

FER - EUROP



Association Européenne des Cheminots

Revue de la Section française



N° 71 JANVIER 2024

Sommaire :

1 - Objectifs de l'AEC	page 02
2 - Editorial	page 03
3 - 10 projets pilotes	page 04
4 - Communauté Politique Européenne	page 06
5 - La FNAUT	page 07
6 - Musée Henri Malartre	page 09
7 - Centre de tri de Saint-Fons	page 10
8 - Journées Européennes de Porto	page 12
9 - Moulins de Malafretaz	page 17
10 - Lons le Saunier	page 20
11 - Carrières de Glay	page 22
12 - Journées dans le Morbihan	page 24
13 - Musée du Chemin de Fer de Nîmes	page 30
14 - Oingt en crèches	page 31
9 - Vœux	page 32

Association européenne des cheminots Section française :

Association déclarée à la préfecture de police de Lyon sous le n°29851.

- dotée du statut participatif auprès du conseil de l'Europe comme Organisation Internationale Non Gouvernementale (OING n°11).

- agréée par les Nations Unies avec le statut consultatif spécial auprès de l'ECOSOC (conseil économique et social de l'ONU) à Genève.

Siège social : Maison des Européens
5 rue Pizay – 69001 LYON

Siège administratif : Chez Pierre LABERNY
24 rue des Girondins – 69007 LYON

Président : Pierre LABERNY

Secrétaire : Mauricette EUVRARD

Trésorier : Gérard FRECHOU

Journal Fer-Europ

Direction de la publication :

Pierre LABERNY

Conception et réalisation : Pierre LABERNY

Textes/Photos :

Bernard COLLAS, Dominique DUPUY-LORIN,
Mauricette EUVRARD, Pierre LABERNY,
Agnès MILLET, Jean-François REYNIER

Comité de lecture : Claude ARGENCE,
Lucienne ESTIVAL, Mauricette EUVRARD,
Pierre LABERNY, Jacques MATTER.

FER-EUROP : Dépôt légal n° 108 du 14/11/83

Editeur : AEC

Site internet :

Présentation :

L'Association Européenne des Cheminots (AEC) regroupe actuellement les cheminots de 11 pays constitués en sections :

Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Lettonie, Pologne, Portugal, Roumanie et Royaume-Uni.

L'AEC est articulée autour d'un Conseil d'Administration et d'un Bureau Européen élus par une Assemblée Générale.

Les sections nationales sont administrées par un Conseil d'Administration élu par les entités régionales qui les composent.

Objectifs de l'AEC :

L'Association Européenne des Cheminots a pour vocation d'intensifier les échanges de tous ordres (amicaux, scientifiques, culturels et sociaux) afin de faire disparaître les barrières qui séparent le personnel des entreprises ferroviaires de l'Europe et de créer ainsi une communauté fraternelle au-delà des clivages politiques, syndicaux, religieux ou autres.

L'Europe lui apparaît être la seule référence possible à toutes les stratégies d'entreprise susceptibles de sauvegarder de façon durable les intérêts du chemin de fer.

Enfin, bien que soucieuse de sauvegarder les avantages sociaux accordés aux cheminots dans la plupart des pays, l'AEC ne tient pas à interférer avec les prérogatives et les devoirs des syndicats de cheminots. De ce fait, elle laissera à ces derniers le soin de défendre ces intérêts.

Notre association se donne pour mission d'agir principalement à quatre niveaux :

1 - Une vision européenne de la vie des cheminots

2 - La défense et la promotion de la technique ferroviaire en étant attentive à son évolution.

3 - L'encouragement du partenariat entre les réseaux européens.

4 - Enfin, au-delà des problèmes ferroviaires, la vocation de l'AEC est de participer à la construction de l'Europe.

<https://cheminots-européens.fr/Index.html>

Éditorial

Bien qu'encore impactée par les conséquences de la crise de la Covid, cette année a été marquée par une reprise normale de nos activités grâce aux membres du bureau qui ont œuvré avec cœur pour vous offrir d'agréables et intéressantes rencontres.

Nous avons ainsi pu programmer et organiser huit sorties régionales dont cinq en partenariat avec la Famille du Cheminot.

Au niveau national, suite à notre partenariat avec l'Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des Gares (AMCG), nous avons participé à la rencontre qu'elle a organisé à Ploemel en Bretagne au mois de septembre. Tous nos participants de l'AEC ont été très satisfaits de ces belles journées et de la bonne ambiance entre nos deux associations.

Au niveau européen, certaines sections font face à d'importantes difficultés.

La Section allemande n'a plus de responsables régionaux. Son président, Jorg Brayer, nous a informés que, toujours en activité professionnelle, il n'était pas en mesure d'assumer seul l'ensemble des tâches ; il demande donc la dissolution de sa section et le rattachement des adhérents à la Section Autrichienne.

Compte-tenu du Brexit, la Section de Grande-Bretagne a de grandes difficultés à se déplacer pour participer aux Journées Européennes. Le faible nombre des adhérents (moins de vingt-cinq maintenant) fait que le maintien de la section au sein de l'AEC n'est pas viable ; ils vont rejoindre la section Belge en 2024.

La Section Roumaine, elle, vient de perdre son président Constantin Proca, bien connu de nous tous sous le nom de « Coco ».

Par contre, très bonnes nouvelles de la Section Espagnole, organisatrice de la dernière rencontre européenne au Portugal.

En effet, les Journées à Porto ont réuni plus de 150 participants (Allemands, Anglais, Autrichiens, Belges, Espagnols, Français, Italiens, Lettons, Polonais, Portugais et Roumains) dont des membres de l'AMCG, partenaire de la Section française de l'AEC.

Lors de ces journées fort agréables, nous avons eu la joie d'assister à la naissance de la Section Portugaise : l'association du Portugal a en effet demandé à notre Conseil d'administration son entrée officielle dans l'AEC et nous avons répondu très favorablement à cette demande.

Cette nouvelle ne doit pas nous faire oublier le vieillissement de nos associations et les difficultés qui s'en suivent : baisse du nombre des adhérents, disparition de sections locales ou poids de la gestion sur un même petit groupe sont le lot commun. Si nous voulons aller plus loin et maintenir notre idéal -particulièrement précieux en ces moments troublés- nous devons nous rapprocher des autres associations de cheminots qui partagent le même but.

Pierre LABERNY

10 projets pilotes pour stimuler le transport ferroviaire



La Commission européenne a annoncé aujourd'hui qu'elle soutiendrait 10 projets pilotes visant à établir de nouveaux services ferroviaires ou à améliorer les services existants. Ensemble, ils amélioreront les liaisons ferroviaires transfrontalières dans l'ensemble de l'UE, en les rendant plus rapides, plus fréquentes et plus abordables.

Mme Adina **Vălean**, commissaire européenne chargée des transports, a déclaré : « *Alors que la demande de mobilité verte augmente, nous avons besoin que le marché ferroviaire réagisse beaucoup mieux et beaucoup plus rapidement, en particulier pour les longs trajets transfrontaliers. C'est pourquoi la Commission européenne veut maintenant aider les entreprises ferroviaires à créer de nouvelles liaisons ferroviaires internationales – de jour comme de nuit – en supprimant les nombreux obstacles au transport ferroviaire transfrontalier. J'ai hâte de travailler avec le secteur ferroviaire pour faire de ces 10 projets pilotes un succès et d'en inspirer beaucoup d'autres à se joindre à nous !*

Après une évaluation minutieuse, la Commission a retenu les propositions suivantes pour les services pilotes transfrontaliers, par ordre de date de début prévue :

- Ministère hongrois des Transports, nouveaux services reliant la Hongrie, l'Autriche et l'ouest de la Roumanie ;
- Liaison Allemagne – Danemark – Suède, avec la participation de SJ (nouveau service de train de nuit Stockholm – Copenhague – Berlin et train de jour Hambourg – Göteborg (et éventuellement Oslo, en coopération avec la DSB et la DB), Snälltåget (service de train de nuit amélioré Stockholm – Copenhague – Berlin), České dráhy (nouveau service Prague – Berlin – Copenhague, en coopération avec la DB et la DSB) et Flixtrain (nouveau service Leipzig – Berlin – Copenhague – Stockholm)
- Midnight Trains, nouveau service de train de nuit Paris – Milan – Venise ;
- Flixtrain, nouveau service Munich – Zurich ;
- WESTbahn, nouveau service Munich – Vienne – Budapest, extension du service existant ;
- Nederlandse Spoorwegen, amélioration de la ligne existante Amsterdam – Londres, en coopération avec Eurostar ;
- European Sleeper, nouveau service de train de nuit Amsterdam – Barcelone ;
- Ferrovie dello Stato Italiane /Deutsche Bahn, nouveaux services Rome – Munich et Milan – Munich, avec une extension possible vers Berlin ;
- ILSA, nouveaux services Lisbonne – La Corogne et Lisbonne – Madrid ;
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, de nouveaux services reliant la Catalogne et le sud de la France.

Les propositions ont été soumises par le secteur ferroviaire et les autorités compétentes en réponse au plan d'action de la Commission [visant à stimuler le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontalier](#), adopté en décembre 2021. Le plan d'action a identifié les obstacles qui entravent l'adoption et l'exploitation des services ferroviaires transfrontaliers de voyageurs, ainsi que les mesures à prendre pour y remédier. L'une de ces mesures est constituée par les services pilotes annoncés aujourd'hui, qui aideront les opérateurs ferroviaires et les autorités à éliminer les obstacles qui subsistent dans la pratique, avec le soutien de la Commission. La Commission va maintenant inviter les personnes à l'origine des 10 propositions sélectionnées à lancer leurs projets.

[Direction générale de la mobilité et des transports](#)



Communauté Politique Européenne

Deux sommets à Grenade les 5 et 6 octobre 2023



Photo de famille de la troisième réunion de la Communauté politique européenne, le 5 octobre 2023 à Grenade en Espagne - Crédits : Javier Etxezarreta / Conseil européen

Les dirigeants européens se sont réunis à Grenade, en Espagne, le 5 octobre 2023. Les chefs d'État et de gouvernement de 47 pays ont été invités à prendre part à la troisième réunion de la Communauté politique européenne. La réunion informelle du Conseil européen qui concerne l'UE a eu lieu à la suite, le 6 octobre 2023.

La Communauté politique européenne (CPE) s'est réunie pour la troisième fois le 5 octobre 2023 en Espagne. Les dirigeants ont débattu sur un certain nombre de points afin de rendre l'Europe "*plus résiliente, prospère et géostratégique*".

Rassembler plus largement l'Europe avec la CPE

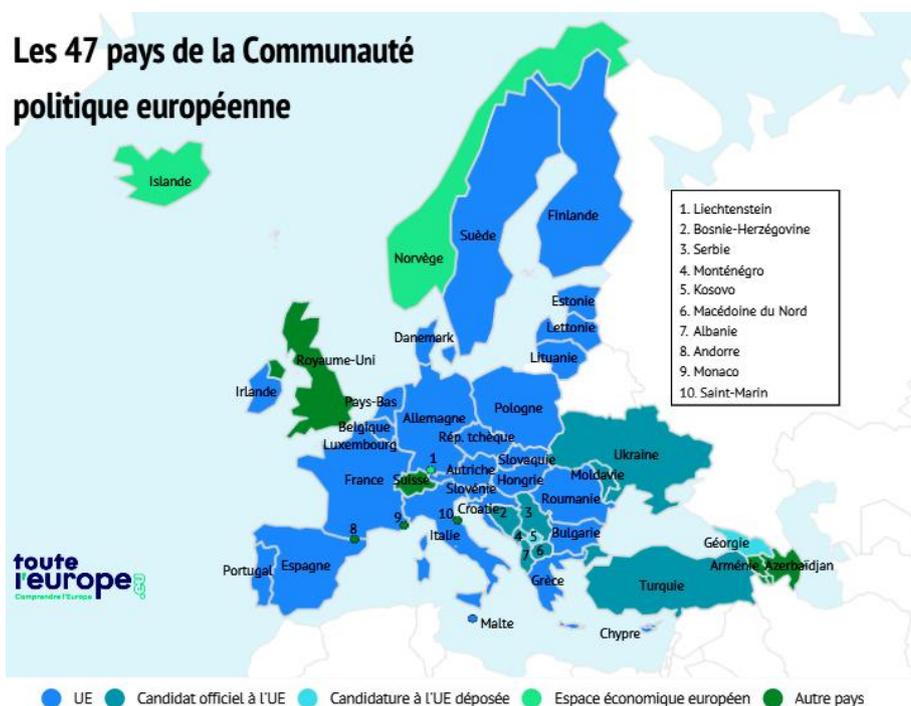
Dans un contexte de guerre sur le sol européen, la question de la paix et de la sécurité est plus que jamais présente. Selon Charles Michel, *cette "plateforme reposant sur une communauté politique peut jouer, et devrait jouer, un rôle important pour désamorcer les conflits et contribuer à les résoudre, notamment dans le Caucase du Sud et entre la Serbie et le Kosovo."* Le président turc, Recep Tayyip Erdogan, ainsi que des représentants de pays concernés par des crises régionales, comme le président azerbaïdjanais, Ilham Aliev, et le premier ministre kosovar, Albin Kurti, étaient toutefois absents.

Cette organisation, qui n'est ni le [Conseil de l'Europe](#), ni l'UE, s'attèle à deux objectifs principaux :

- favoriser un dialogue entre les États possédant des valeurs et intérêts communs ;
- renforcer la sécurité, la prospérité et la stabilité de l'Europe.

La première réunion de la Communauté politique européenne a rassemblé des **dirigeants de tout le continent** le 6 octobre 2022 à Prague, en République tchèque. La deuxième réunion a rassemblé 45 pays à Chisinau en Moldavie le 1^{er} juin 2023. En marge de cette séance, le président du Conseil européen, Charles Michel, le chancelier allemand, Olaf Scholz, et le président de la République française, Emmanuel Macron, avaient rencontré le président azerbaïdjanais, Ilham Aliyev, et le Premier ministre arménien, Nikol Pachinian.

Lors du troisième sommet, le président du Conseil européen, Charles Michel, le chancelier allemand, Olaf Scholz et le président de la République française, Emmanuel Macron, ont échangé avec le Premier ministre arménien Nikol Pachinian.



Un Conseil européen pour renforcer la souveraineté de l'UE

Dans la perspective des prochaines [élections européennes en juin 2024](#), la [réunion informelle des dirigeants européens](#) tenue au lendemain de la réunion de la CPE a eu pour objectif, entre autres, de préparer le **nouvel agenda stratégique européen** pour les années à venir.

Les dirigeants ont défini les grands axes de réduction des dépendances économiques et technologiques et d'investissement dans les secteurs d'avenir. Ils ont présenté un [nouvel élargissement](#) de taille, qui comprend l'Ukraine et la Moldavie, comme une nécessité et une opportunité.

La **déclaration de Grenade** en a défini les priorités dans un contexte particulier de crises économiques et géopolitiques qui ont poussé l'UE à prendre des mesures importantes dans la définition de sa stratégie mais également dans la protection de ses citoyens. L'expression récurrente la plus importante de cette déclaration est la notion de "*souveraineté européenne*".

Grenade, Espagne, le 6 octobre 2023. Point de vue général avant la réunion informelle des dirigeants des 27 États membres de l'UE.
© Marcelo del Pozo - Getty Image/AFP

La FNAUT pointe les risques d'une « fragmentation ferroviaire »



Le parcours du voyageur est souvent un parcours du combattant. Tarifications compliquées, cartes de réduction acceptées dans une région mais pas dans la voisine, correspondances trop longues, annonces confuses, agents aux abonnés absents en cas de problème... Le sujet du confort du voyage est majeur.

La Fnaut voulait le dénoncer lors de son colloque annuel du 23 mai dernier, avant qu'il ne soit interrompu par des cheminots contestant la disparition programmée de Fret SNCF. La fédération des usagers demande à raison que les voyages en transports en commun soient plus faciles, donc plus attirants. Sinon comment séduire les automobilistes ?

Le 2 juin, elle est revenue sur le sujet en pointant « *les risques d'une fragmentation ferroviaire* » liée aux pratiques différentes des régions pour prendre les TER, à l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché (Trenitalia, Tranline, Connect, Google...) et à la réorganisation interne de la SNCF qui sépare ses activités (Ouigo, Inoui, Intercités...).

« *Pour l'information voyageurs comme pour la distribution de billets, il existe plein de sites (pas forcément connus), mais aucun n'est exhaustif. Le voyageur ne sait pas exactement ce qu'il va trouver. Et dans les guichets en gare ou ailleurs, il y a peu d'heures d'ouverture* », souligne Patricia Perennes, du cabinet Trans-Missions, qui a réalisé une étude sur le sujet à la demande de la Fnaut. « *En conclusion, le parcours client s'est complexifié. On attend désormais du voyageur qu'il soit un expert* », poursuit la chargée de mission.

D'où la demande de la Fnaut, adressée aux opérateurs et aux régions, d'inverser la tendance et de se mettre dans la peau des voyageurs. Pour simplifier la démarche, elle souhaite la mise au point d'une « convention collective des voyageurs » comprenant 23 exigences ([ici](#)). Les représentants des usagers réclament, entre autres, un guichet unique pour acheter l'ensemble des titres quel que soit l'opérateur, l'acceptation des cartes nationales de réduction et des tarifs sociaux dans tous les trains ou encore des conditions de dédommagement et de prise en charge unifiées sur tout le territoire.

24 juin 2023 Par : Marie-Hélène POINGT

Visite du musée de l'Automobile Henri Malartre

Le 23 février, nous étions 17 à nous retrouver dès 9h45, après quelques trajets difficiles en voiture, dans le parc arboré de 3 hectares entourant le Château de Rochetaillée-sur-Saône à 11 kms au nord de Lyon. Ce château Belle Epoque abrite le musée Automobile Henri Malartre depuis 1960.

Notre guide nous y attendait pour nous faire découvrir l'évolution des premières voitures de 1892 à 1910, une soixantaine de motos et side-cars de 1900 aux années 1960, une cinquantaine de cycles de 1818 aux années 1960, des accessoires et quelques affiches.



La matinée étant vite passée et la faim se faisant ressentir, il fut l'heure de rejoindre en voiture le restaurant « Histoire Sans Faim » où nous avons dégusté un bon repas dans une excellente ambiance.

Nous sommes ensuite remontés au musée pour une visite libre dans les dépendances. Chacun put à loisirs admirer une centaine de véhicules d'exception des années 1890 à nos jours : anciens véhicules des transports en communs lyonnais, Mercedes de parade d'Hitler, Vivastella des frères Lumière, Papamobile de 1986 à Lyon, wagon du premier funiculaire de Fourvière.....



Il fut ensuite temps de se quitter, en se donnant rendez vous pour une prochaine sortie.

Dominique DUPUY-LORIN

Visite du Centre de tri de Saint-Fons

Ce mercredi 22 mars 2023, 14 personnes se sont retrouvées de bon matin pour la visite du nouveau centre de tri des déchets de Saint-Fons tenu par le Groupe Nicollin.

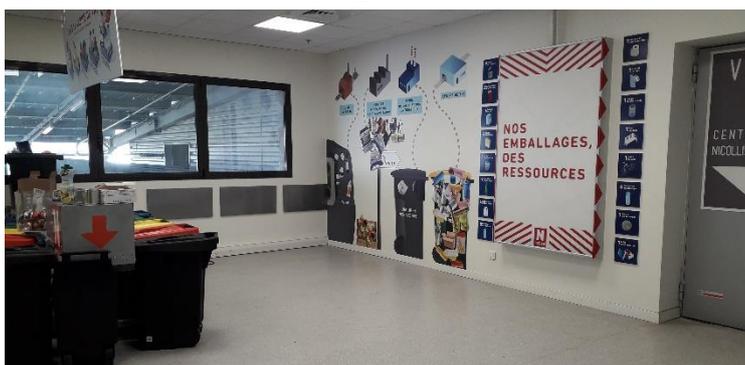


Nous avons été accueilli par une excellente guide qui connaissait son affaire sur le bout du doigt. En préambule elle nous conte la saga familiale de la Famille Nicollin.

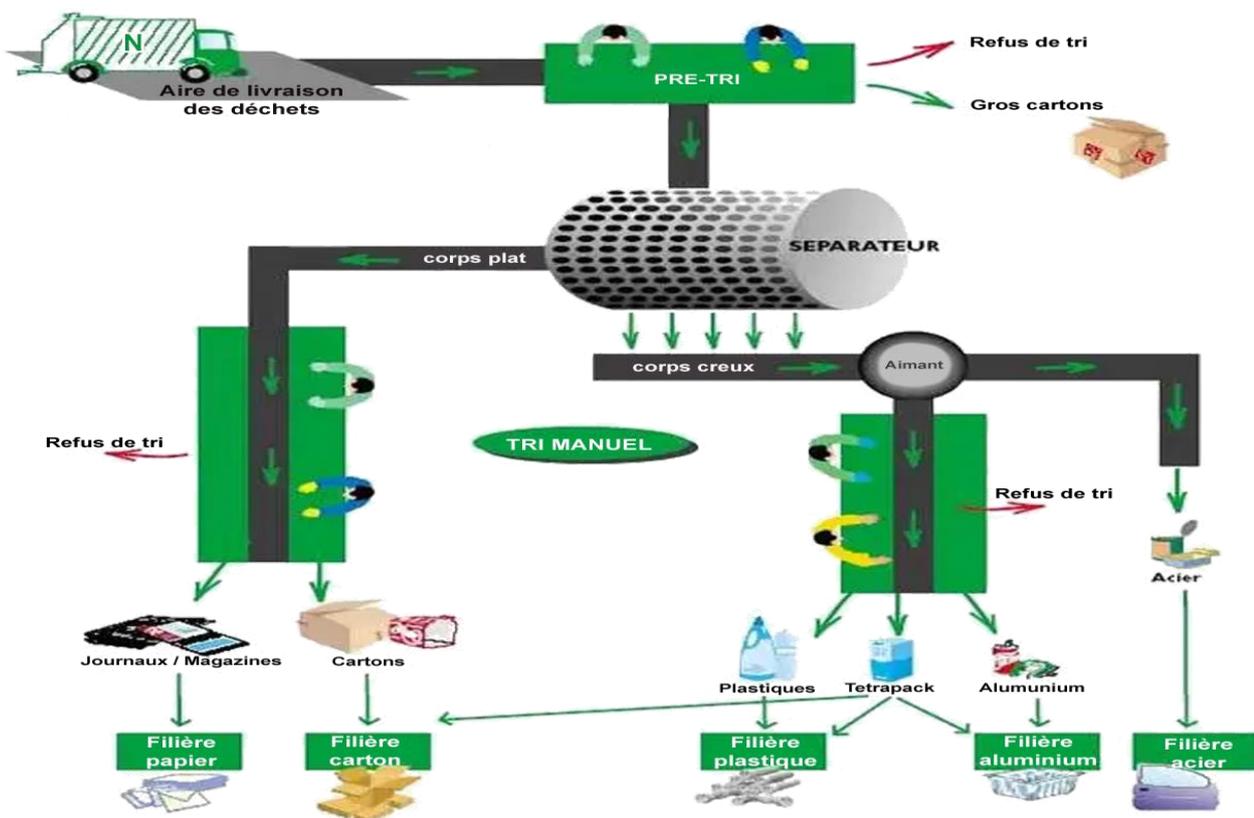
Créé par Marcel Nicollin en 1949, le groupe de nettoyage urbain et de retraitement des déchets a pris son essor avec son fils Louis en 1977 en prenant une envergure nationale ; puis, en 2017, suite à son décès, ces enfants, Olivier et Laurent prennent la direction du Groupe Nicollin. A ce jour, le groupe est implanté dans plus de 300 collectivités et gère près de 7500 employés, 3 pôles d'activités avec 15 métiers différents avec un chiffre d'affaire de 450M€.

Côté infrastructure, le centre de Saint-Fons a été un des premiers du groupe mais ne bénéficiait d'aucune technologie et l'essentiel du tri était manuel. Suite à un incendie, un deuxième centre moderne, équipé de 3 bâtiments, un dépôt, une unité de tri et un bâtiment administratif fut inauguré en 2021. Tout a été mis en œuvre pour offrir les meilleures conditions de travail des salariés tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la qualité de vie au travail :

- Cabine unique, insonorisée, entièrement climatisée, réalisée selon la dernière norme en vigueur et approuvée par la CARSAT
- Vestiaires réaménagés
- Salle de repos modernisée
- Horaires aménagés



Après nous avoir été équipé de gilets jaunes fluos, notre guide nous installa au premier étage dans une salle d'exposition et nous donna des explications sur le déroulement et la façon dont sont opérés les divers tris au travers des tapis roulants. Tout d'abord l'ensemble passe par un énorme tambour comme uneessoreuse à salade qui permet de séparer les corps plats et les corps creux.



Grâce au schéma ci-dessus nous pouvons suivre le processus de tri qui sépare journaux et cartons d'une part et les différents plastiques, l'aluminium et l'acier d'autre part afin de pouvoir réutiliser ces matières pour fabriquer des produits recyclés ce qui permet d'offrir une seconde vie à ces objets.

Les Corps plats, journaux et cartons, l'affinement de ce tri se fait dans une salle insonorisée occupée par du personnel mixte situé alternativement à droite ou à gauche du tapis afin d'éliminer la fatigue due à des gestes répétitifs. Tels des robots, ils récupèrent à toute vitesse les erreurs de tri automatiques.

Pour les corps creux, une sélection par aimants sépare le tri des objets métalliques des autres objets en alu ou en plastique.



Lorsque le tri est réalisé il est formé des paquets qui sont entreposés dans une partie de stockage et prêt à l'enlèvement pour être recyclés.

Nous remercions notre sympathique guide pour cette visite ludique qui nous a permis d'avoir une vision différente sur cette profession. Merci.

Maintenant, c'est l'heure de nous restaurer ; un bon repas nous attend au restaurant Portugalia avec au menu : Morue frite.

Pierre LABERNY

Journées Européennes de Porto

Plus de cent-cinquante cheminots se sont réunis au Portugal à Porto à l'invitation de l'Association européenne des Cheminots (AEC). Ce rassemblement annuel était organisé par la section espagnole. S'y sont amicalement côtoyés Allemands, Anglais, Autrichiens, Belges, Espagnols, Français, Italiens, Lettons, Polonais, Portugais et Roumains. Deux hôtels de très bon confort, proches de la gare de Porto-Campanhã furent amplement nécessaires pour héberger toutes ces troupes cheminotes (Hôtel Oca Oriental Porto **** & Hôtel Eurostars Heroismo ****). La plupart des participants vinrent par la voie des airs avec comme point de chute le vaste aéroport Francisco Sà Carneiro. Ce terminal très moderne, proche de l'océan Atlantique est suffisamment excentré par rapport à l'agglomération portuane. Là, surprise ferroviaire bien agréable : une longue ligne de métropolitain y prend son origine et file vers la cité puis la traverse en desservant nos deux hôtels. Faute de présence humaine pour la délivrance des titres de transport, les moins habiles d'entre nous face aux techniques modernes montrèrent quelque agacement autour de l'automate de vente avant d'en appréhender son total fonctionnement !! La station terminus-origine est en plein air et chacun a eu le loisir sous le soleil de voir la rame faire l'impasse et d'assister au tête-à-queue de son conducteur. La voie est d'écartement large ibérique (1,668 mètre). Le matériel vivement coloré ressemble à un tramway urbain articulé et non pas aux habituelles compositions rencontrées pour des dessertes urbaines souterraines.

LUNDI 17 AVRIL : Ces Journées Européennes des Cheminots s'ouvrirent officiellement non pas à Porto mais à Vila



Nova de Gaia, cité qui fait face sur la rive gauche du Douro et qui tire commercialisation des vins de Porto. On servit dans le vaste parc du restaurant Quinto da Boucinha un apéritif si géant, si copieux et si varié que nous crûmes tous qu'il s'agissait-là du dîner de bienvenue annoncé au programme. Que nenni : il fallut passer à table. La spacieuse salle de restauration permit d'abord aux organisateurs de prononcer toutes les paroles de bienvenue. Puis vint le tour d'expression de chaque responsable national. Au terme de ce protocole bien huilé, on servit le dîner tandis que deux guitaristes fort doués en leur art accompagnaient une chanteuse de fado, le temps de quelques mesures langoureuses.

MARDI 18 AVRIL : Pour filer à Braga il faut d'abord tourner en rond autour de Porto en empruntant un boulevard circulaire sur lequel se connectent toutes les routes desservant la région. Cette rocade de ceinture est l'itinéraire obligé pour tout véhicule voulant quitter Porto. Elle supporte donc un intense trafic et c'est à vitesse très réduite que nos trois autocars se faufilèrent au milieu de la circulation. À destination, des guides locaux s'essayant à nos différentes langues prirent en charge les groupes qui s'égayèrent dans diverses directions.



On dit de Braga que c'est la Rome de Lusitanie tant les églises et couvents y font florès. C'est exact mais quelques bâtiments publics concurrencent en beauté et en harmonie les édifices religieux. La cathédrale est la plus ancienne du Portugal et mêle ainsi tous les styles. La ville fleurie reste agréable à parcourir. Du temps libre permet à ceux qui le souhaitent de réaliser quelques emplettes. Deux sanctuaires dominent Braga. Ils allient la religion et le tourisme.



Celui du Bom Jésus est visité le premier et son accès terminal s'opère soit à pied par un escalier monumental de six-cent-quatre-vingt-deux marches ou soit par un funiculaire à contrepoids d'eau. C'est naturellement le mode ferroviaire qui nous a hissés. L'installation date de 1882 (elle est la plus vieille du monde utilisant cette forme de traction), les deux voies sont parallèles, les jaunes cabines sont en bois, la bache hydraulique est sous la caisse. Tous les passagers attentifs à un tel mécanisme assistèrent au délestage de l'eau à la station inférieure et à l'opération inverse en station haute. Du sanctuaire la vue s'étend sur Braga et ses alentours. Si l'environnement baroque est de mise jusque dans le décor paysager, il fait défaut à la vaste basilique construite dans un style très classique sans hardiesse architecturale. Le site est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Un court trajet en autocar nous conduisit au sanctuaire de Notre-Dame-du-Sameiro. Du faite de la colline, la vue embrasse aussi toute l'agglomération de Braga. La monumentale basilique est couronnée d'une coupole. C'est un lieu de pèlerinage très fréquenté. Curieusement s'y trouve une réplique de la grotte de Lourdes, alors que la vierge locale -celle de Fatima- n'y est pas statufiée. Nul n'est prophète en son pays ! Tardivement mais dans les normes horaires de la restauration ibérique, nos groupes ont investi le parc arboré du restaurant La Quinta de Sabroso. Le soleil, le beau temps et le cadre champêtre favorisèrent les salves apéritives accompagnées d'amuse-gueules servis à tire-larigot. Le déjeuner qui s'ensuivit apaisa toutes les faims. Direction Guimarães et son château ou plutôt ses châteaux. Une forteresse ruinée aux remparts crénelés a précédé la construction du palais des ducs de Bragança, bâtiment massif et austère enjolivé toutefois par de longues et hardies cheminées en forme d'attributs masculins. L'attardé trajet de retour ne passa pas par la case hôtel mais nous conduisit directement à Vila Nova de Gaia là où nous dînâmes la veille pour la soirée d'ouverture : bonne adresse ! L'imposante forteresse ruinée de Guimarães Le funiculaire du Bom Jésus à la station supérieure

MERCREDI 19 AVRIL : Une journée splendidement ensoleillée servit d'écrin à notre longue croisière sur le Douro.



Nous embarquons à bord du M/S Tomaz do Douro. Un spacieux bateau blanc de la compagnie de navigation éponyme. Dès l'appareillage nous passons sous le pont Dom Luis 1er, majestueux viaduc à l'arche unique en métal qui unit Porto à sa cité jumelle de Vila Nova de Gaia. Son tablier haut est désormais réservé au métropolitain et aux piétons. Sur son tablier bas filent les modes de circulation douce et les transports en commun routiers. Quatre autres ouvrages, sous lesquels nous voguons enjambent le fleuve. Deux sont ferroviaires, le plus ancien celui de la reine Maria Pia est l'œuvre de Gustave Eiffel ; en arche métallique ajourée livrant passage à une voie unique sur une ligne à fort trafic, il n'est plus circulé. Il est remplacé par le pont São João qui est le triomphe du béton : deux voies électrifiées le parcourent.

Les deux autres ponts très récents sont routiers. L'un -le pont de l'Infante- assure le transit urbain entre les deux cités riveraines du Douro. L'autre livre passage à la rocade qui ceinture l'agglomération portuane. Celle-ci cède vite la place à la nature qui envahit les rives du fleuve. Tout devient vite sauvage, éparses sont les localités et inexistantes les ponts. Deux imposants barrages régulent les eaux. Y sont naturellement associées des centrales hydrauliques de production électrique. Le franchissement spectaculaire de ces obstacles s'opère par de très hautes et longues écluses. Leur remplissage est rapide, sans remous et il ne nous a pas semblé le temps de la manœuvre que le bateau fût attaché à un quelconque des bollards, pourtant visibles le long des bajoyers. Les portes de sortie se lèvent et les passagers n'échappent pas à la traditionnelle douche fugitive en passant au-dessous. Le cours du Douro est loin d'être rectiligne. Il s'étrangle parfois et les balises de navigation deviennent la norme. Sur les portions les plus sinueuses, des amers apportent aussi une aide à la batellerie.



Quelques menues localités sont traversées avec pour seul semblant de port un ou deux ducs d'Albe. Les cours d'eaux affluents sont rares et sans fort débit. Peu de bateaux sont croisés. Pour le fret : quelques grosses barques liées à l'entretien du fleuve. Pour les voyageurs : les traditionnels opérateurs de croisière font acte de présence et leurs bâtiments de grande longueur et à deux ponts sont croisés à grands coups de corne. Les premières vignes enfin apparaissent et tapissent alors le paysage. Chaque grande marque de Porto y a implanté son nom ou son monumental emblème de fabrique tel Sandeman dont le logo bien connu représente un homme vêtu d'une cape et coiffé d'un large chapeau traditionnel de type ibérique. La ligne ferroviaire venant de Porto et dite ligne du Douro rejoint enfin le cours du fleuve, lui devient parallèle et en épouse les sinuosités. Les photographes guettent le passage d'un train et quand une composition autorail à trois caisses nous double, tous sont à l'œuvre. En fin d'après-midi notre croisière s'achève à Peso da Régua, cité touristique et œnologique. Et c'est le retour à Porto par le rail cette fois. À vitesse rapide nous longeons le Douro que nous découvrons sous un autre angle et les vignes escarpées n'échappent pas non plus à notre observation. Après un temps libre à Porto, le dîner est servi à l'hôtel. Deux services sont nécessaires pour faire face à notre imposant groupe et surtout en raison de la taille modeste de la salle de restauration !!

JEUDI 20 AVRIL : "O Entrocamento dá-lhe as boas-vindas" : voilà les propos de bienvenue entendus par notre groupe en arrivant en train en gare d'Entrocamento. Nous venons y visiter le musée national des chemins de fer portugais. Cette ville est située à une centaine de kilomètres au nord de Lisbonne et c'est naturellement le train qui nous y achemine en parcourant l'artère maîtresse des chemins de fer portugais (CP) : la longue ligne nord-sud qui aboutit à Lisbonne.



À double voie et électrifiée, elle supporte un abondant trafic et plus d'un Français s'est étonné d'y voir un intense trafic fret, alors que chez nous..... !! Nous avons eu le bonheur de voyager à bord d'un "vrai" train : une locomotive tractant des voitures-voyageurs.

L'engin de traction -BB 5607- construit par Siemens, en seyante robe grenat ressemble fortement aux locomotives de la famille Prima conçue par Alstom et en particulier aux BB 27300 (celles que SNCF a vendues aux enchères !!). Le matériel remorqué de notre train est constitué d'une longue rame de quatorze voitures tantôt à couloir central, tantôt à compartiment. L'affluence y est soutenue. Les bâtiments du musée occupent de vastes emprises rendues inutiles à l'exploitation après l'électrification des lignes convergeant vers Entrocamento.



C'est un musée moderne, aux collections aérées qui donne un aperçu total sur le rail portugais. Histoire du réseau, matériel de traction et remorqué, maquettes, signalisation, ... tout ravit le visiteur amateur de chemin de fer. Le train royal et la rotonde abritant les locomotives à vapeur retiennent le plus l'attention des visiteurs. Une remise à voitures servit d'écrin à l'abondant déjeuner-buffet. Des tables circulaires avaient été dressées entre deux rangs de matériel. La plateforme d'une voiture et son marchepied d'accès devinrent une estrade improvisée pour les traditionnelles allocutions. Le directeur du musée vanta en termes dithyrambiques les mérites du lieu, une adjointe au maire montra toute satisfaction à notre venue et nous apprit qu'Entrocamento avait célébré en 2020 ses soixante-dix ans de municipalité indépendante, enfin en conclusion la responsable de la communication du musée montra peu d'originalité en tenant des propos semblables aux deux interlocuteurs qui l'avaient précédée. À tour de rôle ensuite chaque président national AEC fut présenté aux responsables locaux qui firent don d'un cadeau souvenir à chaque délégation. Cet environnement ferroviaire fut aussi le cadre d'un heureux événement. En effet, sous nos acclamations soutenues y fut solennellement annoncée la naissance de la section portugaise de l'AEC. À l'heure où d'autres associations européennes de cheminots réduisent la voilure, il nous fut réconfortant d'assister en direct à ce bel avènement. Retour en train à Porto. Le dîner fut servi à l'hôtel, identique aux conditions de la veille. La vallée du Douro : un passage étroit et sauvage Sous la rotonde au musée ferroviaire d'Entrocamento

VENDREDI 21 AVRIL : La visite de la cité-hôte fut malheureusement ternie par un temps pluvieux. Dommage car les deux autobus à impériale requis par les organisateurs ont sillonné abondamment Porto.



La rive droite du Douro et le passage sous ses célèbres ponts, les monuments du centre historique tout en déclivité, la ville moderne, ses jardins et ses élégants immeubles, l'elliptique stade du Dragon, fief de l'équipe footballistique bien connue du FC Porto, la pointe océane et son fort Saint-François-Xavier en furent naturellement les principaux passages obligés.

Les plus tenaces d'entre nous -fervents du ciré ou du parapluie- ajoutèrent quelques grains personnels au chapelet des précédentes découvertes. Ainsi l'imposante cathédrale qui domine la ville, la splendide gare terminus de São Bento et son vestibule habillé d'azulejos -extraordinaires carrés de faïence décorée-, la Bourse davantage connue désormais pour son salon mauresque que pour ses transactions, les ors de l'église Santa Clara, les catacombes de São Francisco et le marché de Bolhão en furent quelques étapes.



Les acharnés ferroviphiles et amateurs de transport urbain non routiers n'omirent pas l'emprunt du funiculaire, du téléphérique, du bac et surtout du tramway touristique. Dernier jour et dernier soir riment avec soirée de gala. Nous n'en fîmes pas l'impasse et à nouveau nos trois autocars prirent le chemin de Vila Nova de Gaia. L'endroit de nos ultimes festivités se nomme Herança Magna. Autrefois dédié à l'entrepôt de vins de Porto, ce vaste ensemble s'est métamorphosé en salle de restaurant-spectacle. L'apéritif s'y prend debout en un frais vestibule et fait la part généreuse aux vins locaux. Puis s'opère l'accès à la salle de restauration : une brigade de restaurant zélée et habituée à se faufiler entre les tables sert promptement le dîner, lequel fut interrompu par un épisode folklorique. Une troupe chantante et dansante assura le spectacle avec la complicité de certains des nôtres ! Mais leurs habits et leur rythmes saccadés poussèrent à l'étonnement car la prestation proposée ressortait davantage de la fantaisie auvergnate que des ritournelles de Lusitanie. Une ultime page protocolaire rassembla les dirigeants nationaux qui affichèrent une totale satisfaction à l'issue de ce rassemblement européen de cheminots. On s'échangea aussi des cadeaux entre délégation, sympathique tradition de l'AEC.

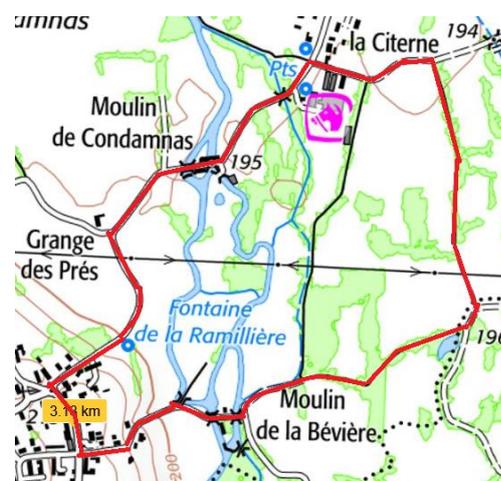


Le flambeau pour l'organisation du prochain rendez-vous annuel fut transmis à la Pologne. Et sous les notes de l'hymne européen se conclut cette grande et réussie manifestation de cheminots venus de toute l'Europe. Le métropolitain de Porto a des allures de tramway Le pont Dom Luis 1er, symbole de la ville de Porto Un agréable séjour : voilà un rapide résumé des cinq journées vécues avec l'AEC. Toutefois mettre sur pied un tel programme pour cent cinquante personnes n'est pas aisé. La dispersion dans deux hôtels sous l'effet du nombre a perturbé les contacts en soirée notamment. De plus deux services successifs de dîner à l'hôtel Oca pour palier l'étroitesse des lieux ont encore distendu liens et rencontres. Les trois soirées passées à Vila Nova de Gaia ont compensé ces aléas. Un point commun à tous les repas : la soupe y est servie d'entrée. Parmi les découvertes : le vinho verde (vin jeune), production locale servie abondamment en rouge, blanc et rosé, consommé frais et qui égaie à la longue toute conversation. Tous nos transferts routiers furent assurés par trois autocars de bon confort et à l'étincelante livrée verte. Merci à nos conducteurs. Treize amicalistes (sept Français et six Belges) ont répondu présents à l'invitation de l'AEC et ont effectué le déplacement à Porto. Leur participation et leur ample contentement consacrent parfaitement le partenariat désormais établi entre l'AEC et notre AMCG !!

Jean-François REYNIER

Sortie à Malafretaz – Visite du Moulin Bruno

Le vendredi 9 mai nous nous sommes retrouvés à 14 personnes de la Famille de Cheminot et de l'AEC, sur le parking du centre village de Malafretaz (Ain) à proximité de la Mairie et de l'Église.



Après la petite collation d'usage, nous sommes partis pour un petit circuit pédestre de 3,5 Km environ dans la campagne bressane. Ce circuit nous a fait découvrir deux anciens moulins (moulin de la Bévière et moulin de Condamnas) situés sur la Reyssouze. Cet affluent de la rive gauche de la Saône naît d'une source karstique à Journans au pied du Revermont (massif du Jura) et serpente dans le sud de la plaine de Bresse pour se jeter dans la Saône en limite des communes de Reyssouze et Pont-de-Vaux après un parcours de 75,1 km. 47 moulins à eau étaient répartis le long de la rivière.

Midi nous trouva attablé au restaurant "La Parenthèse" à Attignat pour un menu du marché qui enchantait tous les palais.



A 14h45 nous étions devant le Moulin de Bruno de Jayat. Accueilli par le jovial propriétaire, il nous présenta l'histoire de son moulin et de ses différentes évolutions qui ont jalonné son existence.

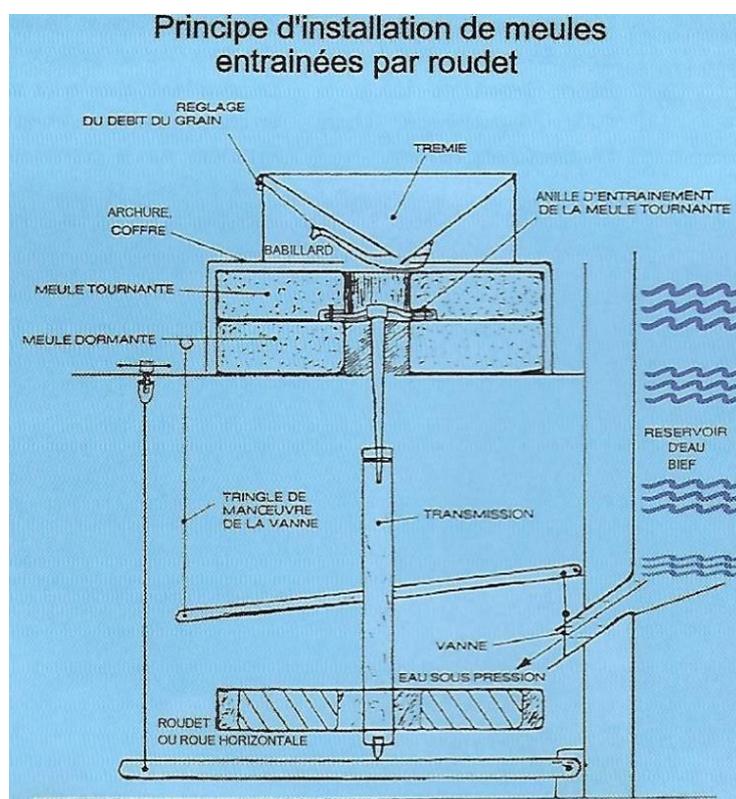
Le moulin a été présent sur ce site depuis des temps immémoriaux. Il était alors connu sous le nom de moulin de Bernard dans les années 1200. Jusqu'à la révolution, il est resté propriété de la Chartreuse de Montmerle. Le nom de moulin de Bruno proviendrait de Saint Bruno, fondateur de l'ordre des Chartreux, qui aurait séjourné à l'Abbaye de Montmerle au cours de son voyage vers l'Isère. Bruno et ses compagnons continuèrent jusqu'à l'extrémité d'une vallée étroite et entièrement solitaire de Chartreuse. C'est là, un peu plus haut que la grande Chartreuse actuelle, que se fixent les nouveaux ermites.



L'emblème des chartreux est sculpté sur un vieux pont proche du moulin. Il comporte un globe surmonté d'une croix entourée de sept étoiles symbolisant saint Bruno et ses six compagnons

A la révolution, en 1791, le moulin est vendu comme Bien National.

Principe de fonctionnement du Moulin de Bruno.



En 1822, il possédait trois roues à aubes, deux pour le moulin à farine et une pour le battoir servant à "teiller" du chanvre (opération mécanique qui permet de séparer les fibres). Une quatrième roue fut installée en 1850.

En 1908, il fut aménagé pour fournir de l'électricité à 110 Volts pour éclairer quelques maisons des alentours. Cette dynamo fonctionne toujours.

En 2007, les turbines « Francis » ont été remises en état et en fonctionnement, une pour la production d'électricité, l'autre pour faire fonctionner les meules : meules qui broient toujours le maïs pour démonstration et pour l'alimentation du bétail.

En 2013, la production d'hydroélectricité débute.



Le moulin a gardé tous les appareils qui ont été utilisés à certaines périodes de son existence. C'est un vrai musée pour la meunerie.

Au vu de la qualité des réalisations, le moulin est classé au Patrimoine de France



La journée s'avancant, c'est avec regret que nous quittâmes notre hôte intarissable sur son moulin et sur sa profession en le remerciant encore pour son accueil chaleureux.

Bernard COLLAS

Découverte de Lons le Sauniers

En ce mardi 25 avril 2023, 13 personnes se retrouvent en gare de Lyon Part Dieu et vont prendre le train en direction de Lons le Saunier. Un premier arrêt à Bourg en Bresse permet à un couple de nous rejoindre et ce sont 5 autres adhérents qui nous attendent à Lons.

Après le traditionnel pot d'accueil, nous prenons la direction de l'Office du Tourisme et ce sous une pluie glaciale !

Le beau temps revenu, Christelle, notre guide pour la journée, nous présente la capitale du Jura, ancienne cité des Princes d'Orange et plus petite préfecture de la France. La ville doit son nom aux sources salées, déjà exploitées par les Romains, qui font au Moyen Age la fortune des familles de Bourgogne mais aussi de ses abbayes et couvents.

Nous sommes alors devant le théâtre qui, après avoir subi trois incendies, a été restauré en 1997 et classé monument historique.

En suivant la rue Ronde, arrêt devant la fontaine la plus ancienne et la plus caractéristique des fontaines lédoniennes. La rue Traversière nous conduit devant l'Eglise des Cordeliers au fond d'une petite cour, elle-même fermée par un porche du XVème siècle (un enterrement n'en permet pas la visite).



Nous atteignons ensuite la place de la Comédie qui doit son nom à un petit théâtre aujourd'hui détruit. Il s'agissait d'un quartier populaire de viticulteurs. Sur certains linteaux des maisons très colorées figure encore l'emblème de la profession: la serpette. Un vieux pressoir et une copie des fontaines Wallace ornent cette place. Plus loin un bâtiment moderne, très en longueur, nous intrigue par ses nombreuses fenêtres en forme d'alvéole de ruche : c'est la médiathèque.



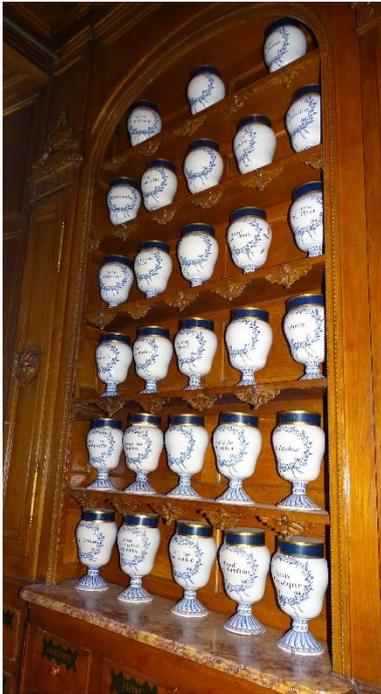
Nous voici devant l'ancien Hôtel de Ville construit vers 1743 et dont une aile abrite le musée des Beaux-Arts. Nous admirons la Fontaine aux Lions qui date du XVIIème et dont les lions furent fondus dans le Jura. En face se situe l'Hôtel Dieu, ancien hôpital pour les indigents construit de 1735 à 1745 qui conserve une très importante apothicaire.

De la rue du Commerce et ses nombreuses arcades nous arrivons, au musée Rouget de l'Isle pour visiter la maison où il naquit le 10 mai 1760 (Inutile de vous dire qu'il est resté célèbre après avoir écrit les paroles d'un hymne à la liberté, mis en musique par Ignace Pleyel, qui deviendra la « Marseillaise »).

Notre visite matinale se termine place de la Liberté, qui depuis la destruction des remparts, est le centre de la ville. Son attraction est la tour de l'horloge dont les heures s'annoncent sur les premières notes de la Marseillaise.

Enfin arrive le moment de se rendre à la Brasserie de Strasbourg où un déjeuner franc-comtois nous autorise un repos salutaire.





Il est 14 heures : départ pour la Maison de la « Vache qui Rit ». Pendant une heure nous découvrons l'origine de ce fromage connu dans le monde entier et nous suivons , sur une maquette, sa fabrication, puis nous admirons les différentes illustrations de cette célèbre vache.



Nous rejoignons ensuite l'Hôtel Dieu où notre guide nous ouvre exceptionnellement les lieux.

Nous y découvrons l'apothicairerie et ses nombreux trésors : boiseries régionales, pots de faïence, cuivres et étains. Nous parcourons trois pièces qui permettent de suivre l'évolution de la fonction d'apothicaire du XVIIème siècle à nos jours.

Notre journée à Lons le Saunier se termine. Ce fut une belle journée très enrichissante et nous nous quittons en envisageant une autre visite l'année prochaine afin d'en parachever la découverte.



Agnès MILLET

Carrières de Glay

A l'initiative de Mauricette, qui connaît bien la région du Beaujolais et des Pierres Dorées, nous nous sommes donné rendez-vous près de l'Arbresle dans les monts du Lyonnais, sur le parking de la carrière de Glay. Après la traditionnelle boisson chaude accompagnée d'une tranche de gâteau offerts par notre Présidente pour bien commencer la journée, nous attendons la venue de nos guides.

Dans un premier temps nos guides nous dirigent sur une esplanade sur laquelle nous avons une vue panoramique sur le Beaujolais avec ses villages en pierres dorées, ses vignes et ses champs à perte de vue.



Ce géo site appartient à la commune de Saint-Germain-Nuelles ; on y exploitait depuis le 15^{ème} siècle jusqu'en 1947 la pierre dorée dont c'était un des trois sites d'extraction avec Couzon et Saint-Germain au Mont d'Or.

Avec ces belles pierres, on a construit statuts, calvaires, linteaux, clochers, etc. ..., jusqu'à l'église de Saint-Jean-Baptiste de l'Arbresle en 1441 et le séminaire de Sainte-Foy les Lyon au début du 20^{ème} siècle.

Depuis l'arrêt de l'exploitation, d'importants travaux ont été menés pour sécuriser le site et en faire le seul de tout le département qui soit propice à la visite. Une table d'orientation face à un des plus magnifiques panoramas de toute la région Lyonnaise, ainsi que des panneaux didacticiels et un sentier aménagé autour du fond de taille avec cabanes et équipements reconstituant ceux de travailleurs de pierre ont été mis en place.

D'une grande valeur historique et patrimoniale, c'est aussi une zone classée qui abrite un important refuge de chauve-souris, la moitié des espèces identifiées en Europe soit 15 espèces différentes.

Toute une faune et une flore calcicole, qui affectionne les sols calcaires comme certaines variétés d'orchidées, s'y développe.



Sur le front de taille de la carrière de Glay, on voit à priori la même roche, pas de différence de couleur, une certaine continuité dans l'aspect, plus ou moins granuleux, mais ce qui est attendant, c'est cette ligne de cassure au-dessus de la zone du bas qui est particulièrement lisse.

Nous nous trouvons avec deux états géologiques différents avec les lignes obliques du dessus, couches sédimentaires appelées strates, appartenant à l'Aalénien (~ 176 millions d'années) qui se sont superposées avec le temps et sont dues à des courants marins très forts alors que la couche inférieure appartenant au Toarcien (~180 millions d'années), a eu une sédimentation très lente par une mer très calme. C'est de cette couche, appelée ban royal que seront extrait les « Pierres dorées ».

Le travail de la pierre repose sur plusieurs métiers : les trancheurs qui extraient les blocs, les bardeurs qui les déplacent sur l'aire de travail, où les ébaucheurs et les tailleurs mettent les blocs aux dimensions et à la forme souhaitées. Tous ces métiers travaillaient sous la direction de l'appareilleur, qui, dans nos petites carrières, était le patron-exploitant.

L'extraction de la pierre consiste à séparer les différents bancs (ou couches superposées de pierre dorée) par délimitation horizontale des blocs en suivant les fissures et en exécutant des tranches verticales perpendiculaires au front de taille. Les ouvriers utilisaient de longues barres d'acier (des "aiguilles"), des coins de fer et de grosses pinces, tout cela étant manié à la force des bras.

Le travail du tailleur est très délicat : il nécessite des connaissances et son savoir-faire techniques, un sens artistique, de la force physique, de l'habileté ... et beaucoup de patience. Le tailleur de pierre peut utiliser parfois des outils électriques (disqueuses), mais autrefois, il travaillait surtout à la main avec des outils de "découpe" comme le "taillant", le "rustique" et le "pic".

Le sculpteur travaille avec la "gradine", le "ciseau", la "gouge" ... frappés avec une massette Il utilise aussi des outils de façonnage et de décoration comme la lime ou "rifloir".

Après toutes ses explications détaillées sur le travail de la pierre, nos guides nous font maintenant visiter le patrimoine de cette carrière en commençant par l'appentis attendant à la forge où trône la statue de Saint-Laurent, protecteur des tailleurs de pierre. Cette dernière, qui fut inaugurée le 8 octobre 2016, est une réplique d'une statue de 1620 qui se trouvait dans une chapelle de l'ancienne église de Saint-Germain qui a été démolie en 1874. A droite de la forge nous découvrons un autre appentis dans lequel un travailleur de pierre exerçait ses talents, puis un portail daté de 1771, récupéré d'un bâtiment détruit par les travaux d'autoroute, puis un troisième appentis dans lequel nous découvrons quelques œuvres et enfin, nous pénétrons dans la loge de la famille Merlin, carriers et tailleurs de pierre pendant 200 ans.



Voilà une journée bien remplie ; il nous reste plus qu'à remercier nos guides pour toutes ces explications sur un métier peu connus.

Pierre LABERNY

64^{ème} congrès de l'Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des Gares dans le Morbihan

Lundi 04 Septembre-Les TER Bretagne, les TGV Inoui et Ouigo qui se sont succédé (à l'heure!!) en gare d'Auray dans l'après-midi ont acheminé la plupart des cinquante-deux participants au soixante-quatrième congrès de l'Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des Gares (AMCG). À cette manifestation annuelle d'amitié cheminote s'associe désormais la section française de l'Association Européenne des Cheminots (AEC). Quelques participants issus de lointaines contrées (Espagne, Royaume-Uni et Belgique) ont choisi la voie routière pour venir à Ploemel. Et d'autres ont voyagé dans les airs via l'aéroport de Nantes Atlantique.

La commune de Ploemel doit au moins à nos deux associations de l'avoir sortie de l'anonymat. Mais nous n'en vîmes guère le bourg car notre point de chute : l'hôtel du golf Saint-Laurent*** est bâti dans un cadre reculé, sylvestre et ludique. Comme sa raison sociale l'indique, il offre essentiellement gîte et couvert aux passionnés de golf. C'est un établissement moderne construit sur deux niveaux et doté d'une grande piscine qui fit le bonheur de certains d'entre nous. Chaque chambre dispose d'un balcon terrasse.



L'apéritif de bienvenue, offert par nos hôtes et servi au bord de la piscine, est toujours un point de passage obligé de nos congrès. Il permet, un verre à la main, d'aller de l'un à l'autre, de sceller agréablement les retrouvailles. Et d'établir aussi de nouvelles connaissances. Se sont aussi agrégés à la troupe, car venus en voisins le chef de gare de Pontivy et son adjoint. Tous les deux en tenue réglementaire. Cocktail planteur, kir breton et petits fours ont amplement délié les langues et facilité les échanges. Arrive alors un moment plus officiel : celui des allocutions. Le directeur de l'hôtel -monsieur Éric Meyssonier- nous souhaite un bon accueil en ses murs et dans le département du Morbihan. Ses propos sont relayés par le discours de bienvenue du président de l'AMCG -Jacques Dupont (c'était annoncé dans le programme!). Puis dans leur langue Claude-Alain Leconte adresse un message d'amitié à nos huit amis d'Espagne. Ce fut ensuite le vice-président José Jullien qui en donne la traduction française. Et le soin de clore ces allocutions protocolaires incombe à une dame. : Gaëlle Guignard. C'est grâce à elle, correspondante locale de l'agence de voyages BLB d'Auray, que tous les rouages préparatoires de ce congrès ont été huilés, pour en permettre le bon déroulement. Quand sonne l'heure du dîner, les derniers verres se vident et on passe à table dans le salon Hoedic voisin.

Mardi 05 Septembre - Nous faisons connaissance avec notre guide **Laure-Anne**. Maîtrisant parfaitement la langue espagnole, cette jeune personne accompagnera studieusement tous les déplacements de notre groupe.



Un départ hâtif en autocar nous conduit à la **gare de Lambel-Camors**. Ici se trouve la tête de ligne du **Napoléon Express** : le train touristique qui va nous mener au terminus de Pontivy en suivant assez fidèlement le cours du fleuve côtier le Blavet. Cette gare est joliment entretenue car occupée par un sympathique couple d'anciens cheminots qui a cœur d'entretenir et valoriser le patrimoine ferroviaire. Il y a longtemps que les trains de voyageurs ont déserté les lieux, mais de lourds convois de fret (*céréales*) parcourent encore la ligne. Celle-ci au temps de sa splendeur reliait Saint-Brieuc à Auray.

La rame est composée de deux X 2200 en livrée bleue encadrant deux remorques unifiées modernisées. Elle arrive à vide de Pontivy où se trouvent atelier, garage et bâtiments de l'exploitant ferroviaire. C'est une association, dont la raison sociale est CFCB (*Chemin de fer de Centre-Bretagne*). À son bord le conducteur, une hôtesse et le président de l'association, monsieur Michel Joindot. L'accueil est chaleureux. La complicité cheminote joue à plein.

Le train a une marche tracée avec des arrêts obligés de courte durée dans les gares du parcours : à Baud (*gare en ruine d'arrêt général*), à Quistinic et à Saint-Rivalain. À **Saint-Nicolas-des-Eaux**, le stationnement est plus long. Le bâtiment voyageurs a été démoli. Du quai de la gare, une sente en pente conduit au quai du Blavet. Une écluse en barre son cours. L'environnement floral est abondant. Un pêcheur trempe son fil dans le cours nonchalant du fleuve. Une statue géante d'une Vénus en acier domine les lieux qui ne manquent pas d'attrait et qui sont surplombés par le pont métallique du chemin de fer.



Le matériel ferroviaire ancien présente l'avantage d'avoir des baies ouvrantes et les photographes ne se privent pas de réaliser des images sans craindre les reflets ! Des salves d'avertisseur sonore annoncent l'approche de **Pontivy** puis l'arrivée en gare. Le chef de gare Jean-Philippe Vanwallegghem et son adjoint Jayson Vay nous accueillent. Sur le quai un char de gare est chargé de bagages, comme autrefois, quand ils voyageaient par le chemin de fer.

La route prend le relai du rail et notre autocar nous conduit en ville, où une **réception officielle à la mairie** est donnée par la municipalité à l'occasion de notre venue. La salle des mariages en est l'écrin. Madame Christine Le Strat, maire de la commune nous souhaite la bienvenue à Pontivy. Elle nous présente sa cité et son intercommunalité. Les transports sont évoqués et elle espère qu'un jour un TER Bretagne filera de Pontivy vers Auray. En attendant elle souligne tous les efforts effectués par le chef de gare pour rénover le bâtiment voyageurs et lui redonner vie. Avec la réouverture récente du guichet SNCF, elle ajoute que la seule gare rouverte en France en 2023 est celle de Pontivy. Le secrétaire général de l'AMCG, Jean-François Reynier présente à son tour notre association, son histoire et sa physionomie actuelle. Il appuie aussi de ses vœux tout ce qui pourrait favoriser le retour du train à Pontivy.



La chaleur va nous accompagner durant la visite pédestre de la ville. L'imposant château des Rohan vaut le détour. Les étroites rues anciennes bordées de maisons à colombages conduisent à la basilique Notre-Dame-de-la-Joie. Une visite plaisante à la bienfaisante fraîcheur ! Et enfin s'achève notre tour de ville par la gare restaurée. Nos mentors en sont bien sûr le chef de gare et son adjoint. L'incontournable pignon marqué Napoleonville rallie tous les suffrages et la boutique de matériels et souvenirs ferroviaires soutient l'affluence. Le retour passe par le port alréen de **Saint-Goustan**, aperçu depuis un belvédère. Les couleurs du couchant habillent le pont et les maisons de pierre. La rivière d'Auray affiche cet instant où les eaux montantes heurtent les flux avalants et dessinent en surface de frêles tourbillons.

Mercredi 06 septembre - Enfin voir **Étel**. En quatre lettres, cette localité du Morbihan est bien connue des amateurs de mots croisés dont le nom meuble parfois la grille. La bourgade est baignée par la ria d'Étel, profond bras de mer intérieure. La marée haute accompagne notre flânerie sur les quais et la jetée de cette petite ville qui semble encore endormie. On y apprend que le sept mai 1945 dans un bar du port fut signée la capitulation allemande de la poche de Lorient.



Puis nous nous enfonçons dans la ria d'Étel, nous découvrons la maison de l'huître, ancienne habitation du gardien du parc ostréicole, bâtie sur un îlet maigrichon. Sur le quai lui faisant face vient d'être inaugurée la statue du marin scrutant l'horizon. Œuvre en bronze, diversement appréciée !! Toute proche, la petite **île de Saint-Cado** mérite qu'on en fasse le tour. Sa chapelle, flanquée d'un calvaire est dédiée au saint éponyme. On le dit faiseur de miracles et surtout thaumaturge à l'encontre des sourds. Dans l'église se trouve le lit en pierre du saint. Sa couche connaît quelques succès, en effet une excavation y est creusée. Les visiteurs peuvent y introduire la tête et plaquer leur oreille déficiente sur le sol. Une prière doit accompagner ce mouvement physique (*des amicalistes s'y sont aventurés, je les ai vus !*).

Maintenant direction la mer, la vraie : l'océan Atlantique et la presqu'île de Quiberon. Il faut franchir l'isthme de Penthièvre, étroit tombolo reliant le continent à la presqu'île. S'y faufilent la route et la ligne de chemin de fer. Cette dernière bien qu'utilisée quotidiennement durant les deux mois estivaux n'apparaît pas bien entretenue.

À **Saint-Pierre-Quiberon**, l'agréable plage de sable étirée sur la calme baie de Quiberon contraste violemment avec la **Côte Sauvage** qui s'étend sur la rive opposée. Là, se fracassent les tourbillons de vagues sur des reliefs rocheux en granit, découpés par les flots. L'étrange château Turpault marque l'entrée dans la ville de **Quiberon**.

En ses murs se rencontrent tous les attirails balnéaires d'une cité tirant profit du tourisme estival. Mais c'est un tourisme industriel et alimentaire qui nous est proposé : la découverte commentée de la **conserverie La Belle Iloise**. Une dégustation de produits marins et les achats qui s'ensuivent concluent la visite.



Jeudi 07 Septembre - C'est **Vannes**, la préfecture du département qui est l'objet de notre visite matinale. C'est une promenade qui part du port de plaisance, passe sous la porte saint-Vincent, longe les remparts, le château de l'Hermine, traverse les jardins de la Garenne (et son lavoir courbe) et s'engouffre dans la vieille ville. La cathédrale saint-Pierre en est le fleuron et nos amis espagnols ont eu quelques fiertés en y découvrant le tombeau de saint-Vincent Ferrier, un de leur compatriote, dominicain venu prêcher en Bretagne et mort à Vannes au quinzième siècle. Les rues anciennes du centre de la ville sont étroites et bordées de maisons à colombages vivement colorés.



La presqu'île de Rhuys ceint le golfe du Morbihan en sa partie orientale. Sur la commune de Sarzeau est érigé le **château de Suscinio**. C'est un des points de passage obligé pour tout amateur de belle architecture médiévale. Sa restauration est parfaite et son parcours de visite assez labyrinthique avec sons et lumières ajoute du plaisir.

Nous tenons à aller jusqu'au bout du bout de cette presqu'île : c'est **Port Navalo**. Le port est animé par le va-et-vient des embarcations, passeurs et vedettes. En effet, faute de pont (*et c'est tant mieux pour la sauvegarde des paysages littoraux*), il faut prendre un bateau pour aller en face vers la pointe de Kerpenhir ou pour se rendre dans une des innombrables îles du golfe. Mais c'est sur terre que nous allons cheminer, sur le **sentier des douaniers**. Fini le temps des gabelous et place aux promeneurs ! D'un entretien parfait ce chemin offre des vues lointaines sur le large et sur les îles d'Houat et d'Hoedic. Il passe à proximité du phare. Nous mettons un terme à cette marche au pied de la gare des CFM (*Chemin de Fer du Morbihan*) maintenue debout et habitée (*c'est déjà ça !*) mais dans un environnement routier peu plaisant. Souvenirs d'antan quand le tacot de Vannes via Surzur innervait ces terres isolées.

Vendredi 08 Septembre - Les sites mégalithiques de **Carnac** sont mondialement connus. Ils sont donc intensément visités. Les célèbres alignements de menhirs ne sont plus directement accessibles pour des raisons de conservation des lieux. Mais leur appréhension n'en souffre pas. Des belvédères sont aménagés et des petits trains routiers en favorisent l'accès et la contemplation. La Maison des Mégalithes est un lieu d'accueil et d'information pour les visiteurs : nous en avons apprécié le film de présentation et l'exposition de photographies anciennes.



Qui vient à **LaTrinité-sur-Mer** se doit de parcourir le môle Loïc Caradec, où sont amarrés les voiliers les plus spectaculaires. Il n'est pas nécessaire d'avoir le pied marin pour comprendre toute l'adresse qu'il faut pour en dresser et manipuler les gréements !! Le maxi catamaran IDEC SPORT y fait relâche : son imposant mât culmine à trente-trois mètres. On dit que c'est le bateau le plus rapide du monde. Ces géants des mers n'éclipsent pas les autres voiliers plus classiques qui s'alignent dans le port. En son extrémité côté continent, celui-ci est survolé par l'élégant pont routier de Kérisper.

C'est cet ouvrage que nous parcourrons pour nous rendre à la cale d'embarquement de **Locmariaquer**, point d'appareillage de notre promenade en bateau sur les eaux du **Golfe du Morbihan**. Une vedette à deux ponts nous prend en charge. Son pilote s'efforce de passer le plus près possible des îles et îlets qui s'éparpillent à travers l'eau. Les commentaires sonorisés nous nomment les plus remarquables : île longue, de Gavrinis (et son cairn), de la Jument, de Berder, aux Moines. Là, une escale est prévue dans la course du bateau. L'embarcadère de la pointe de Toulindac est encombré. L'affluence y est soutenue et notre bateau assurant un service public rapatrie sur le continent touristes et travailleurs. Les bigarrées cabines de la plage du Drehen apportent une note colorée à l'ensemble. Autre escale bien fréquentée : Port Navalo (*où nous étions la veille à regarder filer les bateaux*) et retour direct au port de départ.



Ainsi s'achève le fil des excursions. Les adieux sont proches et une plaisante formalité reste à accomplir.

L'**apéritif de clôture**, servi au bord de la piscine de l'hôtel nous rassemble tous. Nous nous connaissons mieux. Les Espagnols ont fait quelques progrès en français (mais la réciproque n'est pas garantie). Il incombe au vice-président José Jullien de prononcer l'allocution finale. Contentement général, respect du programme, temps splendide et franche camaraderie ressortent essentiellement de ses propos. Il note aussi que l'AMCG et l'AEC France marchent main dans la main et il souhaite qu'au niveau européen, il en soit bientôt de même entre la FEANDC et les autres composantes de l'AEC. Cette allocution traduite en espagnol, exprimée par Denise Wanlin met un terme à la journée.

Samedi 09 Septembre - C'est le moment du départ. Les adieux se multiplient Chacun retrouve son moyen de transport. Et c'est un autocar qui enlève le gros de la troupe, direction la gare d'Auray.



Les **restaurants** nous ayant reçus à l'occasion de nos **déjeuners** méritent d'être nommés pour les agréables moments gustatifs dispensés. Les poissons et les produits de la mer y ont figuré en bonne place. Le Bœuf qui fume à Pontivy, Le Bretagne à Saint-Pierre-Quiberon, Le Manoir de Kerbot à Sarzeau (*bravo pour la rapidité du service*) et Le Bistrot du Marin à La Trinité-sur-Mer. (*miam les fruits de mer et la daurade entière*) Les consommations y ont coulé sans entrave et le vin rosé servi frais a largement franchi en tête toutes les lignes d'arrivée.

Ce sont aussi des compliments qu'il faut adresser aux cuisiniers de l'hôtel du Golf Saint-Laurent pour la présentation soignée des mets et la délicatesse des saveurs. Merci aussi au personnel de restauration œuvrant en salle. Également un grand remerciement à monsieur et madame Meyssonier qui n'ont pas ménagé leur concours à la bonne marche du service et qui sont restés à notre écoute en répondant à nos sollicitations de l'instant. Nous leur savons gré aussi d'avoir privatisé l'hôtel à notre intention, dont nous occupons la quasi-totalité des chambres.

L'entreprise de voyages **Le Divenah** nous a véhiculés quotidiennement au moyen d'un autocar de grand tourisme Vanhool TX. de 61 places. L'adresse et la maîtrise des conducteurs (*Frank le titulaire et Erwann le remplaçant d'un jour*) ont été appréciées, quand il fallut se faufiler dans quelque étroite voirie. Merci de nous avoir menés à bon port

Deux dames méritent grandement ces lauriers tressés.

Laure-Anne notre guide dont nous saluons la clarté des explications et qui n'a pas fait économie de propos

Et naturellement **Gaëlle Guignard**, maîtresse d'œuvre et d'ouvrage à l'agence BLB d'Auray, ayant contribué à la réussite de notre congrès et que nous remercions pour ses travaux précieux et permanents.

Au cours de ce congrès une **assemblée générale** a été tenue. Son compte-rendu figure par ailleurs.

Les **interventions orales** (*au cours des deux apéritifs et en mairie de Pontivy*) reflètent les liens européens d'amitié déjà tressés et concourent à les renforcer. Elles en appellent d'autres en soulignant les engagements proposés par notre Amicale. Ces différents textes font l'objet d'un envoi séparé.

Jean-François REYNIER



Façade de la Mairie de Pontivy (photo Ouest France)

Visite du musée du chemin de fer de Nîmes

Nous étions 7 à nous retrouver le 14 novembre, dès 8 heures, dans le hall de la gare de Nîmes. Après une petite collation offerte en gare par l'AD, nous nous sommes dirigés d'un pas alerte vers le Musée du Chemin de fer de Nîmes où nous attendaient notre guide, secrétaire de l'association, le président de l'association et un jeune bénévole. Ceux ci nous ont rapidement ramené quelques années en arrière notamment au temps de la traction à vapeur : cabines de conduite reconstituées grandeur nature, outils utilisés dans ces machines, type de charbons, outils divers pour entretenir les voies, différents rails utilisés depuis la création des chemins de fers, lanternes

Les dons de nombreux cheminots ont permis de constituer des vitrines contenant des ustensiles ferroviaires, des médailles, des montres, des documents d'archive.... Quelques passionnés ont aussi donné de magnifiques maquettes en état de fonctionnement.

Sous la rotonde attenante, nous avons pu voir une allège postale type AL, un appareil « Castan » (spécimen rare d'analyse des tunnels), un locotracteur rail route, trois locomotives électriques CC7121, CC6575 et BB9411 (nous sommes montés dans leurs cabines de conduite), un wagon spécialisé pour le transport de barrique de vin et une machine à vapeur canadienne livrée en France après la seconde guerre mondiale.



Ce sont nos estomacs qui nous ont fait réaliser que plus de deux heures s'étaient écoulées depuis notre arrivée !! et qu'il était temps de penser à se rassasier.

C'est au Bar des Mécaniciens tout proche que nous avons partagé un bon repas. Puis vint le moment de rejoindre en bus la gare où notre groupe se sépara en deux, certains repartant avec un 1^{er} TGV ; les autres ont fait un petit tour dans Nîmes pour voir les arènes, la Maison Carrée et les agréables rues piétonnes de la vieille ville.

Nous sommes ensuite redescendus tranquillement vers la gare pour rejoindre Lyon après cette agréable journée très ensoleillée.

Dominique DUPUY LORIN

Oingt en crèches

Pour terminer l'année dans la convivialité, nous nous étions donné rendez-vous le mercredi 6 Décembre 2023 à OINGT, vieux village médiéval situé en plein cœur des pierres dorées du Beaujolais, classé parmi les plus beaux villages de France (*seul village du département du Rhône à avoir reçu cette distinction*).



« Oingt connaît son apogée au Moyen Age. Vers l'an Mille, les seigneurs Guichard d'Oingt, viguiers du Comté du Forez, construisent un château à motte et des églises alentour. De son passé médiéval, la cité a conservé l'ancienne chapelle du château, la porte fortifiée du Nizy et une tour donjon d'où l'on jouit d'un panorama exceptionnel sur la vallée d'Azergues et les Monts du Lyonnais. Au cœur du village, les maisons aux façades jaunes ocre accueillent artistes et artisans d'art.» Chaque année en Décembre, les ruelles sont illuminées et décorées dans une ambiance de Noël et nous pouvons découvrir entre 150 et 200 crèches installées

par les habitants.

Nous étions 31 à nous retrouver pour le déjeuner au restaurant « LA TABLE DU DONJON » offrant une vue magnifique sur la vallée d'Azergues et les vignobles du Beaujolais. Après avoir dégusté un très bon et copieux repas, le groupe s'est divisé et chacun a pu découvrir et apprécier à son rythme, les crèches dans l'église, ainsi que celles installées dans les différentes ruelles du village, et cachées dans les vitrines des artisans, derrière les fenêtres des habitants, dans les jardins, les boîtes aux lettres, les troncs d'arbres, etc....



A la tombée de la nuit le village s'est illuminé, c'était un avant-goût de Noël.

Malgré le temps froid et le manque de soleil cette journée fût bien appréciée de tous.

Rendez-vous en 2024 pour d'autres découvertes.

Mauricette EUVRARD

Calendrier des rencontres programmées en 2024

Rencontres régionales

20 janvier : Assemblée Générale Rhône-Alpes

3 avril : Visite de l'Hermitage, de la chapelle et du jardin de rocaille du Mont Cindre à Cyr-au-Mont-d'Or 69
+ Visite du musée « L'Organe - La demeure du Chaos » à Saint-Romain-au-Mont-d'Or 69

27 avril : Musée de la Blanchisserie à Grézieux la Varenne 69
+ Musée Théâtre Guignol à Brindas 69

16 mai : (Partenariat FC) Suite de la visite découverte de Lons-le-Saunier (39)

1^{er} juin : Musée Souvenir et Tradition –dîné de nous deux – Civrieux d'Azergues 69

7 ou 8 juin : (Partenariat FC) Visite de la cuivrierie de Cerdon (01)

5 septembre : (Partenariat FC) Circuit pédestre à Meillonas (01)
+ visite du village et faïencerie

17 octobre : Visite guidée des Gratte-Ciel Villeurbanne (69)

Décembre 2024 : (Partenariat FC) Repas ou spectacle de fin d'année (date à confirmer)

Rencontre nationale

16 au 21 septembre : Journées Chalonnaises (En partenariat avec l'AMCG)

Rencontres européennes 2024

19 au 25 mai : Journées Européennes AEC à Varsovie (Pologne)

9 au 13 mai : 59^{ème} congrès FEANDC à Darmstadt (Allemagne)

Carnet gris

Nous avons le regret de vous faire part du décès de Jeannine Marchal de la Régionale Rhône-Alpes.

La Section Roumaine viens de perdre son Président, Constantin Proca ; Coco était une très bonne personne et c'était toujours un plaisir de le rencontrer lors des journées européennes.

À ces familles, le Président et les membres du Conseil d'Administration présentent leurs condoléances les plus sincères.



PROGRAMME DES JOURNÉES EUROPÉENNES 19 – 25 MAI 2024 VARSOVIE

HOTEL GROMADA***, Warszawa, Plac Powstańców Warszawy 2
tel. +48 (22) 582 99 00 - fax. +48 (22) 582 95 27
warszawahotel.centrum@gromada.pl

19 mai 2024 (dimanche) :

Arrivée des membres assistant à une réunion du Conseil d'administration
19h00 – Dîner à l'hôtel

20 mai 2024 (lundi) :

7h00 – Petit-déjeuner à l'hôtel
9h00 – 11h30 – réunion du Conseil d'administration de l'AEC
11h30 – Pause-café
11.50 - Suite de la réunion du CA
13.00 - Déjeuner à l'hôtel
14.30 - Poursuite de la réunion du CA, si nécessaire
(arrivées des autres participants des Journées Européennes)
19.00 – 22.30 Dîner de bienvenue à l'ouverture des Journées Européennes à l'Hôtel

21 mai 2024 (mardi) : Sochaczew / Żelazowa Wola (env. 70 km)

- 7.00 – 8.30 Petit déjeuner
- 9h00 – 12h30 visite guidée du musée en plein air du chemin de fer Sochaczew
- 13.00 – 14.30 Déjeuner Restaurant
- 15.00 – visite de Żelazowa Wola - lieu où est né Frederic Chopin - musée
- 19.00 Dîner à l'hôtel

22 mai 2024 r. (mercredi) : Warszawa : vieille ville, château royal

- 7.00 – 8.00 petit déjeuner
- 8.00 - Visite de la vieille ville
- vers 13h00 Déjeuner Restaurant
- 14h30 - Visite du Château Royal
- 19.00 Dîner à l'hôtel

22 mai 2024 (jeudi) : Warszawa : Wilanów vieille ville, château royal Łazienki

- 7.00 – 8.30 Petit déjeuner
- 9h00 – Visite du palais Wilanów à Varsovie
- 13.00 - Déjeuner Restaurant
- 14h30 – visite du parc Łazienki à Varsovie
- 19.00 - Dîner à l'hôtel

24 mai 2024 (vendredi) : Visite de Varsovie suite

- 7.00 – 8.30 Petit déjeuner
- 9h00 – Visite du musée du chemin de fer
- 13h00 – Déjeuner, temps libre après le déjeuner
- 19.00 Dîner de gala clôturant les Journées Européennes à l'hôtel

25 mai 2024 (samedi) :

- 7.00 – 9.00 Petit déjeuner
- Départs des participantes aux Journées Européennes



Du lundi 16 au samedi 21 septembre 2024.

Lundi 16 septembre Arrivée des participants
Transfert de la gare à l'hôtel.
Installation, dîner.

Mardi 17 septembre **DECOUVERTE DE TOURNUS**

7h00 à 8h30 Petit déjeuner

10h45 Départ pour Tournus

11h15 Visite guidée de l'Abbaye de Tournus Chef d'œuvre mondialement connu de l'art roman, l'abbaye est frappante par son aspect de forteresse (XI-XIIIe siècle). L'église abbatiale, le cloître, la salle capitulaire, le réfectoire, et le cellier constituent un des seuls ensembles monastiques au XIe siècle conservés en Europe.

12h30 : Déjeuner au restaurant de l'hôtel du Rempart

14H30 Départ pour Cormatin

15h30 : Visite guidée du château de Cormatin et de son magnifique jardin à la française : Ceinturé de larges douves, le château construit à partir de 1606, impressionne par la monumentalité de ses façades au style militaire. Il renferme une prouesse architecturale, un escalier à cage vide de 21m de haut, le plus ancien et le plus vaste dans cette technique

19h30 Dîner et ouverture des journées à l'hôtel

Mercredi 18 septembre **MERCUREY BEAUNE**

7h00 à 8h30 petit déjeuner

9H30 Visite guidée du château de Garnerot, de son chai et de ses caves
Dégustation de 3 vins du domaine

12h00 Déjeuner en Côte Chalonnaise

14h00 Départ pour Beaune

15h00 Visite guidée de l'Hôtel Dieu de Beaune : Situé en plein cœur de la ville, reconnaissable à sa toiture aux tuiles vernissées et ses façades gothiques. Vous visiterez la cuisine, la « salle des Pôvres », la pharmacie, la cour des fondateurs. Vous y découvrirez le Polyptique du XVe siècle composé de 9 panneaux, attribué à l'artiste flamand Rogier Van Der Weyden, et représentant le Jugement Dernier.

16h30 départ pour Rully, pays du crémant,

17h00 Visite et dégustation **au Domaine Delorme** : vous découvrirez le savoir-faire technique de l'élaboration du crémant et apprécierez la finesse et la délicatesse de ses bulles.

19h00 Dîner hôtel

Assemblée Générale de l'AMCG



Jeudi 19 septembre

LE CREUSOT

7h30 à 8h15 Petit déjeuner

8h45 Départ en autobus pour Le Creusot

10h00 Découverte de la ville du Creusot et de ses symboles historiques à bord de votre autocar. Visite du Petit Théâtre, ancien four de fusion aménagé au début du 20e en un magnifique Théâtre de poche s'inspirant du Petit Trianon de Versailles.

12h30 Repas à bord du train restaurant Le Creusot

Vous découvrirez un parcours pittoresque à bord du Trans-Bourgogne Express tout en dégustant un succulent repas typiquement bourguignon

15h30 Visite de la 241 P 17 Le Creusot

Visite commentée de l'atelier de restauration de la locomotive 241 P 17, fabriquée par les établissements Schneider en 1949

17h00 retour en autobus pour Chalon

19h30 Dîner à l'hôtel

Vendredi 20 septembre

CHALON SUR SAÔNE

10h00 : Visite guidée de la Ville ancienne – 1 groupe de 25 personnes

Née de la Saône en tant que port des Eduens, à l'époque gauloise, Chalon-sur-Saône connaît ses heures de gloire au début et à la fin du Moyen-âge, en tant que capitale du royaume mérovingien de Bourgogne, puis comme lieu de grandes foires internationales. Chalon-sur-Saône doit également sa renommée à Joseph Nicéphore Niépce, né ici en 1765. Il invente la photographie en 1824 à quelques kilomètres d'ici. Aujourd'hui Ville d'Art et d'Histoire, vous découvrirez la ville ancienne avec les maisons à pans de bois, construites entre les XVe et XVIIe siècles, la Cathédrale Saint-Vincent et les demeures classiques des XVIIe et XVIIIe siècles.

10h00 – Balade en bateau sur la Saône - 1 groupe de 25 personnes

Vous profiterez d'un moment de détente au fil de l'eau et contemplez la faune et la flore ainsi que les ponts de la ville (1 bateau pour 12 personnes ; la compagnie en possède 3)

12h00 – Déjeuner au restaurant le Bourgogne

14h00 – Inversion des groupes

Samedi 21 septembre

DEPART

7h00 à 9h30 Petit déjeuner

Transfert à la gare



*Le Conseil d'Administration
de la Section Française*



*Vous présente tous ses
meilleurs vœux*