

Les Brèves de la Compagnie Internationale du Train

Bimestriel N°21

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

2 Maîtres
18 Compagnons Finis
6 Compagnons
9 Apprentis
558 Abonnés

Sommaire :

Ouverture à la concurrence ou privatisation.....	2
Les projets d'ouverture ou de réouverture de lignes.....	4
Les Compagnons au travail.....	5
Qu'on se le dise !.....	6
Des nouvelles du CFHA.....	7
La chronique de Raphaël.....	8

Merci à tous nos donateurs !

Le mot du Président

Au programme de ce printemps, plusieurs nouveautés au sein de l'association. Tout d'abord une nouvelle page verra le jour sur le site. Ce sera « La boutique de la Compagnie ». Vous pourrez ainsi commander facilement les DVD de la Compagnie ainsi que différents articles. Cette boutique s'étoffera petit à petit et nous pourrons ainsi vous faire profiter de notre travail.

Il est à noter que cette page n'aura pas vocation à nous faire gagner de l'argent. Le but est vraiment de vous permettre d'acquérir et conserver une partie de notre travail. Cet argent, une fois les dépenses payées, nous permettra de préparer nos futures productions et d'apporter un soutien non négligeable pour le fonctionnement de notre association.

Dans le même temps, les Compagnons envisagent de permettre aux personnes qui n'ont pas forcément accès à internet ou qui seraient limitées par cette technologie, d'adhérer à notre association.

Nous devons malgré tout définir des critères d'accès, les droits et obligations qui vont avec. Les Compagnons cherchent à apporter des modifications à nos statuts pour donner un accès et une reconnaissance officiels à ceux qui veulent apporter leur voix à nos projets.

Pour rappel, chacun peut, suivant ses moyens, aider la Compagnie dans ses recherches, ses réalisations, etc. N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des idées de projets, des infos ou documents à partager. Egalement, si vous souhaitez simplement vous investir mais sans savoir vraiment comment.

C'est toujours dans un souci de partage et de rassemblement que La Compagnie élabore toutes ces évolutions et, comme vous le lirez dans ce numéro, nous préparons un grand événement pour le moi de juillet, toujours en suivant cette idéologie qui est de rassembler tous les acteurs d'une même passion pour faire du chemin de fer un mouvement unique et indivisible.



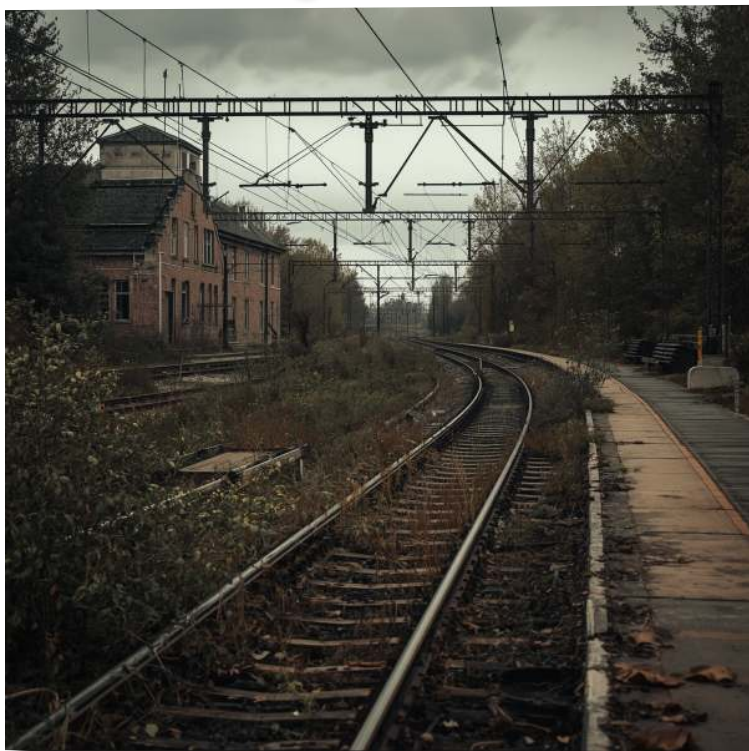
<https://franckcie.fr/faire-un-don/>

Ouverture à la concurrence ou privatisation

Le système ferroviaire Français a été volontairement saboté.

Après l'époque des Compagnies, on a créé la S.N.C.F. C'était une façon de regrouper les entreprises ferroviaires privées sous la coupe d'une administration. D'une part, cela a permis d'amortir les dettes et d'égaliser les revenus ; on s'est en effet rendu compte que cette concurrence ne servait plus l'intérêt de la nation. D'autre part, cela a aussi permis d'harmoniser les différents règlements pour imposer des règles de sécurité uniques.

Dès la naissance de la S.N.C.F les innovations se sont multipliées et cette société est devenue le numéro un mondial en termes de sécurité. Seulement voilà, le capitalisme l'a rattrapée ! Dès lors, on a eu de cesse de la mettre en difficulté pour la dépecer. Comme dit l'adage, quand on veut tuer son chien on dit qu'il a la rage.



Le procédé n'est pas nouveau, il existe depuis longtemps et il est bien rodé. Il a suffi d'implanter le poison en interne, au sein même de cette belle organisation. On a imposé des règles absurdes, on a supprimé ou fait croire qu'on allait supprimer des avantages longuement acquis, et mis des bâtons dans les roues d'un système bien rodé. Seuls ceux qui en connaissent les rouages pouvaient apercevoir le drame qui allait se jouer.

Dans le même temps on a stigmatisé, diabolisé, les travailleurs du rail vis à vis du public, de sorte que dès le soulèvement de ces derniers pour dénoncer l'absurde qui allait se jouer, l'opinion publique se rangea du côté des dirigeants du pays. Parfois c'est avec l'aide des « partenaires sociaux » que l'État lança de fausses révoltes. Embêter le peuple en provoquant les cheminots était chose facile. Quand on est amoureux de son travail, qu'on s'imagine remplir une tâche utile pour les autres, voir détruire cet outil n'était pas tolérable. Ainsi, petit à petit, se faisant passer pour des sauveurs, soulevant d'inexistantes difficultés de fonctionnement ou financières, ils ont réussi à imposer leur plan machiavélique.

Aujourd'hui on a découpé au chalumeau la presque totalité des locomotives de manœuvre ou de ligne. Les seules machines qui restent ont bien du mal à venir à bout des derniers véritables trains de rames tractées que seules quelques régions ont réussi à sauver. Le transport de marchandises a tellement baissé en termes de volume que l'on peut admettre qu'il est devenu inexistant. Et ne parlons pas des lignes de vie qui ont fermé, de l'entretien des voies complètement délaissé, de la fermeture des gares, des guichets.. Bref, une véritable hécatombe, un holocauste ferroviaire.

Aujourd'hui la S.N.C.F n'existe plus ; c'est le Groupe SNCF qui a vu le jour et qui a osé voler les lettres de noblesse de notre belle nation pour se partager par petits morceaux bien juteux des lots de trains, d'agents, de matériel. Aux régions riches les beaux trains, aux pauvres...eh bien ce qu'elles pourront se payer. Dans cette privatisation déguisée en ouverture à la concurrence, la SNCF n'a même pas le droit de se positionner, elle doit présenter ses filiales. Des sortes de sous-divisions d'entreprises dans lesquelles le leitmotiv est de faire le plus d'argent possible, à commencer en dégradant les conditions de travail.



Mais attention, dans cette course à la privatisation, les haut cadres ne sont pas touchés. Ils continuent leur danse de chaises musicales. C'est à celui qui grimpera le plus haut, enfermé dans un placard où les décisions absurdes se multiplient et « justifient » un poste qui ne sert plus à rien mais rapporte gros, pour le coup sur le dos du contribuable.

Les nouveaux cheminots sont embauchés sans assurance du lendemain, ils ne sont pas statutaires. Le statut c'était le dernier rempart, la dernière barrière à faire sauter. Dès lors on embauche du conducteur, de l'aiguilleur, (ne parlons pas de manœuvre, dans ce monde ils n'existent plus), bref, de " l'ouvrier Mc Do". A la moindre faute il s'en va. Aucune certitude du lendemain car il sait qu'il ne finira pas là où il a commencé. Aucune envie de s'investir, aucune place pour la passion... Pourtant il en faut de la passion quand on est cheminot.

Pour un conducteur, le métier devient monotone. C'est une ligne, un engin et toutes les responsabilités réunies de plusieurs professions : contrôleur, chef de gare, voire secouriste sans formation. Car le conducteur, seul à bord de son train, perdu en pleine campagne, parfois sans réseau téléphonique, n'a aucune formation de secourisme ! Trop cher.

Voilà ce qu'est devenu le transport ferroviaire en France, un grand gâteau que les riches dirigeants et les entreprises privées se sont partagés. Tout ce qui était superflu, tout ce qui ne rapportait pas assez à été supprimé. Ensuite, on essaie de rendre de plus en plus rentable ce qui reste en faisant payer aux régions les frais divers. Et quand une région ne paye pas, elle utilise un autre mode de transport, c'est tout.

Et le plus beau dans tout ça, c'est que cela aura été fait avec l'aval des citoyens, oh pas ceux qui payaient cher pour faire voyager leurs marchandises, pas ces inévitables entreprises qui faisaient vivre le train, non, ceux-là on ne leur a jamais donné la parole. Je parle des voyageurs du quotidien, pas de ceux qui partent pour de longs séjours mais de ceux qui prennent le train chaque jour pour aller au travail et qui se retrouvaient « pris en otage » - et ils avaient raison quelque part - pour des raisons obscures que même ceux qui se mettaient en grève ne comprenaient pas toujours en totalité.

Parfois, alors même que personne n'était en grève dans un service, les trains ne roulaient pas. C'était le service minimum, faire rouler un minimum de trains par temps de grève et ce, quel que soit le nombre de grévistes. Mis en place par le seul président français à avoir fait de la prison, un multi délinquant, ce système est l'apogée de la filouterie. Tout en faisant croire aux usagers que l'État a mis en place une mesure visant à assurer un minimum de transport, il s'assure simplement qu'à chaque fois qu'il y aura grève dans le groupe SNCF, il y aura toujours un taux minimal de trains, contribuant ainsi à salir et détruire l'image de celle qu'il faut abattre pour rendre légitime une privatisation qui profitera aux actionnaires.

C'est drôle, quand on était petit et que « le train faisait grève », on était content. « Chouette pas d'école aujourd'hui ». Puis plus tard on devient adulte, le train fait grève mais là c'est embêtant. Ça me rappelle un livre, le Petit Prince : « Toutes les grandes personnes ont d'abord été des enfants. Mais peu d'entre elles s'en souviennent. »

C'est comme cela qu'ils ont tué le train.

Les projets d'ouverture ou de réouverture de lignes

Pour cette édition des Brèves, nous nous transportons de nouveau dans le sud de la France, dans les Bouches-du-Rhône, pour aborder la réouverture partielle de la ligne d'Aubagne à La Barque-Fuveau. Cette ligne, référencée n° 948 000 dans le réseau ferré national, reliait Aubagne à La Barque, point d'embranchement sur la ligne de Carnoules à Gardanne. « Elle desservait le bassin minier de Fuveau-Valdonne (production de lignite), à l'est de Marseille, en lui donnant un double débouché : au nord le site industriel de Gardanne et au sud les usines marseillaises de la vallée de l'Huveaune » (1).



La ligne a été ouverte en 1868 entre Aubagne-Valdonne. La section Valdonne-La Barque, plus technique en raison de la topographie locale, est mise en service en 1904 entre les vallées de l'Huveaune et de l'Arc (voir carte jointe, source 1).

La fermeture aux voyageurs remonte à 1939, puis la ligne est fermée au trafic des marchandises par tronçons : Valdonne-La Barque-Fuveau en 1969 et Aubagne-Valdonne en 1987. La ligne est déclassée puis déferée sur la section de Valdonne à La Barque-Fuveau. Elle est inexploitée sur la section Aubagne-Valdonne.



La bonne nouvelle est donc la réouverture de la ligne entre Aubagne et La Bouilladisse, sur une longueur de 15 km environ. L'objectif est de désengorger la vallée de l'Huveaune, où la circulation routière est devenue problématique. La voie unique est rénovée et électrifiée pour permettre la circulation de trams-trains en prolongement de la ligne existante du tram de Aubagne. Les travaux, dont une petite partie est vue ci-contre à Roquevaire, ont coûté environ 150 millions d'euros. La ligne desservira 11 stations, avec un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe. Sont attendus 20 000 voyageurs par jour, ce qui devrait supprimer du réseau routier entre 16 et 18 000 véhicules sur la même durée. Les essais de circulation sur les premières sections rénovées sont en cours depuis janvier 2026 (2).

Sources :

1. https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_d%27Aubagne_%C3%A0_La_Barque
2. <https://madeinmarseille.net/urbanisme-marseille/193854-aubagne-valtram-test-ouverture-public-prevue-cet-ete/>

Les Compagnons au travail

Ces deux mois auront été marqués par un gros travail informatique sur le site. Nous avons dû procéder à d'importantes mises à jour pour sécuriser le site. Nous avons également apporté plusieurs modifications d'ordre esthétique pour en faciliter l'accès. Vous êtes toujours de plus en plus nombreux à vous inscrire mais très peu à utiliser le forum qui est pourtant un outil très simple pour pouvoir échanger entre nous. N'hésitez pas à faire remonter tous les problèmes de fonctionnement que vous pourriez rencontrer.

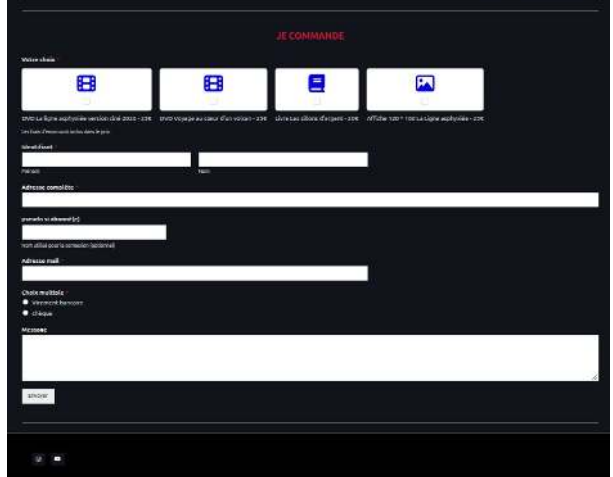
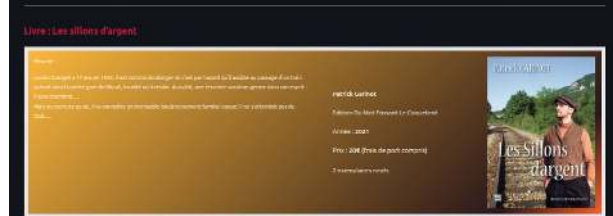
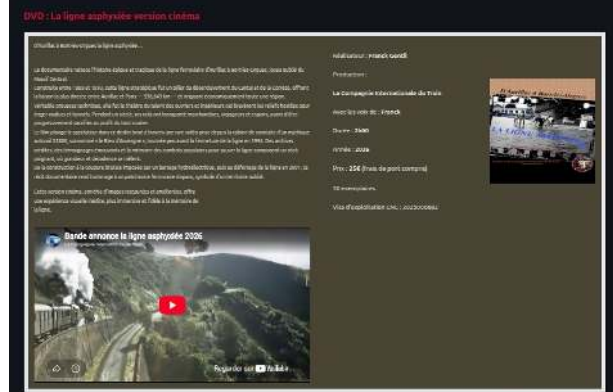
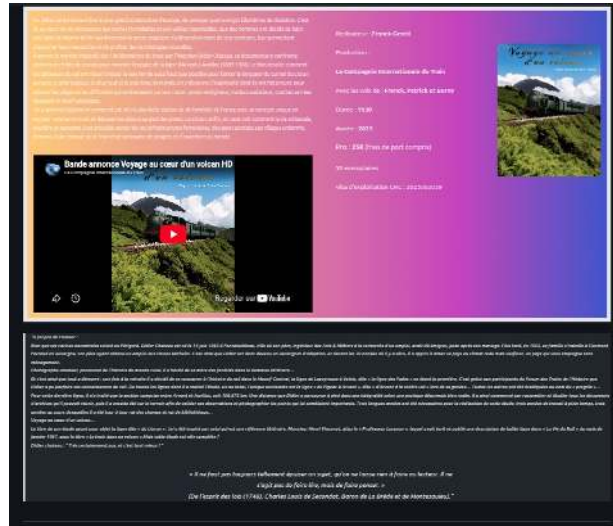
Sur le forum, vous pouvez participer à la recherche de la photo mystère. Ce jeu très visuel permet d'affûter ses connaissances géographiques et ferroviaire. En clair, grâce au travail de Yves.C, Jean-Marc, Raphaël, pour ne citer qu'eux, vous pourrez gagner en culture générale.

Du côté du bureau nous avons aussi dû gérer beaucoup de « paperasse » pour obtenir le règlement de la part des différentes organisations gestionnaires des salles de cinéma.

Dévalisés lors des dernières projections au cinéma, nous avons relancé une nouvelle production de flyers. Ceux-ci sont identiques aux derniers sauf que nous avons ajouté une nouvelle adresse mail pour la correspondance.

Nous avons également lancé la production des DVD du film « La ligne Asphyxiée, édition ciné 2026 ». Ainsi vous pourrez commander ces derniers sur notre page dédiée dès que nous l'aurons mise en ligne. Fort de notre expérience, nous avons pu produire une version d'une qualité supérieure à la précédente pour l'image et le son.

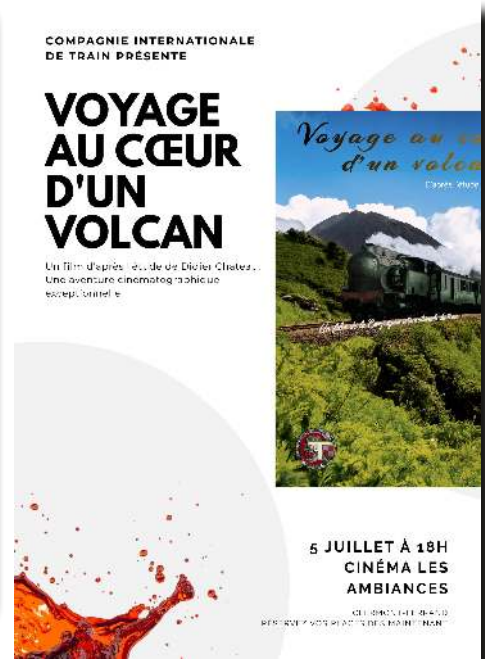
Concernant le film « Voyage au cœur d'un volcan », nous retardons encore un peu sa sortie, compte tenu des projections prévues en juillet. Le film sera aussi disponible sur cette page.



Qu'on se le dise !



Cinéma de Chaudes-Aigues



Le 5 juillet à 18h00 aura lieu la projection du film *Voyage au cœur d'un volcan* au cinéma Les Ambiances à Clermont-Ferrand. Cette projection sera l'objet d'un grand événement puisque La Compagnie du train, sur une idée de Monsieur Lagarrigue, Directeur du cinéma, a joué un rôle rassembleur en invitant les associations ferroviaires locales. Ainsi, les associations du Train à Vapeur d'Auvergne (141 R 420), Le Gentiane Express et Le pédalorail du Grand Pays de Salers (suivant les disponibilités inhérentes à leur activité) ont accepté de se joindre à nous.

Ainsi, chacun viendra ajouter une pierre à l'édifice en apportant des éléments de décor marquant l'histoire ferroviaire d'Auvergne. A la fin de la séance il sera proposé un temps d'échange avec tous les protagonistes. Nous répondrons ainsi à toutes les questions qui seront posées ou que le film aura pu susciter.

Nous attendons beaucoup de cet événement car notre association gagnera encore plus en visibilité et surtout en crédibilité. C'est, pour nous Compagnons, une belle récompense que d'avoir obtenu la possibilité de présenter notre travail à un public éloigné de cette histoire cantalienne.

De plus, le 15 juillet, ce même film sera encore projeté au cinéma " La Source " à Chaudes-Aigues à 20h30.

Un cinéma de 250 places dont le défi sera d'attirer un maximum de personnes, alors n'hésitez pas , faites passer l'info !

Vous pouvez également laisser des avis ou mettre une note sur le film ici :

https://www.allocine.fr/film/fichefilm_gen_cfilm=1000045642.html

Des nouvelles du CFHA



Crédit photo Patrice CFHA

Cette année, le X 2908 va se refaire une beauté. Peinture complète de l'autorail, qui va rester jusqu'à l'automne en gare de Bort-les-Orgues. C'est l'ami Gégé, peintre de son métier, dit « Gégé la barbouille », qui va officier pour

Un article sur, entratre, son travail est paru dans La Montagne :

https://www.lamontagne.fr/riom-es-montagnes-15400/loisirs/il-y-a-une-satisfaction-personnelle-a-preserver-ce-patrimoine-dans-le-cantal-ces-benevoles-bichonnent-un-train-touristique_14977755/

Également, la maisonnette du PN de Riom-es-Montagnes va être réhabilitée et accueillir un petit musée. Les travaux sont financés par la commune et la Fondation du Patrimoine. Une souscription est également possible pour les personnes intéressées.



Crédit photo Tristan CFHA

La chronique de Raphaël

Le train-ferry

Notre récent voyage ferroviaire, d'une longueur inégalée pour le moment, nous a permis de relier Paimpol en Bretagne à Trapani en Sicile uniquement par le rail, pendant une durée de 4 jours.



Dans cet épisode, nous ne vous raconterons pas l'ensemble du périple, mais plutôt un de ses points d'orgue, la crème de la crème de trajet, à savoir les manœuvres et la traversée maritime entre Villa San Giovanni et Messina, à travers le détroit de Messine. Parce que un texte écrit ne vaut pas toujours une observation, une vidéo est à votre disposition :

<https://youtu.be/VM50aJJpSto?si=rTReL90864NbsH8e>



En voiture tout le monde !

Commençons par quelques explications. En ce mardi 7 avril 2026, nous sommes à bord du train Intercity Notte N°1963 en provenance de Milano Centrale et à destination de Palermo Centrale. Notre train est parti la veille à 20H10 de Milano Centrale et il devrait arriver ce 7 avril à 16H55 à Palermo Centrale. Ce train se compose de 6 voitures couchettes et de 2 voitures lits, le tout étant encadré par deux machines.

Il est environ 11H30 quand nous arrivons à la gare de Villa San Giovanni. Pendant l'arrêt d'une durée de 40 min, les manœuvres commencent. Tout d'abord, la rame est pré-coupée en deux sections de 4 voitures (3 voitures couchettes, 1 voiture-lits) attelée à une des deux machines. Depuis la gare de Villa San Giovanni, l'ensemble du convoi est descendu au pied du bateau par une manœuvre en tiroir, comme c'était autrefois le cas entre Briouze et Bagnols-de-l'Orne avec l'omnibus. L'opération est assurée par un engin Diesel de manoeuvre, en pousse, la caténaire s'arrêtant avant l'accès au ferry.

Ce ferry, l'imposant « IGINIA », se compose d'une grande cale qui accueille 4 voies. La première partie du convoi est placée sur la voie de droite avant que la seconde et dernière partie de ce même convoi soit placée sur la voie de gauche. Le convoi n'étant pas très long, les deux voies centrales ne seront pas occupées. Des marchepieds sont positionnés devant les portes qui viennent d'être ouvertes. Nous allons pouvoir monter sur le pont afin de profiter de la traversée maritime d'une durée approximative de 30 minutes. Notre train est désormais sur le bateau qui navigue entre la Calabre et la Sicile. Arrivés à Messina, les deux parties du convoi sont extraites une à une du bateau avant d'être placées de part et d'autre d'un quai dans la gare de Messina Centrale. Deux machines électriques supplémentaires sont ajoutées afin d'encadrer les deux rames désormais distinctes. Elles s'apprêtent à prendre chacune la direction de Syracuse et Palermo afin de terminer ce voyage.

