



AMIS DES CHEMINS DE FER CLERMONT-AUVERGNE

or

Bulletin Régional de Liaison et d'Information

DELEGATION A.F.A.C. AUVERGNE
C.BABIN, rue bel air à BRIOUDE

SOMMAIRE

- Editorial par le Président BABIN	1
- Plus ça va vite, plus on ralentit ! La Montagne	2
- Rapport sur l'année 2006, par le Secrétaire Mr. GRANGE	3
- Notre nouveau Directeur, extrait du journal "La Montagne" ...	3
- Les pages de la F.N.A.U.T.	9
- " Et la ligne 4 ?" par M. TRITCHER	15
- Un "Bleu" sur la ligne des pâturages, par J. BENABEN	16
- Histoire du train "Le Parisien"(suite & fin) par J.BENABEN...	19
- Monsieur LACOUR nous a quitté, par C.BABIN	32
- Le "Gentiane Express" dans les Combrailles, par J.M.PIERNETZ..	33
- Plaidoyer pour ma ligne, par Claude COUTAREL	36
- Henri BOREL, photographe ferroviaire	37
- La seule "KITTEL" qui reste, vue par Mr. GRANGE	38

EDITORIAL

" Chacun sur terre , se fout, se fout, des p'tites misères
de son voisin du d'ssous !"

....Chantait Maurice CHEVALIER...! Et justement, nous en
Auvergne, nous sommes le voisin du dessous...!

A Paris, au dessus, on se gargarise à longueur de télé, de
radio, de journaux, du T.G.V. qui bat des records de vitesse...!

Pas un mot sur le voisin du dessous, qui bat les records de
lenteur. Je viens de lire le récit de Gilbert LANGLET, un militant de la
défense des services publics, dans "La Montagne" du 14 Mai. Il s'entête
à prendre le 2800 vieux de 50 ans (Mais qui marche...lui !) en gare de
Saint ELOY à 5h55. Après des vitesses variant entre 40 et 10 Km/h, il
arrive à CLERMONT à 7h47.

Tous ses camarades de travail qui viennent en automobile
se moquent de lui...forcément !

J'entends d'ici les élites parisiennes: "mais ...y a personne
dans vos trains !" On ne s'inquiète jamais de savoir pourquoi y a person-
ne...!"

Je me souviens d'un samedi après-midi, au siège de l'AFAC.
il y a longtemps, au début du TGV Sud-Est : un membre (mauvais esprit !)
fit la réflexion..." le TGV va prendre tout l'argent, il ne restera plus
rien pour entretenir le reste du réseau..." Je n'aurais jamais osé émettre
une telle réflexion à l'époque...impensable ! Les élites parisiennes reje-
tèrent un tel procès d'intention ! Il n'y aura jamais de SNCF à deux vi-
tesses !

C'est pas à deux vitesses où on en est chez le voisin du
dessous, c'est à trois..! Même pire, il y a des endroits où on ne passe
même plus à 10...on ne passe plus du tout !

A part les journaux Auvergnats, avez-vous lu quelque chose
à ce sujet dans les grands quotidiens nationaux ?

On inaugure le TGV Est avec force feux d'artifice...on éblouit
le parisien...mais pendant ce temps on fait la manche auprès des popula-
tions pour sauver le géant des Fades. On passe dessus à 10 Km/h..!
Dans le temps je disais au Directeur de l'époque:..pour rire...Il y en a
qui mettent des cierges à la cathédrale pour que le viaduc de la Madeleine
s'écroule. Au moins on aurait une bonne excuse pour fermer la ligne....
....c'était pour rire...maintenant, je ne ris plus !

C. BABIN

P.S. J'espère que les Amis des chemins de fer qui auront eu la gloire de
faire du 320 Km/h entre PARIS & STRASBOURG, auront à coeur et se
feront un devoir de faire PARIS - BEZIERS (avec autocar incorporé !) à
une vitesse digne des chemins de fer Auvergnats... merci +

*L'histoire d'un train**« Le Parisien »**1897 - 2003*

JACQUES BENABEN

SUITE & FIN

LE VERTIGINEUX DECLIN DES VOIES FERREES
DANS LE CANTAL

TRAIN DE NUIT – AURILLAC – BRIVE – PARIS AUSTERLITZ dans la presse locale du 8 mars 1989.

Messieurs CHIRAC et DOUFFIAGES confirment le report de la modification de la liaison.

Devant les instances des collectivités locales, communes, départements et régions, Monsieur Jacques FOURNIER, président de la SNCF estime que les négociations organisées avec tous les partenaires ont permis d'aboutir à une solution qui devrait respecter la desserte de cette vallée.

Aussi, promet-il qu'à compter du **28 mai prochain, chaque fin de semaine** sera programmé un train direct en réservation de places couchées 1^{ère} et 2^{ème} classes, Paris – Brive – Aurillac.

Revoilà donc le « **petit Parisien** » via Brive durant les week-end et veilles de fêtes.

Train 6491 / 0

6999 / 8

22 h 18
4 h 30
6 h 50



Paris Austerlitz
Brive
Aurillac

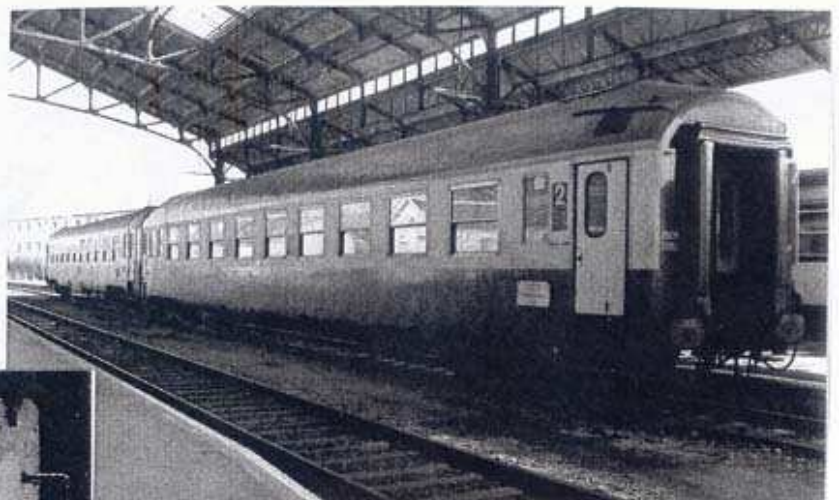


6 h 28
0 h 45
22 h 18

Dans le jargon cheminot, on le dénomma « le train de Chirac ».

Composition de l'express 6490 Paris – Brive – Aurillac - 9 mars 1993

Photo J. BENABEN



La desserte pour Bort continua d'être assurée jusqu'au 2 juillet 1994. Elle relevait au départ d'Aurillac la correspondance des deux parisiens.

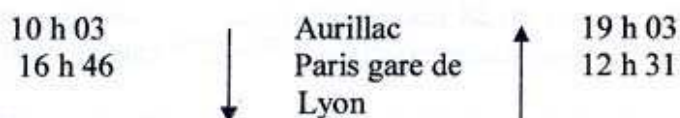
- Aurillac D. 7 h 15 – Bort A. 9 h 13
- Bort D. 18 h 39 – Aurillac 20 h 46

Pendant ce temps, la circonscription d'Aurillac modernisa entièrement les installations, aussi bien voies, signaux et bâtiments. C'est en novembre 1994 qu'un P.R.G. fut opérationnel pour les directions de Figeac et de Saint-Denis, sur Neussargues, le B.M.U. existait depuis quelques années. Adieu « aux toles » type P.O. La voie 1 sur Viescamp fut déposée ayant perdu à Miécaze la ligne pour Bort. Le bâtiment voyageurs fut entièrement rénové aux teintes pastel, doté d'un hall lumineux et de matériaux modernes accueillant le voyageur. La rénovation complète de la marquise se termina le 10 décembre 1994.

Le 25 septembre 1994 fut créée une relation directe Aurillac – Paris gare de Lyon et retour en rame corail tous les jours.

Train 5962

5963



Ce train assurait la correspondance du TER 51550 de Toulouse, lequel en composition bleu Massif Central en X 2800 XR 6000 avait la relation directe de Toulouse jusqu'à Clermont Ferrand et donnait la correspondance au 192 pour Paris à 13 h 02.



L'Express 5962 Aurillac – Paris gare de Lyon sur le viaduc d'Aurillac
25 septembre 1994

Photo J. BENABEN

Tout semblait parfait avec les nouvelles installations, avec le nouveau train de jour et l'express de nuit qui se raccordait à Neussargues avec la rame de Béziers 5944.

De fortes pluies sont enregistrées sur toute l'Auvergne, principalement sur les plateaux au début de novembre 1994.

Dans la nuit du 4 au 5, une crue soudaine des rivières du versant de l'Allagnon emporte la voie ferrée à plusieurs endroits, entre Murat et Neussargues, au lieudit « La Choulou », mais plus gravement entre Ferrières et Molompize, où les talus et la voie sont emportés par l'Allagnon.

Tout est coupé côté Clermont. « Le Parisien » reprend la direction de Brive avec la rame du Béziers, lorsque la voie fut réparée à Murat. C'est un train de 550 T, 12 voitures en U.M. 67500 direct pour Saint-Denis partant d'Aurillac à 1 h 06. Celui de jour est remplacé par un TER autorail jusqu'à Neussargues, de là, pour Clermont-Ferrand en car via Saint-Flour, la route N. 122 étant elle aussi coupée par des éboulements à Ferrières.

On reconstruit donc une voie ferrée. Le trafic pu reprendre normalement pour les fêtes de fin d'année. Pour une fois, on a mis les moyens qui au final se chiffèrent à plus de 10 millions de francs.

suite du texte page 25



Le TER 57948 Aurillac – Clermont arrêté au P.K. 372, 700 entre les gares de Ferrières et de Molompize - 5 novembre 1994

Photo J. BENABEN

Agence du Cantal

INTERCEPTION DE LA VOIE FERREE
 ENTRE NEUSSARGUES ET MASSIAC
 SUITE A INONDATIONS



Relation Paris (train de nuit)
 pendant la durée des travaux de voie

HORAIRES

21 ^h 01	MILLAU	10 ^h 06
23 ^h 17 / 23 ^h 18	ST FLOUR	7 ^h 48 / 7 ^h 52
23 ^h 36 / 23 ^h 47	NEUSSARGUES	7 ^h 16 / 7 ^h 30
23 ^h 57 / 23 ^h 58	MURAT	7 ^h 05 / 7 ^h 06
0 ^h 12 / 0 ^h 13	LE LIORAN	6 ^h 53 / 6 ^h 54
0 ^h 29 / 0 ^h 30	VIC SUR CERE	6 ^h 28 / 6 ^h 29
0 ^h 47 / 1 ^h 06	AURILLAC	5 ^h 53 / 6 ^h 15
2 ^h 50 / 3 ^h 02	BRIVE	3 ^h 51 / 4 ^h 03
8 ^h 04	PARIS GARE DE LYON	22 ^h 48

ATTENTION

Ces trains ne circulent pas:

- les nuits du Samedi au Dimanche
- la nuit du 11 au 12 Novembre.



Arrivée de l'Express 5965 à 7 h 02 sur le même quai le 6490 en provenance de Brive était arrivé à 6 h 50 - 16 mai 1998

Photo J. BENABEN



Bretenoux-Biars

Brive-la-Gaillarde

Aurillac

430	Paris-Austerlitz	22.56				7.21	10.21	10.18	10.18	10.21	13.54	17.44		17.44	(B) 18.02
	Les Aubrais-Orléans	0.04													
	Vierzon	0.55				8.46		11.13	11.13						
	Châteauroux	1.32				9.15									
	Limoges-Bénédictins	2.59		6.22		10.20	13.15	13.15	13.15	13.15	16.53	20.38		19.41	20.47
431	Brive-la-Gaillarde	4.08		7.31		11.18	14.16	14.16	14.16	14.16	17.53	21.38		21.46	(C) 21.57
	Identification	4425 64910	98902	51509/B	98908	59511/A		59513/2	1111 4527	471 4527	51511/A	155 4959			59517/6
	Qualité														
	Places assises	2	1-2	1-2	1-2	1-2		1-2	1-2	1-2	1-2	1-2			1-2
	Couchettes	1-2													
	Particularités	R	(B)	(B)	(B)	(B)		(B)	R (B)	R (B)	(B)	R			(B)
	Circulation	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)		(B)	
Tab Km	Origine		Capdenac												
0	Brive-la-Gaillarde	4.55		7.41		11.28		14.27	14.35	14.35	18.23	22.07			22.13
15	Turenne							14.40							
21	Les Quatre-Routes	5.14		7.58				14.46							
27	St-Denis-près-Martel	5.21		8.04		11.49		14.52	14.58	14.58	18.44	22.29			22.34
	St-Denis-près-Martel	5.22		8.05		11.51		14.53			18.45				22.35
31	Vayrac							14.58			18.50				
33	Bétaille							15.02			18.53				
38	Puybrun							15.08			18.58				
43	Bretenoux-Biars	5.38		8.19		12.07		15.14			19.03				22.48
	Bretenoux-Biars	5.39		8.20		12.11		15.15			19.05				22.49
53	Laval-de-Cère	5.52				12.21		15.25			19.15				23.00
78	Laroquebrou	6.28		8.57		12.47		15.54			19.41				23.26
83	Miécaze														
	Miécaze														
88	Viescamp-sous-Jallès			7.06		9.35									
	Viescamp-sous-Jallès			7.13		9.41									
94	Ytrac			7.20		9.48									
102	Aurillac	6.50		9.17		13.07		16.16			20.01				23.46
	Terminus						St-Flour		Rodez	Rodez		Rodez		Toulouse	

HORAIRES - 1998 -

Aurillac

Clermont-Ferrand

Capdenac

540	Paris-Gare-de-Lyon	22.42		22.42	23.12				4.39		6.37	7.02	8.49		
	Nevers	1.28		1.28	1.48				5.18		7.34	8.57	10.49		
	Moulins-sur-Allier	2.09		2.09	2.30				5.49	5.49	8.06	9.26	11.20		
	St-Germain-des-Fossés	2.41		2.41	2.55				5.58	5.58	8.15	9.35	11.43		
	Vichy	2.52		2.52	3.06				6.26	6.26	8.42	9.62	11.53		
	Riom-Châtel-Guyon	3.17		3.17	3.32				6.36	6.36	8.52	10.17	12.18		
	Clermont-Ferrand	3.28		3.28	3.43						8.52	10.27	12.29		
	Identification	5945	98901	5945 5965	5947 5965	97941	6557	9891		51551		51553		6559	59576 5949
	Qualité						AUTOCAR	AUTOCAR						AUTOCAR	
	Places assises	2	1-2	2	2	1-2	2	2		1-2		1-2		2	1-2
	Couchettes	1-2		1-2	1-2										
	Restauration														
	Particularités	R		R (B)	R (B)	(B)			(B)	(B)	(B)			(B) R (B)	(B)
	Circulation	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)
Tab Km	Origine					Brive-la-G						Lyon-Partic			
0	Clermont-Ferrand	3.48		3.48	4.18		6.25		6.56		9.35	10.40	12.43		
36	Issoire	4.16		4.16	4.46				7.23		10.07	11.11	13.10		
543	Brassac-IM.-Stp-Fibrine	4.32		4.32	5.00				7.36		10.20	11.24	13.25		
61	Arvant	4.38		4.38	5.06		7.13		7.41		10.25	11.29	13.31		
	Arvant	4.39		4.39	5.08		7.15		7.42		10.26	11.30	13.32		
85	Massiac	5.02		5.02	5.32		7.29		8.03		10.48	11.52	13.55		
111	Neussargues	5.28		5.28	5.57				8.24		11.09	12.13	14.18		
	Neussargues			6.00	6.00				8.25		11.13		14.28		
120	Murat (Cantal)			6.11	6.11				8.34		11.23		14.38		
131	Le Lioran			6.30	6.30				8.48		11.37		14.52		
148	Vic-sur-Cère			6.47	6.47				9.03		11.53		15.09		
153	Polminhac														
164	Arpajon-sur-Cère														
168	Aurillac			7.02	7.02				9.16		12.07		15.23		
	Aurillac			5.50				7.35		9.23	12.35				
176	Ytrac														
182	Viescamp-sous-Jallès										12.45				
	Viescamp-sous-Jallès										12.50				
184	La Capelle-Viescamp										12.49				
189	Pers										12.55				
192	Le Rougel			6.11				8.02		9.44	13.00				
201	Bosset (Cantal)			6.19							13.09				
213	Maurt			6.33				8.26		10.03	13.19				
219	Bagnac			6.40				8.34		10.10	13.27				
226	Viazac			6.47							13.40				
233	Figeac			6.53				8.55		10.25	13.40				
	Figeac						7.05				13.41				
450	239	Capdenac		7.01		7.12			10.26		13.48				
	Terminus						St-Flour					St-Flour	Beaumont		
	Capdenac			7.14		7.14			10.38		13.53				
450	Vilefranche-de-Rouerg.			7.40		7.40			11.06		14.20				
	Tessonnières			8.40		8.40									
	St-Sulpice (Tam)			9.04		9.04			12.32		15.37				
451	Toulouse Matabiau			9.30		9.30			12.57		16.00				

Au comptage, la fréquentation devenant de plus en plus faible en fin de semaine, concernant l'express de nuit 5964 / 65, la direction régionale prit la décision de le supprimer tout comme son homologue le 5944 / 45 dans la nuit du samedi au dimanche, dans les deux sens. Cependant, il retrouve sa circulation normale 7 jours/7 en haute saison.

Malheureusement, c'est au tour du temporaire des week-end via Brive de passer à « la trappe ».

Le 17 mai 1998, le BB 67627 assurera le dernier 6999 / 8 à 22 h 38.

Départ du dernier 6999/8 – Aurillac - Brive – Paris Austerlitz - 17 mai 1998

Photo J. BENABEN



50 87 29_77 112_3

$B^4 t^{5 \frac{1}{2}}$

39t	44 t
76	PI

5087 44_70 291_3

$A^4 c^4 B^5 c^5 x$

On arrive à la fin du 20^{ème} siècle. Qui ne se souvient pas de cette terrible tempête ? personne ne fut épargné ; routes, voies ferrées coupées. Côté Clermont, les circulations reprurent assez rapidement.

Afin de délester la gare de Paris Lyon aux heures de pointes du matin, une opération des trains de nuit fut envisagée d'un report sur la gare d'Austerlitz. D'abord les liaisons venant de la Savoie se firent au service d'été 2000. Il s'en suivit l'année suivante de la rame de Millau – Neussargues avec celle d'Aurillac. Ce grand train a retrouvé son origine perdue il y a quelques années par les voies du Sud-Ouest via Saincaize Bourges qu'il avait quitté pour la ligne du bourbonnais depuis son électrification. ?

De plus, la mise en sécurité de ce train en couchettes a entraîné la suppression des arrêts commerciaux depuis Neussargues jusqu'aux Aubrais, d'où une désaffection d'une clientèle locale, étudiants et autres d'un retour de week-end.

Train 5964

5965

22 h 17	↓	Aurillac	↑	7 h 00
1 h 34/53		Clermont-Fd		3 h 25 / 50
6 h 28		Paris Austerlitz		22 h 29

Le début d'année 2003 fut marqué par une violente tempête de neige. Du jamais vu depuis une dizaine d'années.

Au matin du 31 janvier, le train de 5 h 54 pour Clermont fut supprimé. On dépêcha le rotatif pour dégager les voies au Lioran, « le Parisien » étant bloqué à Neussargues ; le trafic revint normal en fin de journée.

De passage de temps à autre sous gare à la recherche d'un 2800 pour le mémoriser en kodak, des bruits ici et là recueillis faisaient état que « le Parisien » de nuit allait être supprimé.

Il faut bien admettre qu'en semaine, il n'y avait tout au plus d'une bonne dizaine de voyageurs qui le prenait. Il permettait à ses usagers de disposer d'une journée complète dans la capitale et éventuellement de la reprendre le soir. Par contre, les fins de week-end et en haute saison, les places en couchettes étaient demandées.

La confirmation ne se fit pas attendre, malgré qu'il soit dans les horaires jusqu'au 13 décembre . A lire les articles dans la presse locale.

Ainsi, au soir du 31 août à 22 h 17, la BB 567 567 tractant quatre voitures s'en est allée pour un dernier parcours sur les voies cantaliennes. UN comble. Le dernier parisien n'a pas failli quitter le Cantal. Après son départ, il s'est immobilisé dans la plaine de Polminhac en panne de traction. La chance a voulu par hasard qu'un 67500 se trouva en réserve. Parti au secours, poussé par l'arrière jusqu'à Vic pour l'échange de traction, il en repartait avec plus de deux heures de retard.

La composition était la suivante. Une B 9 ½ TU – une A9 C 9UX – deux B10 C 10 UX. Que reste-t-il à présent des trains G.L. ? seulement l'express de jour 5962/63 en voitures corail direct pour Paris gare de Lyon.

POLÉMIQUE

Le train de nuit Aurillac-Paris aiguillé vers les Alpes

En février, durant deux week-end, le train de nuit assurant quotidiennement la liaison Aurillac-Paris sera purement et simplement annulé. Motif invoqué par la direction de la SNCF : « Libérer le matériel » pour « rendre possible la desserte neige à destination des Alpes ». Une situation « inadmissible » pour les cheminots locaux qui craignent pour l'avenir de la ligne.

AURILLAC. — Les stations alpines auraient-elles plus de valeur, aux yeux de la SNCF, que les sommets cantaliens ? A l'occasion de deux week-end de février, la direction nationale de la compagnie ferroviaire a en effet décidé de supprimer le train de nuit assurant la liaison Aurillac-Paris, pour le réaffecter à la « desserte neige à destination des Alpes ». Une situation qui provoque l'ire de David Régimbeau, secrétaire général CGT des cheminots du Cantal.

« Le Massif central rencontre déjà suffisamment de difficultés sur le plan économique et démographique [pour ne pas l'enfoncer d'avantage] », insiste-t-il.

Le train corail concerné assure la liaison Aurillac-Paris Austerlitz, via Clermont-Ferrand. Les liaisons seront supprimées les 7 février au départ de Paris (22 h 45) ; 9 février, au départ d'Aurillac (22 h 20) ; 14 février au départ de Paris (22 h 45) ; et 16 février (22 h 20) au départ d'Aurillac.

« Comme les Alpes, l'Auvergne et le Cantal ont aussi des stations de sports d'hiver reconnues, très prisées par les touristes franciliens. Cette décision démontre une nouvelle fois que la SNCF privilégie la rentabilité. Elle abandonne ses missions de service public, notamment dans la desserte équilibrée du territoire. Pis encore, elle prive le secteur économique, et donc l'emploi, d'une manne essentielle ».

D'un point de vue strictement comptable, les chiffres ne plaident pas en faveur de ce « corail ancien modèle », qui tracte une voiture couchette de 1^{re} classe, une voiture couchette de 2^e classe et une voiture avec places assises de 2^e classe. « Sa fréquentation moyenne les jours normaux est d'environ 30 % », déplore Da-



En février, durant six jours, Aurillac ne sera plus relié à Paris par le rail durant la nuit. La direction régionale de la SNCF a décidé de réaffecter ce train pour assurer « la desserte neige à destination des Alpes ». (Photo Pascal CHAREYRON)

vid Régimbeau. Un argument dont use la SNCF pour justifier son choix.

« Les années précédentes, l'Italie nous louait du matériel pour assurer la desserte des Alpes et du Briançonnais, ce qu'elle ne peut pas faire cette année », explique Claude Gilles, directeur de la communication régionale de la SNCF. « La direction nationale a fait un choix en rapatriant du matériel du Massif central, de la Bretagne et de Strasbourg. Ce choix a été simple à faire : les trains en partance pour les Alpes sont pleins à 100 %. Le train Aurillac-Paris ne l'est qu'au tiers. Nous avons voulu satisfaire un maximum de clients tout en ne pénalisant pas trop le Cantal, la

période choisie n'étant pas incluse dans les vacances de février ».

Au-delà de cet épiphénomène, les cheminots cantaliens craignent, à moyen terme, la suppression pure et simple du train de nuit. « Cela fait des années qu'on en parle. La direction régionale privilégie actuellement la modernisation de l'axe Clermont-Paris. Alors, pour eux, le Cantal... », lâche David Régimbeau un rien désabusé.

Claude Gilles dément formellement. « Ce n'est qu'un besoin ponctuel. Il n'a jamais été question de supprimer cette liaison ». Les cheminots CGT du Cantal ont toutefois tenu à alerter par courrier « l'ensemble

des élus du département ». Tout en ne manquant pas de leur rappeler que « Le Lioran est la seule gare de l'Hexagone où les passagers peuvent chauffer les skis sur le quai pour rejoindre les pistes ». Une particularité à défendre.

Quant aux Cantaliens qui devaient se rendre à Paris les week-end concernés, il ne leur reste plus que l'avion ou la route. Des passagers certainement ravis d'apprendre que la SNCF délaisse (temporairement) leur département pour charrier des wagons entiers de touristes dans les vallées alpines... au nom de la rentabilité.

Laurent DERNE.

Un démenti ponctuel qui va bientôt devenir une réalité, au nom de la rentabilité !

La SNCF confirme mais promet d'améliorer l'offre de jour

Dans un courrier adressé à Yves Coussain, la directrice régionale de la SNCF, justifie la suppression du train de nuit Aurillac-Paris, mais promet « une démarche durable d'amélioration » de l'offre du jour.

AURILLAC. — Dans une lettre adressée au Premier ministre, Yves Coussain, député du Cantal, s'était élevé avec vigueur contre la suppression prochaine du train de nuit Aurillac-Paris qui constitue à ses yeux « une véritable régression », en même temps que « la condamnation d'Aurillac et du sud ouest cantalien à un isolement plus fort ».

La ligne aérienne pratiquant des tarifs peu compatibles avec le budget « de la quasi totalité des Cantaliens », la suppression au train de nuit pénalise fortement ceux et celles qui se rendent à Paris pour une journée de travail, « sauf à neutraliser deux demi journées avec le surcoût de deux nuits d'hôtel ».

ajoutait en substance le député du Cantal.

« Pour notre département et plus particulièrement le bassin d'Aurillac, la seule logique de la rentabilité économique à court terme est meurtrière » estimait encore Yves Coussain, qui a reçu de Jean-Pierre Raffarin la réponse suivante : « sensible à votre démarche, je l'ai signalée à Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, en lui demandant de faire procéder à un examen très attentif de ce dossier ».

Yves Coussain a reçu une autre réponse nettement plus détaillée de la directrice régionale de la SNCF, Josiane Beaud, qui rappelle d'abord la principale raison de la suppres-

sion du train de nuit : « Le très faible succès commercial de ce train (une dizaine de voyageurs en semaine en moyenne à l'année entre Paris et Aurillac), révèle d'une part la très faible demande pour une desserte de nuit, d'autre part l'inadéquation entre les moyens déployés et le nombre de clients acheminés ».

Pour autant, ni la SNCF, ni le Conseil régional n'ont l'intention de laisser dépérir la desserte ferroviaire du Cantal. Ils se sont « engagés dans une démarche durable d'amélioration concertée » de l'offre de jour qui se traduira par deux types de dispositions : « D'une part, précise Josiane Beaud, des améliorations sont prévues par le Conseil régional dans le cadre des orientations de déve-

loppement du TER entre Clermont-Ferrand et Aurillac ; augmentation du nombre de dessertes, mise en service de matériels modernes, amélioration des infrastructures... D'autre part, des matériels modernes Corail TéoZ seront progressivement mis en service entre Clermont-Ferrand et Paris, à partir de 1^{er} septembre prochain et du passage progressif de la ligne à 200 km/h en fonction de la mise en œuvre des investissements du Contrat Plan Etat-Région ».

La directrice régionale rappelle enfin que la SNCF a décidé de mettre en œuvre une offre tarifaire plus attractive en élargissant l'accès aux tarifs réduits (Prem's, carte Escapades...).



Le dernier 5964 à 22 h 17 – 31 août 2003- - composition B.B. 567 567
une B 9 1/2 TU - une A 9 C9 UX - deux B 10 C 10 UX

Photo J. BENABEN



L'X 2801 assure l'Express 13779 à 22 h 32 pour Brive – 9 juin 2002
Photo J. BENABEN



L'Express 5965 Paris Austerlitz – Aurillac arrivant
en gare de Murat avec deux heures de retard
1^{er} février 2003

Photo P. ROBINET

Toutes les autres relations se font en TER 72500 – 73500, parfois des 2800 et 2100 apparaissent malgré qu'ils ne soient plus dans le roulement.

Cependant continu mais pour combien de temps encore, l'EX express temporaire ayant relevé depuis le 17 mai 1998 son homologue le 6999/8 en voitures directes pour Paris Austerlitz. TER 13779 partant les dimanches D. 22 h 32 – Brive 0 h 03/10 – Paris Austerlitz 6 h 14.

Le retour avait lieu les vendredis – Austerlitz D 20 h 20 – Brive 0 h 14/23 – Aurillac A 1 h 54. Clôture cet exposé, l'EX 13779 sera supprimé à partir du 14 décembre. Cette fois, c'est fini d'une relation nocturne pour Paris.

Ainsi se termine cette histoire pleine de nostalgie que j'ai pour ainsi dire vécue durant plus d'un demi-siècle.

En tout et pour tout, cette relation nocturne directe aura duré un bon siècle malgré quelques coupures durant les deux guerres mondiales.

Entendre les anecdotes des anciens quand ils tractaient « Le Parisien » d'Aurillac à Eygurande sur 136 kms, parfois en double traction, pour eux, c'était le convoi de prestige numéro un.

CONCLUSION :

Faut-il, au seul prétexte de la non rentabilité en plus des cheminots, supprimer les facteurs, guichetiers, receveurs, agriculteurs, artisans ... ? La liste commence déjà à être longue des abonnés absents.

Tous les jours, on nous parle de décentralisation, mais en raréfiant la présence de tous ces services, on finit toujours par les rendre un peu plus hostiles au cœur de nos villages d'Auvergne.

« A l'heure venue, on ne pourra que déplorer les conséquences ». Mais il sera trop tard.

J. BENABEN

Bibliographie – Archives départementales – Presse du XIXème et XXème siècles. La vie du rail – Voies ferrées – Connaissance du rail.

Mes remerciements à Monsieur André JACQUOT et à Monsieur Patrice ROBINET pour leurs aimables collaborations.

Documentations personnelles J. BENABEN et P. ROBINET.

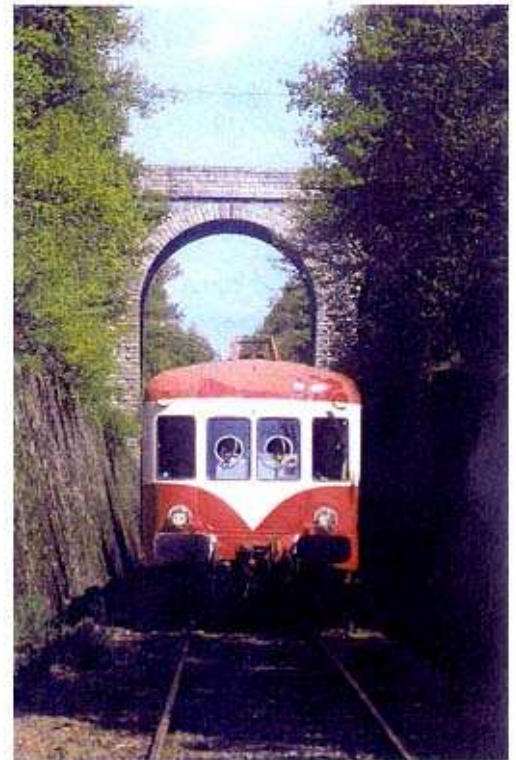
LE GENTIANE EXPRESS DANS LES COMBRAILLES

Le célèbre autonail X 2403 des chemins de fer de la haute Auvergne a effectué un périple de 514 kilomètres à travers les Combrailles auvergnates, le Limousin et Le Bourbonnais.

.....Ce voyage spécial organisé par les C.F.H.A. et association du Morvan (trains régionaux de l'Autunois-Morvan) avait plusieurs objectifs : faire découvrir une région riche en ouvrages d'art, laisser voir les divers aspects touristiques des Combrailles et...prouver la fiabilité de l'autonail le plus vieux de France autorisé à circuler sur les lignes S.N.C.F.



Au départ de Clermont : Mrs Pelletier, le Président PIERNETZ, HENRI propriétaire du 2403, Becq & Benaben. 28 Avril.



28 Avril 2007 - en arrivant à AUZANCES.

*ci-contre : A LOUROUX de Boube.
28.4.07*



*ci-dessous : devant les anciens mais beaux signaux de sortie de la gare de LAQUEUILLE.
28 Avril 2007.*

Les 67 personnes privilégiées qui ont effectué ce voyage ont été comblées lors des arrêts aménagés à chaque point remarquable.

Les photos de ce voyage ont été prises par Jacques BENABEN qui était du voyage.

Deux jours mémorables: le Samedi 28 Avril et le Dimanche 29 Avril 2007.....





Sur la ligne du MONT DORE: le 28 Avril, devant la Bonne d'Ordanche.



← En gare du MONT DORE, 29/4.

Les photographes étaient

venus nombreux et de la France entière. L'autorail X 2403 a effectué le périple suivant:

Samedi 28 Avril: Clermont-Ferrand - Gannat - Lapeyrouse - Montluçon - Eygurande-Merlines - Laqueuille - Le Mont Dore.

Dimanche 29 Avril: Le Mont Dore - Laqueuille - Eygurandes-Merlines - Ussel - Eygurande-Merlines - Volvic - Lapeyrouse (passage sur le viaduc des Fades) - Gannat & Clermont-Fd.

29 Avril: USSEL. L'Adieu aux "toles"! D'ici l'Automne tout aura disparu!





La circulation du X 2403 s'insérant au milieu de l'exploitation de la SNCF, il a fallu respecter l'horaire, d'autant plus que des croisements avec des trains de la SNCF avaient été prévu en gare d'Eygurande, Pongibaud et Lapeyrouse. Ceci s'est déroulé absolument sans aucun incident. L'ensemble des participants a été aussi surpris par les qualités de roulement et le confort de l'autorail, qui plusieurs fois a assuré des pointes à plus de 100 km/h. A noter que la conduite a entièrement été assurée par des membres de notre Association.

Le Président PIERNETZ tient à remercier sincèrement tous les membres qui ont participé à l'organisation de ce périple ferroviaire et qui se sont donnés sans relâche pour le bon déroulement de ce voyage, ainsi que les personnels fournis par la SNCF qui ont accompagné le train.



Entrée à Eygurande. Ci-dessus : quelle panoplie : trois générations d'autorails.

USSEL, le 29 Avril 2007

Ci-dessous : Oh tristesse ! Le géant est méconnaissable ! Dans quel état ! LES FADES : 29 Avril 2007.

Je tiens aussi à avoir une pensée et remercier tous les autres membres, qui pendant ce temps, ont assuré la circulation de notre "Gentiane Express".

A travers ces deux jours c'est avec fierté que j'ai constaté que nous avons su de nouveau montrer les compétences énormes de notre association dans l'organisation de voyage touristique ferroviaire.

Le Président des C.F.H.A

J.M. PIERNETZ.

