



Bimestriel N°9

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

1 Maître  
17 Compagnons Finis  
7 Compagnons  
7 Apprentis  
497 Abonnés

## Le mot du Président



Ce début de printemps pluvieux n'aura pas aidé le chemin de fer ! Les mois d'avril et mai ont été catastrophiques en termes d'aléas des circulations, que ce soit pour l'exploitation ou pour l'infrastructure ferroviaire.

En dehors des trains réguliers, les trains de nuit Rodez et Aurillac semblent se partager les machines. Une fois sur deux l'un ou l'autre est supprimé. C'était forcément à prévoir, la logistique ne suit pas.

Les circulations entre Paris et Clermont-Ferrand ont aussi battu des records en regard des incidents et des retards. Encore une fois, la logistique ne suit plus. Pas de matériel, plus de moyens humains, que ce soit pour la conduite ou pour l'entretien. Conséquence : ces circulations se voient être les numéros un au « top 50 » des informations ferroviaires médiatiques.

Du côté de l'infrastructure, après un éboulement sur la ligne de Clermont à Nîmes, c'est la ligne de Capdenac à Rodez qui vient de subir un glissement de terrain emportant le soubassement d'une partie de la voie.

Bonne nouvelle, après des années d'attente et de sursis, des travaux d'ampleur sont en cours sur la ligne de Neussargues à Béziers. Espérons que ce ne soit pas pour tout fermer après et qu'il n'y aura pas de malfaçon comme nous l'avons trop souvent vu.



## Travaux RVB entre Andelat et Loubaresse

Entre Andelat et Loubaresse, sur la ligne de Neussargues à Béziers, les travaux de renouvellement voie / ballast (ou RVB), ont commencé. Ferrotrac a procédé à l'acheminement du matériel, dans un premier temps.



Acheminement et  
déchargement  
des rails et  
traverses.





Les coupons de rails  
ont été déposés.



Le ballast a été déposé  
puis nivelé.







Bourrage provisoire  
pour la circulation  
des futurs trains de  
travaux.

Toutes les photos sont de Christian Chapat.



## Projection du film "la ligne asphyxiée"



Le 20 avril, la Compagnie a rempli la salle de cinéma de Bort-les-Orgues pour sa première projection cinématographique.

Dès 20h le public a commencé à arriver au cinéma. Au total, 195 personnes ont ainsi rempli la salle au début de la projection. Il y avait là des personnes averties, des gens du cru, mais également de simples curieux désireux de découvrir cette histoire.

Le film sur grand écran prenait alors toute son importance. Plusieurs personnes sont venues échanger à la fin de la projection. Certaines n'ont pas osé venir directement nous aborder mais on sentait qu'il y avait un besoin de partage. Le film a été applaudi dès la fin de la séance et les 2h45 sont passées rapidement.



Les membres de l'association à l'accueil du cinéma

A noter la présence du responsable du Pédalorail de Nieudan accompagné de son père. Ils étaient très emballés par le film et ont plusieurs fois renouvelé le vœux de nous revoir chez eux.





Avant la projection, les membres de la Compagnie ont profité du voyage pour visiter les installations du Gentiane Express. Nous avons également profité d'un repas convivial avec les membres de l'association dont plusieurs ont assisté à la projection du film. Ce fût vraiment un grand moment d'échanges conviviales et nous remercions Tristan Brohan, le président, pour son accueil.



La fosse à piquer en gare de Bort. Vestige des temps anciens.

## Un DVD du film "La ligne asphyxiée" offert !

La Compagnie a décidé de lancer une petite production de DVD du film de la ligne d'Aurillac à Bort-les-Orgues que nous ferons évoluer en fonction des demandes.

N'ayant pas vocation à dégager des profits, mais ne voulant pas non plus en être de notre poche, nous avons décidé de diffuser ce film contre une donation minimum équivalente au coût de production.

Ce film se compose donc de deux DVD, incluant le film en deux parties ainsi que la bande annonce et une vidéo promotionnelle du site de La Compagnie Internationale du Train. Les DVD sont rangés dans un coffret et présentent ainsi un ouvrage de qualité à conserver précieusement.

Pour tout don minimum de 25€ à l'association, un coffret DVD de " La ligne asphyxiée " vous sera offert.





Vous pouvez vous manifester à l'adresse suivante :  
lacedutrain@franckcie.fr

Et si vous êtes intéressés envoyez votre don minimum de 25€ à l'ordre de l'association **La Compagnie Internationale du Train** à l'adresse suivante :

La Compagnie Internationale du Train  
La Maissonnette  
15290 Le Rouget - Pers.

Noubliez pas d'inscrire vos NOM, PRÉNOM, ADRESSE complète et adresse Mail le cas échéant.

Dès réception, nous vous faisons parvenir le coffret en lettre suivie, accompagnée d'un courriel de confirmation d'envoi.

Offre valable jusqu'au 31.12.2024



## Voyage dans le sud

Notre compagnon Raphaël nous relate son épopée ferroviaire méridionale :

Du 18 mars au 26 avril dernier, je suis « descendu » dans le sud, aux alentours de Marseille, pour un stage en entreprise dans le domaine de l'aérien. Mais là n'est pas le sujet, parlons plutôt de deux voyages inoubliables, et des agréables sensations que nous offre le rail.

Train des Pignes :

Le premier voyage m'a conduit de Digne-les-Bains (04) à Nice (06), par l'intermédiaire du train des Pignes. Le départ de Digne-les-Bains se fait en autocar jusqu'à Saint-André-les-Alpes. En effet, en 2019, une partie de la voûte qui constitue le tunnel de Moriez (04) s'est éboulée. Malheureusement, l'accident s'est produit lors de l'intervention d'une équipe de professionnels et l'éboulement causera un décès. Depuis cette date, rien n'a été fait et la ligne se retrouve coupée en deux parties distinctes. Il est encore possible de compter sur les doigts d'une seule main le nombre d'années depuis le début de cette regrettable situation, mais combien de temps encore celle-ci va-t-elle perdurer ? Je tiens également à mentionner la différence avec le « grand réseau », celui de la SNCF, qui tombe en friche et dans l'oubli après la fermeture de ces lignes dites secondaires, tout l'inverse de ce petit réseau qui est dans un état remarquable même sur sa partie dépourvue de toutes circulations commerciales. J'ai remarqué cet état et la présence de draineuse et engins de maintenance en longeant la majeure partie des rails en autocar. Les hommes et leurs machines attendent patiemment le retour des convois sur cette section.





À Saint-André-les-Alpes, on monte enfin dans un train. Il s'est agi des autorails X307 à l'aller et de l'AMP 803-804 au retour. Le premier train révèle son inspiration routière, alors que le second, bien différent, rappelle quelque peu l'AGC du grand réseau. Tout au long de ce parcours, nous admirerons des montagnes, des hautes vallées, des villages perchés et leurs citadelles, des gorges et même la ville de Nice. Ambiance garantie jusqu'à Colomars-la-Manda. Au-delà et jusqu'à Nice, nous aurons au programme une signalisation lumineuse et du LRS, ou Long Rail Soudé, le tout dans des paysages suburbains, rectilignes et plats aux bords de la vallée du Var devenue ici bien large.



**Train de la côte bleue :**

Le deuxième voyage m'a conduit sur la « côte bleue ».

Contexte : entre Avignon et Marseille, il existe deux itinéraires avec possibilité d'échange en gare de l'Estaque et Miramas :

→ de Marseille à l'Estaque par l'artère impériale ou par le triage d'Arenc ;

→ de l'Estaque à Miramas par Rognac (artère impériale) ou par Martigues ;

→ de Miramas à Avignon par Cavaillon ou Tarascon (artère impériale).

Les trains que j'ai empruntés feront le parcours entre Marseille et Miramas sans passer par l'artère impériale sur la totalité du parcours.



On rembobine : il est 07H12 ce samedi matin. J'attends un train Corail assurant la relation TER de Marseille à Lyon par l'artère impériale. Un agréable premier trajet à bord de ce train légendaire, au bord des magnifiques paysages de l'étang de Berre, bien court tout de même car nous voilà déjà à Miramas. Le voyage peut alors commencer. À peine plus d'une heure d'attente pour mon changement ; je fais le choix de rester en gare. Je ne tarde pas à savoir quel est mon train. Il s'agit d'un train automoteur Régiolis B84500. Je n'apprécie pas du tout ces engins aux

lignes peu flatteuses, inconfortables et bruyants qui offrent en raison de leur composition qu'une alternative : train vide ou train bondé, mais rarement le juste milieu, bref, l'opposé du train précédent. J'en profite pour observer la gare et son triage renommé qui ne semble plus très actif. Néanmoins, pas moins de 5 convois passent en gare dans l'heure mais il ne s'agit pas de trains de wagons isolés. La rotonde dispose de quelques machines à cet effet. Il est l'heure du départ. Lors de cet A/R jusqu'à Marseille, de magnifiques paysages de collines, mer, plateaux, étangs et calanques ou encore le triage d'Arenc seront observés. Un voyage entre étangs, montagnes et mer qui coupe plusieurs fois le souffle, particulièrement sur la section comprise entre Carry-le-Rouet et l'Estaque. Visite de Martigues à pied et baignade à Niolon, bien que l'eau fût un peu fraîche à la mi-avril. Je fais ensuite le choix de rentrer à Vitrolles par Miramas, via un trajet en AGC qui signera la clôture de cette journée ferroviaire.