



Les Brèves de la Compagnie Internationale du Train

Bimestriel N°18

Président : Franck G.

Secrétaire : Jean-Philippe U.

Trésorier : Jean-Yves C.

2 Maîtres

18 Compagnons Finis

6 Compagnons

10 Apprentis

564 Abonnés

Sommaire :

Train de nuit : vraie solution ou

gadget ?2

La ligne asphyxiée, le retour !5

Train d'Halloween au CFHA.....6

La chronique de Raphaël.....7

Merci à tous nos donneurs !

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

Le mot du Président

Train de nuit, voies vertes, changement de président au sein du groupe SNCF, privatisation, l'actualité n'est pas de tout repos.

Pour ce 18ème numéro de nos Brèves, nous allons essayer de dresser un portrait rapide de la situation actuelle des trains de nuit et plus particulièrement celui d'Aurillac à Paris.

Les différents aléas engendrant suppressions, retards, ou transbordements de ce train de nuit mettent en évidence un système à bout de souffle. Le trajet emprunte une portion historique du réseau ferré, d'Aurillac (Cantal) à Saint-Denis-près-Martel (Lot), que les instances dirigeantes cherchent à éliminer depuis de nombreuses années. La vitesse y est limitée sur la partie du parcours traversant le Cantal, simplement par faute d'entretien, des fermetures régulières pour des raisons parfois obscures et des systèmes de protection (filets, téléphones, compteurs d'essieux, etc) hors d'usage.

Ajoutons à ce tableau des machines de tractions insuffisantes avec des rames voyageurs rénovées au rabais.

D'un côté, les voies « vertes » fleurissent. On est arrivé à un point où les projets de goudronnage bourgeonnent plus rapidement dans la tête de nos élus que les fermetures des lignes. Le chiffrage du coût des travaux de déferrage se calcule alors même que les derniers trains circulent encore.

D'un autre côté, des régions annoncent la réouverture de lignes, intox ou utopie? Seul le temps pourra juger de la viabilité de ces choix.

Pour l'instant, on est en droit de se demander si la France n'a pas simplement déclaré la guerre au rail, et voté sa condamnation, sans procès et sans appel.

Pour nous, Compagnons du train, une seule arme, la connaissance, le savoir et le partage, honorer la mémoire de nos ancêtres.

Des analyses factuelles et précises, au travers de photos, documents et témoignages, sont notre lot quotidien sur le site de la Compagnie. Ainsi, nous avons décidé de partager plus souvent ces informations avec vous lors de publications d'articles détaillés ou de simples informations dans nos Brèves bi-mensuelles.

Bonne lecture à tous.



Tous les Compagnons vous souhaitent de joyeuses fêtes de fin d'année.

Décembre/janvier 2026

1 / 8

Train de nuit : vraie solution ou gadget ?

Le train de nuit Paris-Aurillac circule désormais toute l'année quotidiennement, une fréquence mise en place à compter du 4 juillet 2025, conformément à une promesse du ministre des transports Philippe Tabarot.

Cette évolution, qui a été confirmée par le député du Cantal Vincent Descoeur et validée par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, permet désormais aux voyageurs de la région de bénéficier d'une desserte régulière en semaine, hors périodes de vacances scolaires.

Le train part de Paris-Austerlitz à 19h27 pour arriver à Aurillac à 7h30, et inversement, le départ d'Aurillac est fixé à 22h42 avec une arrivée à Paris à 8h31 ou 9h31 selon les jours.

Le trajet dure environ 12 heures dans un sens et 10 heures dans l'autre, avec une pause nocturne d'environ cinq heures à Brive-la-Gaillarde.

Ce train a connu de nombreux dysfonctionnements dès ses premières semaines d'exploitation, principalement dus à des problèmes de matériel roulant, notamment un manque d'entretien/fiabilité des locomotives thermiques utilisées entre Brive-la-Gaillarde et Aurillac.

Ces difficultés ont entraîné des pannes, et donc des annulations de trains et des substitutions par autocar, suscitant des critiques de la part des élus, des syndicats et des usagers.

Il faut savoir que les trains de nuit ont connu une période florissante de 1950 à 1960, avec même leur apogée au début des années 70. Le désintérêt de la clientèle de l'époque pour les trains de nuit résulte, entre autres, d'un confort offert obsolète, et de la possibilité pour tout le monde de posséder une auto.

Le confort

Le parc de voitures couchettes était principalement composé de voitures vieillissantes, dont bon nombre dataient d'avant guerre et toutes dépourvues de climatisation, et aussi de voitures plus récentes comme les DEV et UIC. L'ensemble des ces voitures reposait sur des bogies (Y2, Y16, Y14) Pennsylvania ou Milwaukee. La SNCF de l'époque a cependant passé commande en 1974 de voitures Corail dont des voitures Corail couchettes.

L'accessibilité à l'automobile

Dès les années 50, l'automobile a commencé sa progression et dans les années 1970, la grande majorité des particuliers possédait une voiture. À noter qu'à l'époque, il n'y avait pas de problème relatif à la disponibilité des énergies fossiles (pétrole donc carburant), ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il s'agit de voitures vieillissantes, dont bon nombre dataient d'avant guerre et toutes dépourvues de climatisation, et aussi de voitures plus récentes comme les DEV et UIC. L'ensemble des ces voitures reposait sur des bogies (Y2, Y16, Y14) Pennsylvania ou Milwaukee. La SNCF de l'époque a cependant passé commande en 1974 de voitures Corail dont des voitures Corail couchettes.



Près au départ. Crédit : Raphaël.D

Les instances politiques

Alors certes, les trains de nuit ont été remis en place par les instances dirigeantes donc politiques (nationale et/ou régionales) à grand renfort de communication à l'égard des électeurs et des régions.

Cela dit, le vrai sujet sur ces dysfonctionnements repose sur le manque de visibilité globale et de communication transversale au niveau de ce qu'on appelle à tort maintenant, la SNCF. Visibilité globale, car cela n'a pas été pensé suffisamment et termes de mise en place. Communication transversale, car il n'est pas certain que les différentes composantes de « SNCF » se parlent vraiment entre elles.



Arrivée au petit matin. Crédit : Raphaël.D

Concernant le train de nuit d'Aurillac, nos politiques profitent beaucoup du manque de connaissance des électeurs, car sur ce train de nuit il y a beaucoup de choses à revoir, notamment le matériel dont les voitures Corail vieillissantes. Même si on parle de rénovation, cela ne reste que de la « peinture », la mécanique, elle, elle a l'âge de ses boulons. Ce constat local vaut aussi au national, pour l'ensemble des trains de nuit…

Pour ce qui est du confort, la démocratisation du train de nuit avec la double disponibilité de places assises et de couchettes est possiblement une bonne chose, mais cela reste malgré tout limité. Peut-être serait-il important de remettre en place des voitures-lits afin de toucher une clientèle plus large.

Exemple : une T2 comporte 20 compartiments, donc sa capacité est de 20 voyageurs maximum, là où une B10c10 (voiture-couchettes) embarque 60 voyageurs. Pour un coût d'exploitation quasiment identique, la rentabilité est donc très clairement en faveur des voitures couchettes, ce qui explique l'impact sur le prix du billet qui bien évidemment sera bien plus cher en T2 qu'en voiture-couchettes. Or, dans les années 80/90, lorsque l'on voyageait dans une T2 avec un billet de 2e classe, il y avait un supplément, léger mais un supplément.

Quant aux machines, c'est leur conception et leur entretien qui posent en partie problème. Les locomotives demandent un savoir et des compétences mécaniques qui ne trouvent plus leur place dans une entreprise éclatée qui s'intéresse bien plus à ses recettes qu'à son image.

La praticité

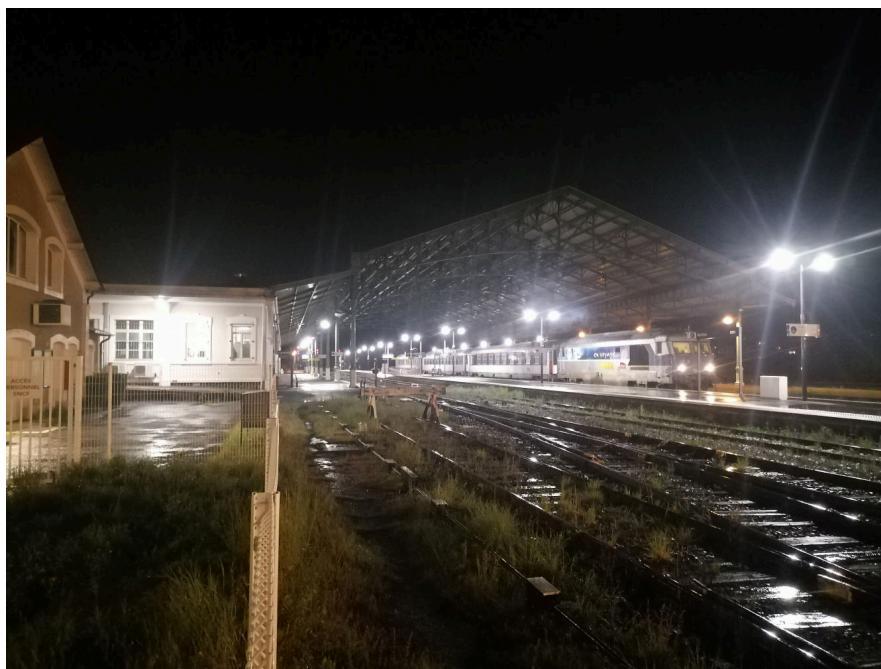
Peut-être faudrait-il aussi remettre en place le service auto-train afin de mettre un grand coup dans la fourmilière. L'idée est excitante, mais est-ce qu'il y a encore des fourgons porte-autos? Et puis, là aussi, il faut des infrastructures et du personnel en gare. Il est à craindre que nous soyons aujourd'hui dans un système de contraintes où l'on ne peut que gérer des pénuries et des priorités.

Remettre des trains de nuit sur nos lignes transversales serait intéressant, notamment d'Est en Ouest et du Nord au Sud (Ex : de Rouen puis Caen à Bordeaux et Hendaye, de Metz et Nancy à Vintimille, de Brest et Quimper à Strasbourg ou encore d'Arcachon à Chambéry. st leur conception et leur entretien qui posent en partie problème. Les locomotives demandent un savoir et des compétences mécaniques qui ne trouvent plus leur place dans une entreprise éclatée qui s'intéresse bien plus à ses recettes qu'à son image.

On pourrait aussi envisager des trains internationaux pour retourner à Londres, Rome et Milan, Berlin et Francfort, Madrid et Barcelone entre autres. Il existe d'ailleurs quelques trains de nuits desservant des villes d'Europe de l'Est. En Europe de l'Ouest, dans les années 50, au lendemain de la seconde guerre mondiale à une époque où le continent européen était divisé en deux blocs, l'entité TEE avait été créée pour les dessertes de lignes internationales. Les TEE étaient cependant orientés « luxe », les trains comportant des voitures restaurant, et uniquement des voitures de 1ère classe. Ce n'est que plus tard, que certains trains nationaux ont obtenu le label TEE. Cette belle initiative a pris fin dans les années 80, le dernier TEE ayant circulé en 1991. Discours politique ou non, en 2021, le ministre allemand des transports a exprimé son souhait de créer un « TEE 2.0 » impliquant les entreprises ferroviaires nationales des pays volontaires.

La disparition des trains de nuit n'est, semble-t-il, issue que d'une gestion d'entreprise quelque peu étrange où la rentabilité à court terme a primé sur la prise de recul et la vision à plus long terme. Paradoxe, l'abandon du train de nuit au nom d'une rentabilité à court terme, fait qu'aujourd'hui le coût de remise en place de ce service est bien supérieur à ce qu'aurait été le coût de maintien de ces trains de nuit.

Aujourd'hui, relancer les trains de nuit à « la va vite » sans prendre en compte l'ensemble des domaines concernés par cette opération (travaux d'infrastructure, maintenance du matériel, personnel de maintenance, personnel de conduite et d'accompagnement, personnel en gare, etc.), et sans vision, ne serait-ce qu'à moyen terme, est un non sens. On n'est pas prêt de voir à nouveau des trains de nuit comme dans les années 80, c'est-à-dire des trains roulant sans problème fréquent. Alors non, le train de nuit n'est pas un gadget, c'est une vraie solution, mais en a-t-on encore les moyens ?



Crédit : Raphaël.D

La ligne asphyxiée, le retour !

Concernant notre premier film, " la ligne asphyxiée ", qui retrace l'histoire de la voie de chemin de fer d'Aurillac à Bort-les-Orgues en passant par Miécaze, la Compagnie a décidé d'en produire une version plus courte et adaptée au cinéma.

En effet, suite aux contacts que nous avons pu établir et notamment avec le responsable du cinéma de Mauriac, il nous a été indiqué que plusieurs cinémas accepteraient de projeter le film si nous réduisions la durée.

Ce n'est pas par conviction que nous avons envisagé cette nouvelle version, mais c'est essentiellement pour donner une seconde chance à un film qui mérite d'être vu par un plus grand nombre dans des conditions optimales.

Fort de notre expérience, nous avons repris entièrement le montage. Le son a été amélioré et adapté aux sorties cinéma 6 hauts parleurs. Toutes les photos ont été améliorées (« remasterisées »). Nous avons aussi ajouté ou remplacé certaines images par d'autres de meilleure qualité et certaines ont été animées par informatique.

Le visa d'exploitation ayant été obtenu, nous avons mis en place un programme non exhaustif.

Ainsi nous commencerons la publicité au mois de janvier mais d'ores et déjà, pour vous, abonnés, nous vous offrons la bande annonce ici : **Bande annonce**

Et l'affiche :



Train d'Halloween au CFHA

Cette année également, le CFHA a fait circuler quatre trains spécifiques pour Halloween, du 28 au 31 octobre.

Petits et grands, près de 250 personnes, ont pu profiter du voyage entre Riom-ès-Montagne et Lugarde-Marchastel dans le X 2908 décoré pour l'occasion, à grand renfort de toiles d'araignées et d'autres joyeusetés. L'animation à bord a été faite par quelques bénévoles déguisés en monstres, qui distribuaient dans une bonne ambiance des friandises pour les petits.

Mais pour le grand frisson, les passagers ont pu compter sur Gentiannus et Le Grelé, les deux monstres des entrailles de la terre, qui n'ont pas hésité à bloquer le train dans le tunnel de l'Estampe, profitant de cet arrêt impromptu pour couper les lumières et effrayer tout le monde. En fait, les deux énergumènes, après leur avoir distribué quelques bonbons, ont laissé repartir le convoi, tout à la joie d'avoir "rançonné" ainsi les voyageurs.



Le chemin de fer touristique de la Haute Auvergne, n'en a pas fini avec les circulations et vous propose, les 20 et 21 décembre 2025, la mise en route des trains de Noël (réservations obligatoires sur le site du CFHA), avec goûter et boissons chaudes à l'arrivée à Lugarde-Marchastel, ainsi que la visite du Père Noël et photo souvenir avec les enfants. Deux autres circulations classiques sont programmées les 23 et 30 décembre. Départ de Riom-ès-Montagne à 14h30 pour tous les trains (horaire d'hiver).

La chronique de Raphaël

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



Départ ! Le train avance lentement pour sortir de la gare. Les discussions et les rencontres se poursuivent alors que nous nous éloignons de Felletin. Beaucoup de voyageurs sont présents pour cet avant-dernier train. Il y a des habitués de la ligne et des habitants du cru qui ont pour la plupart rarement pris le train, leur train. Il y a également des personnes dans notre situation : des amateurs venus des quatre coins de la France, et même d'Angleterre, et qui ont fait le déplacement pour cette malheureuse occasion. Et puis il y a aussi des militants qui sont venus faire leurs derniers adieux au train.

Une fois quitté Felletin, et après avoir contourné la colline sur laquelle est établie cette dernière, nous traversons un petit relief par l'intermédiaire du tunnel des Granges. Au sortir de cet ouvrage, nous entrons dans une vallée creusée par le ruisseau d'Arfeuille, l'affluent d'un affluent de la Creuse. Au fur et à mesure de notre avancée sur ces rails à double champignon, qui nous porteront jusqu'au terminus, nous remontons ensuite la Rozeille, puis rencontrons la Creuse à l'approche de la sous-préfecture d'Aubusson. La traversée d'une partie de cette ville se fait par l'intermédiaire de deux souterrains, d'une imposante tranchée bordée de deux parements en maçonnerie et d'un bel ouvrage métallique sur la rivière que nous avons rejointe quelques kilomètres auparavant. A l'entrée de la gare, quelque chose d'anormal nous surprend : un nombre élevé de badauds sur le quai de la gare ! Je n'en avais jamais vu autant ! Après un bref arrêt pour recueillir quelques voyageurs, nous reprenons la direction de Busseau-sur-Creuse en nous éloignant plus ou moins loin de la Creuse.

Maintenant, Aubusson est derrière nous. Sans plus attendre, nous abordons l'une des parties emblématiques de la ligne. Le train s'engage au fond du relief pour longer ce magnifique cours d'eau, qui, le temps de quelques kilomètres, s'enfonce dans une vallée étroite, profonde et sinuuse. L'ensemble est parsemé de méandres tumultueux où coulent des eaux vives aux reflets d'argent, pour peu qu'il y ait quelques intrépides rayons de soleil au milieu de la végétation. Manque de chance, nous ne profiterons pas de ce spectacle, car aujourd'hui, le plafond reste bas et un beau grain nous accompagne depuis le début de l'après-midi, et le fera jusqu'à la fin de la journée.

Ce parcours d'anthologie se caractérise entre autres par une belle succession d'ouvrages d'art en tout genre. Des remblais en terre, des murs de soutènement, des tunnels et quelques ponts-rails et ponts-routes sont présents sur le parcours. Autour de nous, il n'y a que très peu de voies de communication et très peu d'habitations à l'exception de quelques maisonnettes de garde-barrières. Tout au bord de la voie, elles protègent les croisements avec des chemins ruraux desservant de rares pâturages présents dans ce fond de vallée. On est en droit de se demander quelle était la vie de ces cheminots paysans et de leurs familles, aujourd'hui oubliés, malgré leur rôle essentiel dans le développement de nos campagnes, le tout dans un respect remarquable de la nature environnante... En effet, lors de sa conception, le train avait pour objectif de transporter un maximum de marchandises puis par la suite de voyageurs, avec une faible consommation d'énergie. En sus de ce principe qui en fait toujours aujourd'hui l'un des moyens de transport les plus écologiques après le transport fluvial, le chemin de fer, lors de la construction, avait également la capacité d'impacter le moins possible l'environnement et l'existant.

Par conséquent, il ne fallait couper aucune voie de communication alors en place au moment de la construction. Voilà donc pourquoi les passages à niveaux et les autres ponts-rails ou ponts-routes ont tous leur importance sur nos voies ferrées. Il est également important de préciser que nos ancêtres construisaient tous ces ouvrages avec simplicité, robustesse et dans un style bien à eux tout en utilisant la terre et les matériaux locaux avec l'objectif de faire durer ces nouvelles constructions. Comme quoi, nos anciens étaient déjà des écologistes qui se souciaient - sans doute sans le réaliser - de l'environnement, de leur mode de vie et de leur consommation.

Le temps d'évoquer ce qui précède, nous nous sommes éloignés de la rivière et avons pris un peu de hauteur avant d'arriver à l'arrêt de Lavaveix-les-Mines. Déjà, nous repartons en direction de Busseau-sur-Creuse avec un voyageur en moins dans le convoi. Au-delà de cette gare, située au cœur d'un ancien bassin minier, une autre section emblématique de la ligne se dévoile. Notre train commence sérieusement à prendre de la hauteur via l'ascension progressive du versant Est de la vallée de la Creuse. Au fur et à mesure, nous apercevons quelques joyaux de ce département, ici un château ou là, le remarquable village de Moutiers d'Ahun.

Avant de rejoindre la ligne de Saint-Sulpice-Laurière à Montluçon, le versant devenu irrégulier à l'approche de son sommet se dérobe et nous traversons tout d'abord une entaille du relief par l'unique viaduc en maçonnerie de cette partie de ligne, puis un petit pic rocheux par l'intermédiaire du tunnel de la Villatte. A la sortie de ce dernier, notre ligne rejoint celle de Montluçon. Un dénivelé existe entre les deux plates-formes. Il se réduit dans un lacet, les deux plates-formes se rejoignant juste à la bifurcation. S'ensuit immédiatement la traversée du grand viaduc de Busseau-sur-Creuse. Cet imposant ouvrage d'art d'une longueur de 320 mètres, d'une largeur de 8 mètres et d'une hauteur de 52 mètres, comporte pas moins de deux culées en maçonnerie de pierres de taille encadrant six énormes travées métalliques en treillis reposant elles-mêmes sur cinq piles métalliques posées sur d'énormes socles en maçonnerie qui constituent la base de l'ouvrage. Quelles merveilleuses sensations, à cet instant précis, que d'ouvrir la fenêtre latérale du poste de conduite, de mettre la tête en dehors et d'observer cet espace et la majestueuse vallée de la Creuse. L'air caresse le visage dans le balancement de l'autorail sur cette voie « à l'ancienne ». Ces sensations sont accompagnées de bruits résonnant comme une mélodie envoûtante dans les oreilles d'un passionné. Cet ensemble de sensations et de bruits procurent d'inoubliables émotions que l'on ne retrouve qu'à bord des trains, au fil des rails de France. Mais attention, l'emprise des voies sur le viaduc est plutôt large, 8 mètres. Pourquoi ? Parce qu'initialement, la séparation des lignes de Montluçon et de Felletin se situait à la sortie de la gare de Busseau-sur-Creuse, que nous sommes en train de rejoindre. Notre imposant viaduc accueillait donc un tronçon remarquable à deux voies, dont celles-ci se séparaient ensuite en prenant chacune leur chemin respectif une fois la culée de l'ouvrage dépassée. Et mince, nous avons encore trop parlé, puisque nous arrivons déjà à Busseau-sur-Creuse ! Une partie des voyageurs descend pour attendre le train du retour, qui sera le dernier train commercial à circuler sur cette ligne. Dans le prochain volet de cette saga de trois épisodes, nous évoquerons le trajet retour, l'accueil très particulier du train à Felletin, et les derniers adieux, un moment particulièrement intense.

A suivre, donc...