

AFAC



AMIS DES CHEMINS DE FER
CLERMONT-AUVERGNE

o

Bulletin Régional de Liaison
et d'Information

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

SOMMAIRE

- Editorial d'un vieux Président	1
- Arrêtez de vous gargariser avec les TGV	2
- Chronique d'une mort annoncée: les Fades	5
- Dialogues sur "La vie du Rail"	6
- Le rail actuel en Grande Bretagne	7
- Les pages de la F.N.A.U.T.	10
- Lotschberg, le tunnel de base est ouvert	14
- Le "LO" n'est plus, place au m2	16
- Records et performances : les GTI du rail	18
- En ce temps là	23
- Exploits quotidiens, il y a 56 ans	24
- Le "CEVENOL" va mourir ! par C.BABIN	26
- Voyage au coeur de l'Eté 1944, par J.BERTRAND	29
- Un photographe : Henry BOREL	33

Numéro 82
Novembre 2007

62 ans de fidélité à l'A.F.A.F.C...!

Au mois de Novembre 1945 , Monsieur JOULAIN, secrétaire de l' AFAC m'inscrivit comme "membre titulaire" au Numéro 1769.

Sur la couverture de la carte : "Association Française des Amateurs de chemins de fer" . Siège social, 28 Avenue Brimborion à SEVRES (Seine et Oise).

A cette époque le Chemin de fer Français renaissait. Tout se reconstruisait. Les cheminôts avaient survécu et s'étaient bien défendus dans l'adversité. Le présent était au courage et aux prouesses avec pas grand chose...ce qui restait..!

Aucune plainte, mais des miracles quotidiens ! Quand je compare cette période (voyez page 29 le récit de J.BERTRAND) avec celle où nous vivons, Quelques soixante années après...Je suis découragé..! On n'entretient plus les lignes, et l'on dit aux contribuables de payer ! On ferme des lignes, on dit à l'Assoc. de défense du viaduc le plus haut de France, si voulez qu'il soit remis en état : payez..! Seules les lignes à grande vitesse vont bien...mais elles n'irriguent pas tout le pays !

Pour les autres trains, ce n'est plus facile de les prendre comme avant : location obligatoire, pannes, grèves locales ou générales, etc...

Quant à la mentalité désolante que l'on voit et que l'on écoute soit en lisant, soit en voyageant...on est loin, très loin de ce qu'était nos bien aimés cheminots de 45 - 50 !

Je n'aurais jamais cru à cette époque qu'à la fin de ma vie je verrais notre chemin de fer dans un tel état..! Vous me direz : " Vous n'aviez qu'à rester à PARIS, vous ne sauriez pas...vous verriez de beaux T.G.V....!" ...et aussi des manifestations de gens qui n'ont plus rien à voir avec leurs Grands-Parents..!

C . BABIN.

ARRETEZ DE VOUS
GARGARISER AVEC
LES TGV... PENSEZ
AUX TRAINS DES
PAUVRES...!



NOUS AUTRES AMIS DES CHEMINS DE FER... QUI VIVONS EN AUVERGNE :

Nous aimerions qu'en hauts lieux, on laisse un peu de côté les trains à grande vitesse pour s'occuper sérieusement du chemin de fer, du vrai, celui qui de tous temps a rendu service à toute la population, là où elle se trouve, même dans les endroits les plus perdus !

Nous voudrions que l'on répare - comme il faut - les petites lignes où, comme l'on entend trop souvent dire: " y a personne !" ...Posez - vous la question: pourquoi "y a personne" ?

De fait, il faut avoir bien du courage pour prendre un (rare) train, qui - fait pour rouler à 160 Km/h - roule péniblement à 40, voire à 20 !

Nous voudrions que la S.N.C.F. et RFF abandonnent la langue de bois...il n'est que de lire les comptes-rendus des réunions avec la clientèle pour être désespéré par les réponses aux réclamations et observations formulées par les représentants des voyageurs...!

Nous avons entendu qu'un train (ou TGV) arrive à l'heure (90 %) dès l'instant qu'il n'a que dix minutes de retard . Tout le monde est à l'heure...! Où sont nos anciens mécaniciens qui "faisaient l'heure"(voir page 24) dans des conditions bien plus difficiles.

Quant au "fret", n'exite-t-il une corrélation entre la baisse continue du trafic et la banalisation des retards chroniques des trains ... qui semble aujourd'hui admise par tout le monde ! N'aurait-on plus d'honneur et plus l'amour de la chose bien faite au chemin de fer français de maintenant ?



Demandez aux habitants d'Aurillac (pour prendre un exemple) ce qu'ils pensent de la suppression de leurs deux trains directs pour Paris (un de nuit et un de jour). A présent, ils doivent changer à Clermont. Six fois sur dix la correspondance est ratée. Attente de deux heures minimum ! On ne sait pas pourquoi ! Aucune explication ! Feuilles mortes ? Nous n'avions jamais connu ! Animaux divagants ? Tous les jours ? On ne sait ..!

Nous pourrions aussi parler des billets à la SNCF. La longueur de temps de ce qui devrait pourtant être rapide: l'obtention simple d'un billet pour laquelle il faut fournir quantité de renseignements qui prennent du temps...sans parler du temps de recherche quand la destination n'est pas Paris, du temps d'impression de ces grands billets format avion et du temps passé à démêler la jungle de la tarification. C'est d'ailleurs un problème national.

Rappelons, sans faire preuve de nostalgie, qu'avant l'avènement de l'informatique, la délivrance d'un billet se faisait avec une rapidité qui n'avait d'égale que sa simplicité! En plus il n'y avait pas de location obligatoire pour prendre un train. Ne serait-il pas alors temps que la SNCF comprenne enfin que son plus redoutable concurrent n'est pas l'avion, mais la voiture. Il faudrait aussi que les syndicats de cheminots le sache aussi...ils semblent l'ignorer. Leurs grèves amènent voyageurs et chargeurs vers la route.

Le mauvais entretien du matériel ramène aussi les clients sur la route. Demandez aux personnes qui furent victimes de pannes (qui à présent durent des heures (?)), ce qu'ils font pour le voyage suivant ? D'une manière ou d'une autre, ils prennent la route !

Cheminots Français de tous grades : créez...ne supprimez plus... Il y aurait tant à dire..! Et Didier DURANDAL le dit bien dans le numéro 505 de "Chemins de fer": ci-dessous :

Le paradoxe de la vitesse : plus on va vite, moins on va loin !

Cette nouvelle signature pour un réseau européen à grande vitesse, dont on ne peut que souhaiter l'extension, ne doit pas pour autant faire oublier l'existence, bien peu valorisée aujourd'hui, des trains internationaux desservant l'Europe « hors-Railteam ». S'il s'agit de préparer de nouveaux modes de déplacement moins énergivores que ceux effectués en avion (fut-il *low cost*) ou en automobile (5), ces trains-là ont toujours leur mot à dire, tels ceux créés patiemment, année après année, par la CityNightLine. Il y a là en effet un étrange paradoxe : plus on va vite, moins on va loin ! Au fur et à mesure qu'apparaissent les trains à grande vitesse, avec leurs séquences de voyage très inspirées de l'aviation, moins on peut aller loin par le train. Ainsi, au départ de Paris (hors-Railteam), on a vite fait le tour des destinations européennes desservies sans changement : Madrid et Barcelone, Rome et Venise, Munich, Hambourg et Berlin, et c'est tout. Le reste de l'Europe a bel et bien disparu de la carte ferroviaire : Copenhague, Cracovie et Varsovie, Prague et Vienne, Budapest et Bucarest, Lisbonne et Porto. Le lancement du TGV Est s'est lui-même accompagné de la disparition discrète de deux (courts) trains de nuit : le Paris - Francfort et le vénérable Paris - Zurich - Coire, ultime avatar de l'*Arlberg-Orient-Express* d'antan. Et voici que l'on parle sérieusement d'une « magistrale Paris - Bratislava », quatre ans après avoir supprimé l'unique Paris - Budapest !

Reste-t-il donc des trains de voyageurs pour traverser l'Europe ? D'où partent-ils ? Quels sont leurs horaires ? Où peut-on prendre ses billets ? Au moment où l'on fait tant de cas de la protection de la planète et des économies d'énergie, il est encore temps de se concilier les services de ces trains internationaux de plus en plus méconnus, qui ne sont pas des TGV et ne bénéficient guère, aujourd'hui, du soutien commercial et de la publicité active qu'ils mériteraient. À quand ce renouveau ? Et par quelle nouvelle alliance ?

(5) Quelques chiffres donnés à l'occasion du lancement de Railteam. Sur Londres - Paris et Londres - Bruxelles, l'avion génère entre 8 et 11 fois plus d'émission de CO² qu'Eurostar. Sur Paris - Francfort, pour un voyageur, l'émission de CO² est de 116 kg en voiture, de 45 kg en avion, de 17 kg en ICE.

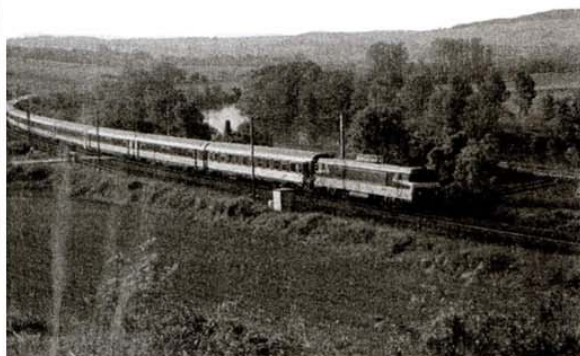
L'avis d'un voyageur :

Le train de nuit couchettes Paris (23h14) - Strasbourg qui va être supprimé dessert également les gares d'Épernay, Châlons-en-Champagne, Bar-le-Duc, Lunéville, Sarrebourg et Saverne. Comment feront les gens arrivant de nuit en provenance des aéroports ou de province ? Doivent-ils prendre un taxi ou louer un vélo ? En cas de limitation à

Strasbourg de l'Orient-Express n° 262 Vienne - Paris, avec correspondance avec le TGV, quel sera le prix du billet par rapport à l'actuel ? Croyez-vous que beaucoup de voyageurs en provenance d'Autriche emprunteront le train à la place de l'avion ?

Jean Kayser.
Hœnheim (Bas-Rhin)

Sur la Vie du Rail...?



L'Orient-Express sera-t-il limité à Strasbourg ?

TGV Est:
et
la nuit,
comment
fera-t-on
?

CHRONIQUE D'UNE MORT ANNONCÉE : LA FERMETURE de la ligne CLERMONT-MONTLUÇON.

"LA MONTAGNE" du 15 Octobre.

SERVICE PUBLIC ■ Trois cents manifestants dénoncent le mauvais état de l'ouvrage d'art et de sa ligne SNCF

L'émblématique viaduc des Fades

Le viaduc des Fades et la ligne Montluçon-Clermont, emblèmes des défenseurs des services publics dans les Combrailles.

CÉCILE BERGOUIGNOU

Voilà, c'est dit. Et devant trois cents témoins. « Si l'on ne fait rien avant trois ans, il sera trop tard. La SNCF, l'État auront été mis devant leurs responsabilités », Pascal Estier, maire des Ancizes et vice-président du Collectif de défense et de développement des services publics dans les Combrailles, tient fermement son micro. Devant lui, hier après-midi, sur le barrage, trois cents manifestants qui en ont « marré que tout l'argent aille au TGV ». Derrière lui, ce viaduc des Fades, qui n'a pas été repeint depuis 1982, et sa ligne de chemin de fer Clermont-Montluçon.

Dans trois ans, le viaduc aura cent ans « et l'on craint de ne même pas pouvoir y faire monter un train » s'inquiètent le président et le secrétaire de Sioule et patriote. Une association qui se « bagarre » pour « qu'au moins l'ouvrage, classé, soit repeint ». Ils ont obtenu le soutien de la Fondation du patrimoine pour un système de mécénat d'entreprises destiné à financer les deux millions d'euros nécessaires. « Mais il faut l'accord du maître d'ouvrage, RFF (Réseau ferré de France). On vient de les relancer. Sans succès » regrette le président, Robert Combes.

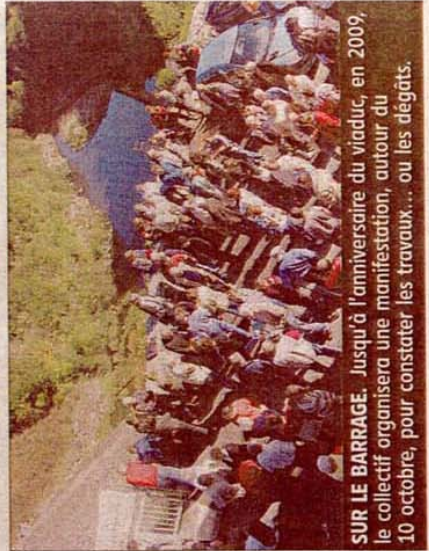
Pour la voie ferrée, c'est plus grave. « Il faudrait seize millions d'euros pour la partie entre Volvic et Saint-Gervais » souligne Alain Es-cure, président du SMADC (Syndicat mixte d'aménagement et de développement des Combrailles). Avec des élus et des représentants de RFF, il a pu voir les dégâts. « Des traverses pourries, des rivets rouillés » décrit aussi Jean Michel, député de la circonscription. « Le dialogue est ouvert mais l'État n'a pas la volonté de sauver des lignes non rentables » résumement les deux hommes. Rési-

gnés ? « Non, notre combat est juste » harangue le représentant des Collectifs de l'Allier, de la Creuse et de la Corrèze. « Le train est le transport de l'avenir ». En attendant, le TER qui passe sur le viaduc fait du trente kilomètres/heure pour une moyenne de quarante sur la ligne pour cause de mauvais état... Trois ans, c'est sans doute la limite longue avant que le symbole ne se transforme en martyre. ■



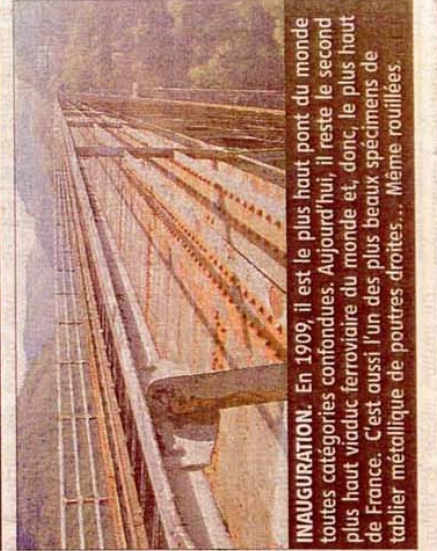
TABLIER. Tandis que l'herbe pousse sur la pile, la rouille ronge l'armature de fer.

TROIS CENTS MANIFESTANTS



SUR LE BARRAGE. Jusqu'à l'anniversaire du viaduc, en 2009, le collectif organisera une manifestation, autour du 10 octobre, pour constater les travaux... ou les dégâts.

CENT ANS EN 2009



INAUGURATION. En 1909, il est le plus haut pont du monde toutes catégories confondues. Aujourd'hui, il reste le second plus haut viaduc ferroviaire du monde et, donc, le plus haut de France. C'est aussi l'un des plus beaux spécimens de tablier métallique de poutres droites... Même rouillées.



De Profundis

C. BABIN...

LE CÉVENOL VA BIENTOT MOURIR !

Il ne passera pas la fin de l'année.

Vous vous doutez bien que cela me fait quelques choses...cela me touche profondément !

Comme tous (sauf les gens de la SNCF actuels) vous savez combien j'ai été impliqué dans la création de ce qu'à l'époque on a appelé "le nouveau Cévenol".

Je rappelle le film que j'ai tourné en 1975- 76, tout le long de la ligne des Cévennes...équitablement réparti -(que de kilomètres parcourus avec l'aide de Mr. MAZET !)

Les directeurs régionaux ont vu le film et enfin Monsieur Paul GENTIL visionna lui aussi le document.

Nos relations avec les cadres de la SNCF étaient alors toutes différentes...mais nous étions avant 1981..!

Tout ça est oublié !

Babin...qui c'est ça ?

L'avenir : plus de train direct venant de PARIS. Tout en train bloc! Dans le temps, on ajoutait une ou quelques voitures à la rame de base selon la clientèle attendue. Maintenant, on "double" la rame. Si non c'est la boîte à sardines : NON ! On ne peut pas louer de place... donc, on ne peut pas prendre le train. Fini la liberté de voyager com- dans le temps..!

Changement obligatoire ! Les "vrais" cheminots savent bien que les gens n'aiment pas ça...surtout les gens qui prennent de l'âge, les familles et les personnes handicapées. Lisez ce qu'en disait notre ancien Président de l'AFAC...

*« La clientèle unanime voit dans la voiture directe le signe d'un confort que ne saurait donner aucun autre service »
Daniel Caire Chemins de Fer N° 189 (1954).*

Et à CLERMONT, avec des petits quais, pas larges, sans escalators, sans ascenseur...On se demande si les autorités qui ont "homologué" la gare de Clermont ont déjà vu une gare Suisse, Allemande ou Autrichienne...Ou tout simplement la gare de LYON-PART-DIEU..!

Avec le changement de train, j'ai déjà entendu " Si c'est ça, on se groupera, et on ira en bagnolle"....! On ramène des clients, hein!

A Monsieur Babin
qui a puissamment
contribué à l'arrivée de
la ligne des Cévennes
et le nouveau « Cévenol »

par Aimé Conseil

Le « Super-Cévenol » 1979

Nous attendions un « grand Cévenol ». En fait, c'est bien mieux que cela qui nous est offert. Un train pas comme les autres, un train qui donne envie de voyager. Sans constituer une première, puisque d'autres trains ont déjà acheminé des voitures directes Paris-Marseille par les Cévennes comme l'indique le tableau de quelques horaires relevés dans les « Chaix » d'antan, il est permis d'affirmer que le « Cévenol 1979 », autrement dit les trains 5.957/6 et 5.958/9, sont tout autre chose que leurs devanciers. Il ne s'agit pas de vouloir détourner le trafic normal Paris-Marseille par la montagne pour décharger dans une certaine mesure la Ligne Impériale - le TGV qui avance à grands pas se chargera bien mieux de le faire - mais de promouvoir un trafic potentiel trop mésestimé, le trafic touristique, et par là-même de tenter de donner à l'ensemble du trafic voyageurs une impulsion nouvelle. C'est pourquoi nous considérons que la date du 27 mai 1979 marquera une étape de la politique commerciale de la S.N.C.F.

Partie de la nécessité criante d'accroître la capacité du Cévenol automoteur trop souvent prise en défaut, l'idée de la mise en service d'une rame classique tractée à composition variable fit son chemin.

Fallait-il limiter cette rame au parcours traditionnel Clermont-Ferrand-Marseille ? Cette hypothèse qui paraîtra peut-être saugrenue à certains de nos lecteurs et qui soulèverait, à juste titre, un tollé général des utilisateurs, fut effectivement étudiée. Elle aurait permis une adaptation plus serrée de l'offre à la demande dans la composition des trains au nord et au sud de Clermont-Ferrand. Mais elle ne réglait pas le désagréable problème des transbordements, point sur lequel nous avons déjà passablement insisté. Finalement, la meilleure solution a prévalu : des voitures directes de Paris à Marseille.



*Passage du 5957 à Saint Julien des Chazes.
Ph. C. BARN - juillet 1980.*

Feu notre ami Rimé Conseil qui venait nous voir tous les ans, avait fait un bon article fin 1978 dans "CHEMINS DE FER" ; quelques extraits.

Comment a-t-on réalisé ce "Cévenol nouveau" ?

Après des études théoriques pour voir si le train projeté pourrait s'incréner dans le sillon du Cévenol existant.

L'Ami André prit la 67 444 avec 5 voitures corail de 2ème classe plus un fourgon ETAT à deux essieux pour faire le poids des voyageurs. On peut voir ce train dans le film "LE CEVENOL" que j'ai tourné sur son histoire, ses divers matériels utilisés et ses paysages traversés.

La détente imposée dans la marche d'un train tracté par rapport à la marche des autorails ne dépassait pas une dizaine de minutes ce qui évitait tout bouleversement dans les graphiques .



*Un long CEVENOL
à BRIGUDE.
Ph. INGRID
BARN.*

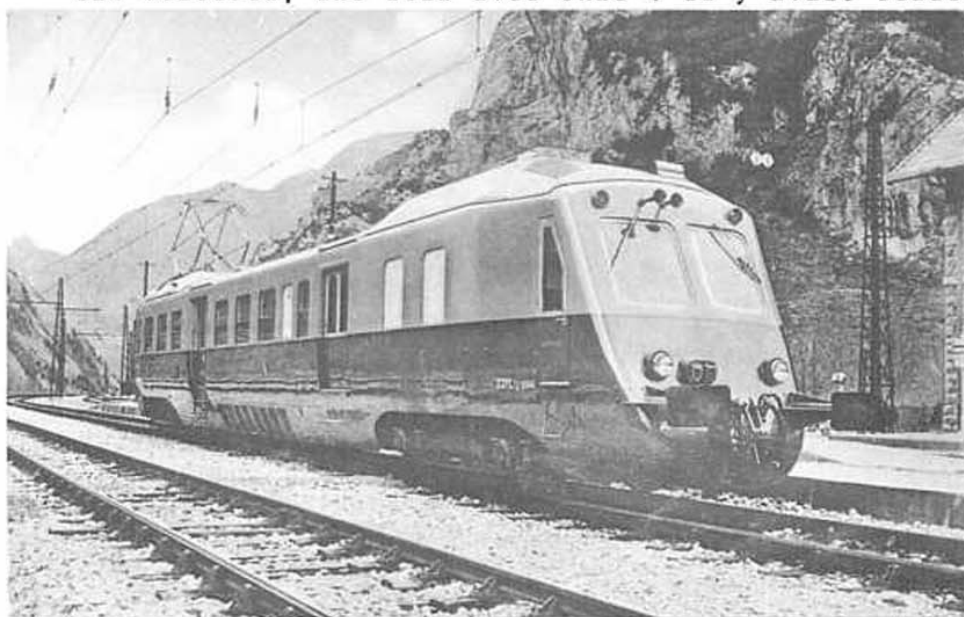


Le Cévenol impair 5957...sur le viaduc de Langeac: Pk 520, à 513md'altitude. Photo. C. BABIN.

Mais les choses devaient évoluer..!

Aux 5 voitures de base, il fut finalement décidé d'adjoindre une voiture Bar...ce qui était bien nécessaire, et également une autre voiture spéciale afin de pouvoir y créer une animation et un descriptif de la ligne parcourue. Une campagne publicitaire accompagna l'opération... Et l'inauguration officielle fut fixée au 19 Juin 1979, avec la participation de Franck FERNANDEL et de Radio Monte-Carlo. En tête de la rame la voiture R.M.C., ex WR peint en vert foncé et marron. Un beau train avec un bel avenir devant lui..!

Du côté du matériel, quand on pense que j'ai filmé des "Cévenol" avec dix voitures, une fois avec onze ! Il y avait beaucoup de clients...puis,



ça a diminué. A cause du TGV et de bonnes correspondances perdues...volontairement ? Lorsque à présent, on voit passer le Cévenol: 3 ou 4 voitures seulement, pas même un Bar pour une telle distance; on se dit qu'au nouveau service, s'il est remplacé par un 72 500, ça suffira...vu le nombre de clients! ...pour aller à NIMES; Mais, je lis qu'il doit aller à MARSEILLE ! Alors, on aura

peut-être un AGC ? Mais comme de Nimes à Marseille, il sera sous caténaires, il faudrait un "Amphibie"...photo ci-contre de notre ami O.Constant. Mais l'Auvergne n'en a même pas commandé 1 ! Ci-dessus: le premier Amphibie de Alsthom-Somua du P-O - MIDI, en 1937...Ici, le 23681 sur PAU-CANFRANC.

