Les Brèves de la Compagnie Internationale du Train

Bimestriel N°17

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

2 Maîtres
18 Compagnons Finis
6 Compagnons
10 Apprentis
564 Abonnés

Sommaire :

Voyage au coeur d'un volcan.....2

Journées européennes du
Patrimoine au CFHA.....4

JEP au Technicentre de Sainte.....5

Quand une ligne pourrait
rouvrir.....7

Les dernières infos.....8

La chronique de Raphaël.....9

Merci à tous nos donateurs !

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

Le mot du Président

C'est une rentrée ferroviaire dans la douleur, puisqu'une nouvelle perte vient endeuiller le paysage français. Partie presque sans bruit, sans douleur et sans cri. Ainsi, elle vient alourdir la liste déjà longue de celles que l'on renie, que l'on dédaigne, que l'on ne regarde plus, que l'on oublie comme si elles n'avaient jamais existé.

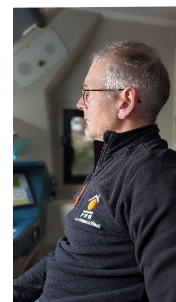
Le scénario est classique, préparé depuis des années et maintenant bien rodé. D'abord on commence par supprimer tout le trafic de marchandises. C'est facile, il aura suffi de fixer une limite minimum de vingt wagons par convoi. Dans tout notre pays, on a appliqué cette règle mettant un terme au trafic du wagon isolé. Le principe même du ferroviaire est d'alimenter des gares importantes par des petits lots pour créer ensuite des convois plus importants.

En coupant cette alimentation, on éradique le transport de marchandises, comme il suffirait d'assécher les ruisseaux pour voir les fleuves disparaître. Ensuite, on crée une offre voyageur qui ne correspond pas à la demande, on supprime un train de temps en temps, on n'assure plus les correspondances, on prétexte des travaux, des aléas climatiques, et voilà, la spirale est engagée. Moins de voyageurs, encore moins de trains, c'est une descente aux enfers que rien ne peut arrêter. Gouvernements, SNCF, transporteurs routiers, actionnaires, sociétés d'autoroutes et tous ceux qui visent des profits sur le dos du ferroviaire sont les fossoyeurs du chemin de fer.

Pour finir, les voyageurs eux-mêmes ou les gens du crûs, abattus, résignés par un matraquage politique, diront : « c'est normal qu'elle ferme, de toute façon il n'y avait plus personne, elle n'était plus rentable ». C'est bien connu, quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage...

Eh bien on ira plus à Felletin en train.

La ligne Busseau-Felletin est morte.



Voyage au cœur d'un volcan, projection au Cristal d'Aurillac.



Les membres de l'association : Raphaël, notre reporter, Franck (président), Jean-philippe (le secrétaire).

Le 11 septembre 2025 à Aurillac, il valait mieux prendre le train que l'avion. Le film *Voyage au cœur d'un volcan*, produit et réalisé par notre association La Compagnie Internationale du Train et inspiré de la formidable étude de Didier Chateau, était projeté sur l'écran de la grande salle du cinéma Le Cristal .

Nous sommes donc arrivés, Jean-Philippe, Raphaël et moi-même, au cinéma pour deux séances, l'une à 14h et l'autre à 20h. Nous avons été agréablement surpris par l'accueil qui nous a été fait. Ici, c'est déjà le grand cinéma, 4 personnes nous attendaient, dont l'adjoint du directeur. Le projectionniste avait installé des haut-parleurs et plusieurs micros que le public pouvait se partager pour poser des questions. Nous avons également fait des essais de son, de lumières, tout était vraiment parfait.

Les deux séances ont connu le même succès avec exactement le même nombre de personnes, environ 200.



La Compagnie présente le film au public venu nombreux. A la table de mixage le personnel du cinéma.

A la suite de chaque séance, les échanges ont duré jusqu'à la fermeture. Au début, les personnes présentes n'osent pas poser de questions. Il faut un peu lancer le sujet, puis quand on commence à développer les questions affluent.

L'avenir du train de nuit est la question la plus récurrente. Ensuite, on peut observer qu'il y a un grand attachement au patrimoine et notamment aux ouvrages d'arts, comme les viaducs. La façon dont ils sont présentés suscite un grand intérêt du spectateur. Les personnes se sentent investies par ce patrimoine et elles parlent spontanément de « devoir de mémoire ».



Nous avons essayé de répondre au mieux aux questions posées. A noter les interventions de Raphaël au coeur du public.

A ce moment-là, le clou est planté et il ne reste plus qu'à l'enfoncer. Le film permet alors un remodelage de l'esprit, on arrive avec ses idées, ses croyances, ou son ignorance et l'on ressort grandi d'un savoir qui était caché là, sous nos pieds, devant nos yeux.

« Le véritable voyage ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages mais à avoir de nouveaux yeux », disait Marcel Proust.

Je me demande, au fond, s'il n'y a pas une volonté de laisser se développer toute une végétation pour cacher cette beauté, en nous poussant vers un monde bien médiocre.

Texte d'avant projection :

Ce soir, nous ne projetons pas seulement un film.

Nous rallumons une voie.

Un rail posé sur la lave ancienne, qui a traversé les siècles, les hivers, les pentes abruptes, pour porter la vie là où tout semblait figé.

Voyage au cœur d'un volcan, c'est l'histoire d'un rêve de fer: celui d'un train qui, pendant près de 150 ans, a relié le Cantal au monde. Un train qui a transporté le fromage, le bois, les enfants à l'école, les familles réunies, les rêves en partance.

C'est aussi l'histoire d'un défi fou: percer la montagne, franchir les volcans endormis, hisser le rail là où nul n'avait osé. Et plus tard, ouvrir une voie vers le ciel blanc du Lioran — où les wagons sont devenus des ailes d'hiver. Il nous rappelle que derrière chaque pont, chaque tunnel, chaque courbe, il y a eu un regard fixé sur l'horizon, une volonté de relier, de franchir, d'aller plus loin.

Ce film, porté par la passion de l'association La Compagnie Internationale du train, naît des recherches minutieuses de Didier Chateau, dont l'œuvre historique a permis de ressusciter cette mémoire oubliée. Lui-même membre de l'association, il a consacré des années à exhumer des archives, à recueillir les voix du passé, à reconstituer chaque tronçon de ce chemin de fer si cher au cœur du Cantal.

À l'issue de la projection, un temps d'échange vous est offert pour poser vos questions, partager vos souvenirs, et peut-être même raconter votre propre histoire de train, de montagne, ou de famille traversée par cette ligne.

Alors, éteignons les lumières.

Écoutons le souffle du passé.

Et embarquons vers le cœur du volcan... et du Cantal.

Bonne séance à toutes et à tous.

Journées européennes du Patrimoine au CFHA, samedi 20 et dimanche 21 septembre 2025

Cette année, à l'occasion des Journées européennes du Patrimoine, la gare de Bort-les-Orgues, propriété du CFHA, accueillait une exposition de divers objets ferroviaires, publicitaires et affiches dans la salle des pas perdus, et du matériel roulant sur les voies de la gare.

Un chantier d'explication du changement de traverses était proposé aux visiteurs, ainsi qu'une courte balade en draisine.

Le matériel (RGP2, Picasso, X 2200, fourgon M...) pouvait se visiter avec les explications des bénévoles présents, ainsi que s'offraient au regard les wagons de marchandises, la 63500, les machines de changement de traverses, les épaveuses, la pelle Poclair, la draisine Billard...

Le dimanche, en complément, le train touristique Gentiane Express a circulé gratuitement et sur réservation, entre les gares de Riom-ès-Montagnes et de Lugarde-Marchastel.



*Démonstration de changement de traverses.
Crédit photo Bruno CFHA*



*Appareils de communication.
Crédit photo Jean-Paul CFHA*

En ce mois d'octobre, il reste quelques circulations les jeudis et dimanches, ainsi qu'à la fin du mois les trains "d'Halloween".

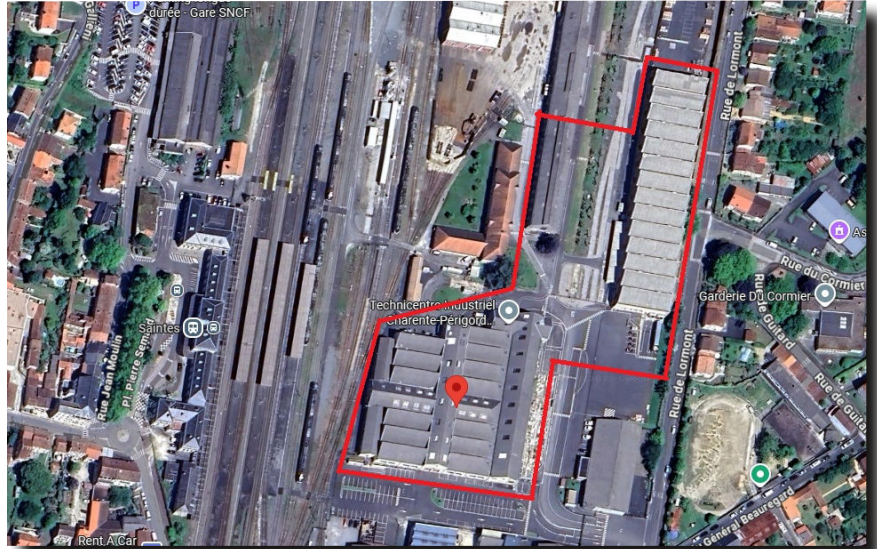
Journées européennes du Patrimoine au Technicentre (TICP) de Saintes, samedi 20 septembre 2025.

Par Yves C. et Jean-Marc D.

Nous avons visité le TICP (Technicentre Industriel Charente Périgord) de Saintes, ne pas confondre avec le technicentre Nouvelle Aquitaine voisin.

Les places étant limitées à 90 personnes au total sur la journée, 6 visites d'une heure pour 15 personnes étaient programmées.

Le TICP fabrique des pièces de rechange pour tous les technicentres de France (anciennement EIM jusqu'en 2008). Il produit près de 10000 articles qui partent en camion vers le magasin central de Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne-77).



Le rail est arrivé à Saintes end'avril 1867 puis les ateliers de réparation du matériel roulant en 1877. Certains bâtiments datent du début des ateliers.



le bâtiment de fabrication

La visite commence d'abord par le stockage des plaques de tôle (acier, inox et aluminium). Ensuite, nous avons vu le site de découpage au laser (précision au 1/10° de millimètre) dirigé par informatique, à partir de dessins 3D, une de ces machines est capable de découper des tôles d'1,5 mm d'épaisseur sur 28 mètres de long.

Puis nous sommes passés par les presses de pliage toujours pilotées par informatique, la plus grosse à une pression de 250 tonnes. Après viennent les postes

de soudage utilisant différentes techniques. Nous sommes passés devant la section "Impression 3D" où plusieurs réalisations étaient exposées.

En continuant, nous passons par la section usinage: fraiseuses et tours. Ensuite, nous avons vu le montage de certaines pièces par vissage ou rivetage. Puis vient le montage des précâblages électriques en forme d'araignée comme dans les maisons. En exposition, il y avait le précâblage d'un pupitre d'un Régiolis.

Pour toutes ses machines, beaucoup de systèmes de sécurité sont utilisés, d'ailleurs nous étions accompagnés du responsable Qualité-Sécurité-Environnement de l'établissement. La visite s'est poursuivie par les 2 magasins de stockage avec l'emballage de toutes les pièces triées par commande (liste de courses en quelque sorte) puis posées sur palette.

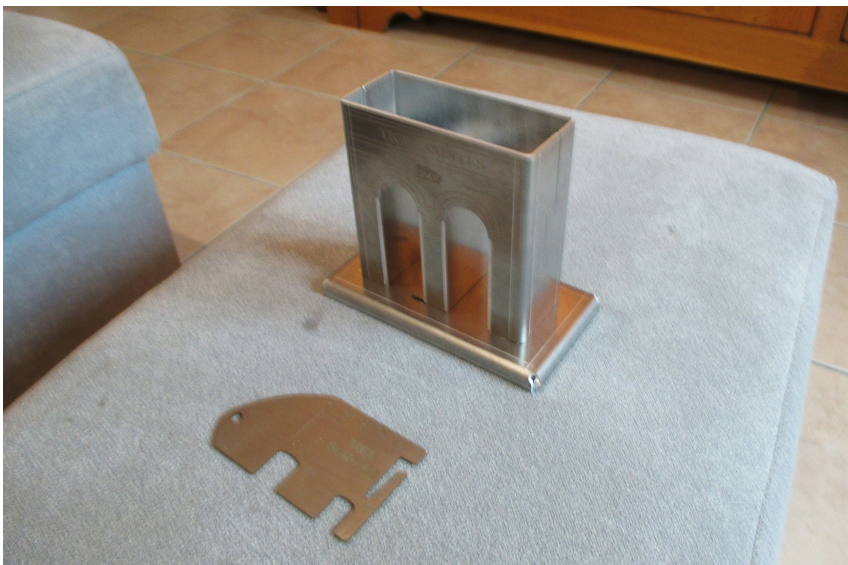


le portique de chargement

En dernier, ils nous ont montré leur nouveau joujou, le stockage vertical de 8m de haut et transversal à la manière de l'archivage. L'organisation de ce service est digne d'une plateforme logistique moderne malgré des bâtiments hors d'âge.

Tous les transports sur le site sont assurés par chariots élévateurs; pour le déplacement des plaques de métal, ils utilisent un chariot élévateur équipé de ventouses.

Étant le dernier groupe, nous avons eu l'honneur d'avoir du temps supplémentaire de visite. On peut remercier le personnel présent pour son accueil, sa disponibilité et pour avoir animé cette visite d'un aspect méconnu du chemin de fer.



exemple de fabrication

Quand une ligne pourrait rouvrir...

Par Yves D.

Dans l'océan des fermetures de lignes dites secondaires, la possibilité d'une réouverture est chose trop rare pour ne pas être mentionnée. Nous parlons de la ligne Perpignan - Le Boulou - Céret. Cette réouverture pourrait être rentable, selon une étude de faisabilité menée par quatre cabinets, à la demande du CSE de la SNCF.

Le nombre de navetteurs entre Céret et Perpignan était estimé à 3 300 en 2016, et en augmentation de 34 % sur 10 ans. Désormais, plus de 4 000 personnes réalisent le trajet quotidiennement, dont 80 % par voiture. Le train permettrait de relier Céret à Perpignan en 34 minutes, soit moins de temps qu'il n'en faut en voiture, surtout compte tenu de la saturation de la D115. Un trafic voyageur cadencé à l'heure est également compatible avec un trafic fret.



Le viaduc ferroviaire sur le Tech, vu du pont routier, ne pourra être réhabilité sans grever le coût de la remise en fonction de la ligne

Le coût des travaux a été estimé à 34,80 M d'euros HT à condition de ne pas réutiliser le viaduc de Céret, en trop mauvais état. Les derniers sondages montrent que 4 277 personnes pourraient potentiellement utiliser le train sur cette ligne tous les jours. Cela « permettrait d'économiser entre 2 700 et 4 500 trajets routiers journaliers » selon l'étude citée plus haut. Cette ligne contribuerait aussi à réduire les coûts économiques et sanitaires, directs et indirects, de 0,9 à 1,2 M d'euros par an. Le financement de la ligne pourrait être réalisé dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) et avec des programmes européens.

À suivre donc...

Dernières infos

Correcteur :

Yann L. a rejoint les membres de l'association pour prêter son concours à la correction des textes et articles divers. Il accède directement au grade de Compagnons grâce à sa participation active et nous l'en remercions.

A ce propos, chacun de vous peut, suivant ses compétences, nous aider dans nos réalisations, soit en partageant ses connaissances par l'intermédiaire du forum, soit en partageant des informations, soit en faisant valoir ses compétences dans l'écriture, le montage vidéo, le son, etc.

La Compagnie Internationale du Train, c'est un travail d'équipe, nous avons besoin de vous tous pour faire grandir notre cause, porter notre « voie » plus loin et plus haut. Yann est ainsi un bel exemple.

Alors n'hésitez pas à faire comme lui, à venir vers nous et à vous exprimer.

Merci à tous.

Visioconférence :

Le 18 septembre a eu lieu une visioconférence improvisée à la dernière minute et ouverte à tous. Nous sommes très heureux d'avoir constaté qu'il y avait un grand nombre d'abonnés présents. Même si tous ne prennent pas la parole, chacun peut venir écouter les échanges.

Après une rapide mise au point sur les divers projets en cours, les films, etc., nous avons échangé sur les sujets d'actualité ou de réglementation. Ces échanges ont été très enrichissants et très importants pour maintenir une cohésion au sein de notre association.

N'hésitez pas à venir nous rejoindre, nous essayerons de mettre en place ces visioconférences plus régulièrement. Si vous souhaitez que l'on traite de sujets spécifiques, vous pouvez nous les communiquer via le forum ou le formulaire de contact. Nous répondons systématiquement à tous les messages.

Merci encore à tous ceux qui étaient présents pendant cette soirée.

Voyage au coeur d'un volcan :

Projection à Massiac le 14 octobre 2025 à 20h30.



La chronique de Raphaël

"Fermauguration" de la ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin.



Étant littéralement dévoré par la passion du train, je ne pouvais pas manquer cette fermeture de ligne annoncée depuis quelques années déjà. Au fait, cela fait déjà la deuxième fois en un an ! Souvenez-vous, le dimanche 1er septembre 2024, nous étions à Rolleville (Seine-Maritime-76/Normandie), pour le départ du dernier train à destination du Havre.

Aujourd'hui, nous sommes le samedi 30 août 2025. Nous partons de Bretagne pour mettre le cap sur la Creuse (23), plus précisément à Felletin. Cette belle et agréable « p'tite bourgade » au cœur de la Creuse regroupe environ 1500 habitants. Cette cité, véritable berceau de la tapisserie, sera en partie à l'origine des célèbres chefs-d'œuvre d'Aubusson présents dans de nombreux châteaux de notre beau pays. Ce village a encore la chance d'avoir un train, son train, mais pour seulement un jour encore.

Le voyage se passe sans encombre, et nous arrivons à l'heure à Felletin. Éreinté par ce voyage, nous descendrons directement à l'hôtel.

Après une nuit reposante, nous quittons l'hôtel.

En attendant le départ de notre train prévu à 17h28, nous visitons le village et nous parcourons l'ancienne voie ferrée depuis la gare jusqu'à la première maisonnette de P.N. située après le viaduc. La journée passe de la sorte et l'heure du dernier départ approche sérieusement.



Le mécanicien et la contrôleur arrivent très tôt (environ 1 heure avant) et donnent aussitôt accès au train. Cette machine, c'est l'autorail X73568 qui est arrivé le vendredi soir à 19h10. En effet, il est important de préciser que le service s'était dégradé ces derniers mois, étant donné qu'il n'y avait plus besoin d'inciter de potentiels usagers du rail, de nombreux trains ont été supprimés à raison de plusieurs fois par semaine. Par exemple, tous les trains du samedi ont été supprimés avec le premier de ce jour, ce qui explique que l'autorail soit présent depuis vendredi soir. De nombreux voyageurs sont présents. Nous sommes tellement nombreux que nous devons probablement représenter la fréquentation hebdomadaire de la ligne...

Il est l'heure du départ, le train avance.

La suite aux prochaines Brèves...

