

# LE JOURNAL DES GARES

Lien associatif de l'Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des Gares

Président : Jacques DUPONT – 60 rue du Général Kœnig – 50000 – SAINT-LÔ

Vice-Président : José JULLIEN – Avenue de Pforzheim, 16 – B-6700 – ARLON

Directeur de publication : Josselin DUVAL – 15 rue Danton – 27140 GISORS

Publications : Février-Juin-Décembre Imprimé par PRINT IMPRESSION – 27140 GISORS

Site : <https://xn--cheminots-europens-pwb.fr/AMCG/AMCG-Accueil.html>

Prix : 3,00 € - Juin 2026 – N° 322 – Dépôt légal : Deuxième Trimestre



Le Groupe AEC\AMCG à Servigliano (JEC Turin)

(Photo Pierre Laberny)

## SOMMAIRE

Éditorial (*Jean-François Reynier*)

Convocation à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 16 Septembre

Convocation à l'Assemblée Générale Ordinaire du 16 Septembre

La Vie de l'Amicale

Les cent Ans de la SNCB

La Ligne de la Vallée du Sabor (*Vladimiro Alcindo de Carvalho*)

Les Journées Européennes des Cheminots (Turin – 24 au 30 Mai) (*José Jullien*)

Siège social de l'AMCG : 34 bis Rue Louis Blériot – 65600 – SÉMÉAC

Association déclarée auprès de la préfecture des Hautes-Pyrénées sous le numéro W 772004150

# ÉDITORIAL

Tout finit par arriver un jour !

Eh oui, j'écris présentement mon dernier éditorial dans le Journal des Gares.

Avec la composition de ce texte s'achève mon mandat d'administrateur de l'AMCG.

Quinze années pleines se sont écoulées depuis ma prise de fonction de secrétaire général et je reviens sur quelques étapes marquantes de ce long parcours.

La santé de plus en plus déficiente de **Georges POCHE**, secrétaire général adjoint de l'AMCG l'avait éloigné de ses responsabilités et dès 2008, je l'avais déchargé progressivement de ses tâches de secrétaire général adjoint. Je pris officiellement sa relève à l'issue du conseil d'administration de février 2012. *(il est décédé quelques jours après, le 19 mars 2012)*

Or, au cours de ce même conseil d'administration, **Alain AUVERT**, secrétaire général de l'AMCG avait sollicité et obtenu le retrait de sa charge. Je fus donc investi de la double casquette, mais la fonction de secrétaire général adjoint avait vécu et je fus confirmé comme secrétaire général par le conseil d'administration de l'an suivant (2013).

Un secrétaire d'association se trouve rapidement au centre de toutes les convergences qui animent ses membres. Or le monde ferroviaire que j'ai connu durant ma période d'activité -celui de la SNCF d'alors encore unifiée- est truffé d'amitiés et de camaraderies glanées au fil du temps. Ce sont ces amabilités et ces cordialités que j'ai retrouvées en animant notre Amicale.

L'informatique y balbutiait encore au moment de ma prise de fonction et progressivement pour vivre au mieux son XXIème siècle, il fallut s'adapter : peu étaient branchés parmi les 196 adhérents recensés en février 2012. Puis tout s'informatisa petit à petit dans notre association jusqu'à la possession d'un site Internet. (<https://xn--cheminots-europens-pwb.fr/AMCG/AMCG-Accueil.html>) Et aujourd'hui, seule une poignée d'Amicalistes se trouvent à l'écart du monde numérique. Mais nos rangs ont fondu et à ce jour nous nous recensons 90.

Cette évolution à la baisse s'est accompagnée progressivement de l'abandon de nos activités régionales et de toute coïncidence avec les structures de la SNCF.

En épousant l'AMCG, j'épousais aussi sa composante européenne : la FEANDC. Très active alors, cette instance était forte de neuf réseaux participants lesquels organisaient à tour de rôle un congrès annuel. Une réunion de printemps s'insérait aussi jusqu'en 2009 dans le cycle des activités de la FEANDC. Son chantre et maître d'œuvre, **Paul BIRR**, alors peu familier avec les techniques nouvelles m'avait désigné en toute amitié pour que je compile et ventile via mon ordinateur toute l'information nécessaire destinée à nos amis européens. C'était une nouvelle corde tissée à l'arc d'activité du secrétariat, jusqu'alors figé aux activités nationales. Au fil des ans, faute de vocation, la FEANDC a malheureusement connu l'étiollement et aujourd'hui seuls trois réseaux lui assurent une piètre survie.

C'est elle qui avait initié le Journal des Gares. Charge aux Français de l'élaborer et de l'imprimer et aux autres sections européennes de proposer des articles dans une des trois langues officielles pratiquées (*anglais, allemand et français*). Paraissant sur huit pages, trois à quatre fois par an, ce journal a rarement contenu des articles écrits autrement qu'en langue française. Mais il était expédié par voie postale systématiquement à tous nos amis européens.

Au fil du temps sa substance et son rythme de parution se sont altérés. En 2015, il ne parut pas. **Jean BONTTHONNEAU** qui en cumulait alors les fonctions de rédacteur et d'éditeur, traversait une mauvaise passe de santé. Afin d'assurer la continuité du titre, il accepta de transférer ses tâches. Pour être en cohésion avec la dualité prévue par la loi de 1881 sur la presse, j'en devins le directeur de rédaction et **Josselin DUVAL** le directeur de publication. Aujourd'hui, c'est le document que vous êtes en train de lire. Il paraît trois fois par an et amplifie à chaque parution son lectorat à destination de nos amis européens. Le tirage papier s'est amenuisé au fil du temps et culmine aujourd'hui à une vingtaine d'exemplaires.

Trois présidents, **Jean BONTTHONNEAU**, **Roland BESTIEN** et **Jacques DUPONT** m'ont accompagné au cours de mon mandat. Je les remercie pour la confiance dont ils firent preuve à mon égard.

Parmi les tâches obligées d'un secrétaire figure la préparation minutieuse de nos réunions associatives. Deux requièrent une attention particulière : le conseil d'administration et l'assemblée générale. En voici quelques péripéties

Notre conseil d'administration siège chaque premier jeudi de février. Lorsque j'ai pris quelques responsabilités, il avait lieu au buffet de la gare de Paris-Nord, dans une des spacieuses grandes salles à l'étage. Mais quand la politique foncière de l'entreprise a consisté à réduire dans les gares l'emprise des buffets, nous avons été mis dehors et nous prîmes le chemin du sud de la capitale vers la gare de Paris-Montparnasse. Son restaurant d'entreprise situé entre quais et dalle nous a accueillis quelques saisons. Puis dans le cadre de la mise en service de la ligne TGV Sud Europe Atlantique, l'entreprise a redéfini la destination des emprises et rebelote : nous avons dû quitter les lieux qui allaient devenir le salon d'accueil des grands voyageurs. Finalement il fallut se tourner vers les structures commerciales de restauration pour tenir notre conseil d'administration. On doit surtout à la Providence Divine de m'avoir guidé pour trouver le restaurant « Le Saunier », spécialisé dans les groupes, sis à deux pas de la gare de Paris-Est et où nous étions presque chez nous. Mais survint la COVID 19 et ses viles conséquences avec la fermeture définitive de ce sympathique endroit. En effet sa clientèle essentielle venant d'Asie orientale était réticente à revenir en occident. Une fois de plus, il fallut repartir en quête d'un lieu d'accueil combinant salle de réunion et restauration. Notre point de chute est maintenant un restaurant du centre de Paris à deux pas de l'opéra comique : « les Noces de Jeannette ».

Davantage classiques furent les localisations de nos assemblées générales, puisque tributaires de nos congrès annuels. Généralement fixées le deuxième jour en soirée, elles se tenaient dans une salle de réunion de l'hôtel hébergeant le groupe de congressistes.

Le schéma de conduite de ces deux types de réunions obéit à la même logique de préparation et de présentation. Il appartient au secrétaire d'en animer les séances. J'ai remarqué qu'au fil des ans les ordres du jour s'étoffaient de plus en plus : c'est un signe de dynamisme de notre Amicale. Cette vitalité se mesure aussi par la nécessité d'accoutumer nos statuts. Ceux-ci furent révisés cinq fois pendant mon mandat pour s'adapter à nos nouveaux rythmes de fonctionnement. Et un nouveau toilettage s'annonce pour l'automne pendant notre congrès de Lille !

Un secrétaire défend au mieux les intérêts de son association et cherche à en minimiser les dépenses obligées. Il en va ainsi des frais bancaires et des polices d'assurance.

Quel que soit l'établissement bancaire, une opacité entoure les sommes facturées pour le fonctionnement des comptes bancaires des clients, que ce soit pour les opérations ou services fournis ou encore pour la gestion des irrégularités enregistrées sur les comptes. Il faut comparer, se renseigner auprès d'associations de même ampleur avant de trouver la banque idéale. Existe-t-elle ? Au cours de mon mandat, une migration bancaire de la Franche-Comté vers la Normandie a été jugée utile pour la bonne marche de nos finances associatives.

Les assurances, encadrées par un arsenal réglementaire sont très précises pour la définition des contrats les liant aux associations. À ma prise de fonction, la police d'assurance contractée une décennie plus tôt avec la MACIF ne correspondait plus à nos activités. Elle était contemporaine d'une époque où les protections étaient diverses et très paternalistes à l'égard des Amicalistes, y compris en couvrant leurs prestations de voyages (*sauf curieusement la perte des bagages !!*). Le coût était en proportion de l'abondance des risques couverts. Les administrateurs d'alors m'ont demandé de bien vouloir en réduire la voilure au strict besoin du fonctionnement de notre Amicale.

La séparation des ordonnateurs et des comptables est une norme juridique française. Ainsi un secrétaire d'association n'en gère pas ses finances. Il laisse le soin à un trésorier d'en assurer cette tâche. Toutefois la transparence comptable doit être de mise et la présentation des écritures doit ressortir impeccable. En effet un commissaire aux comptes va les vérifier et après leur approbation, tout Amicaliste peut en demander communication. De plus elles sont opposables aux tiers et ne doivent souffrir d'aucune imprécision. Afin d'en réaliser au mieux leur présentation, le secrétaire sans juger de l'opportunité ou de la régularité des opérations, contrôle ligne par ligne les documents et fait part au trésorier des anomalies constatées.

Un secrétaire associatif devient vite multifonction et dès lors je fus enrôlé pour mettre sur pied quelques congrès annuels. Pour chaque rendez-vous une équipe de deux à trois personnes œuvrait. Ainsi en fut-il pour Rouen en 2012, Tréguier en 2015, Albi en 2018, Brest en 2019, Ploemel en 2023 et Bordeaux en 2025. Ces beaux épisodes de préparation furent sympathiquement partagés en trio ou en tandem avec les normands **Josselin DUVAL** et **Jacques DUPONT** et le lyonnais **Pierre LABERNY**. (on doit à ce dernier notre site Internet et notre logo)

Ce qui vient de marquer profondément la dernière décennie, c'est le partenariat avec l'AEC. La FEANDC dès 2004 avait entrepris des balbutiements de coopération avec cette autre association européenne de cheminots. Mêmes métiers rassemblés, mêmes finalités et sensiblement mêmes modalités de fonctionnement. Mais un malentendu profond à l'issue de la réunion de printemps FEANDC de Montreux en 2006 a créé une fracture encore sensible et non refermée de nos jours entre les deux associations.

Si la greffe européenne connut l'échec, la section française de l'AEC prêta d'emblée une oreille attentive et intéressée aux propositions de coopération envisagée par notre Amicale. L'aventure commune a commencé à Nîmes en juin 2017 quand se rencontrèrent les présidents d'alors **Jacques MATTER** pour l'AEC et **Roland BESTIEN** pour l'AMCG. Ensuite le fil de l'écheveau s'est déroulé avec la plus parfaite entente d'un partenariat entre les deux associations. En juin 2019, à Brest, premier rendez-vous commun, 61 participants AEC et AMCG de cinq nationalités se sont rassemblés !! La COVID 19 a ralenti le rythme des rencontres, mais les rassemblements de Nice en 2022 puis de Chalons-sur-Saône en 2024, organisés tous deux par l'AEC ont meublé l'alternance des rendez-vous. Le pli est pris et pour longtemps sans doute !!

Et je n'ometts pas de citer la composante Rhône-Alpes de l'AEC France que quelques Amicalistes ont rejointe.

Ce beau succès d'entente montre que la survie de notre amicale passe par la collaboration avec d'autres associations européennes de cheminots. J'ai toujours été un vif partisan de ces rapprochements. Et le partenariat signé en ce début d'année avec l'AEC espagnole est synonyme de belles rencontres en perspective avec nos voisins d'outre-Pyrénées.

Mais c'est aussi proche de nous, en France que j'ai apprécié les mains tendues à d'autres associations ferroviaires. C'est à l'occasion du congrès de Ploemel en 2023 que nous avons approché le CFCB (*Chemin de fer du Centre Bretagne*), par l'intermédiaire de **Jean-Philippe VANWALLEGHEM** -le sauveur de la gare de Pontivy. Et cette association bretonne nous offre de surcroît des facilités de circulation sur les trains de sa ligne touristique.

Évidemment la Famille du Cheminot occupe aussi une bonne place. Merci à la compréhension de leurs différents dirigeants et en particulier à ceux de la Fédération de Paris et de l'Île-de-France pour nous ouvrir grand leur porte. Et je n'ometts pas la province : l'association départementale du Rhône et de la métropole de Lyon qui en partenariat avec l'AEC Rhône-Alpes établit un attractif programme de sorties et promenades régionales.

Au gré de mes années de secrétariat, j'ai accumulé papiers et écrits. Ceux-ci ont grossi les imposants lots de documents que la veuve de mon prédécesseur m'avait légués. Ce sont maintenant les archives de notre association. J'ai obtenu l'accord des administrateurs pour que ces pièces restent en ma possession et que je devienne ainsi l'archiviste de l'AMCG.

Vous le constatez : je ne déserte évidemment pas notre Amicale. J'en reste adhérent et espère le plus longtemps possible prendre part à ses activités proposées.

Je vous remercie tous, amis Amicalistes avec lesquels j'ai échangé durant mon « temps de service ». Merci pour vos propos encourageants et pour les preuves d'amitié à mon égard.

Place aux jeunes maintenant.

Je laisse à mon successeur **Dominique LOUPPE** le soin de mener à bien la poursuite des activités du secrétariat de notre AMCG. À lui la barre désormais et qu'il maintienne le bon cap !!

**Jean-François REYNIER**  
ex-secrétaire général AMCG

## CONVOCATION À UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE

Une assemblée générale extraordinaire de l'association Amicale des agents Mouvement et Commerciaux des Gares est convoquée à l'occasion de notre congrès national annuel.

*Elle se tiendra à Marcq-en-Barœul  
le mercredi 16 septembre 2026 à 21h00  
dans une salle de conférence de l'hôtel Ibis Budget  
340 bis avenue de la Marne*

Avec comme ordre du jour :

- Ouverture par le président (*Jacques Dupont*)
- Affiliation avec l'Association Européenne des Cheminots (AEC)**
- Modification du nom de l'association**
- Transfert du siège social**

-

Tous les adhérents participant au congrès de Lille sont invités à se prononcer par vote sur ces modifications statutaires.

Cette assemblée générale extraordinaire aura lieu immédiatement avant la tenue de l'habituelle assemblée générale ordinaire.

Le Président  
Jacques DUPONT

À Saint-Lô, le trente juin 2026

---

## CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2026

L'assemblée générale de l'association Amicale des agents Mouvement et Commerciaux des Gares est convoquée à l'occasion de notre congrès national annuel.

*Elle se tiendra à Marcq-en-Barœul  
le mercredi 16 septembre 2026  
à la suite de l'Assemblée Générale Extraordinaire  
dans une salle de conférence de l'hôtel Ibis Budget  
340 bis avenue de la Marne*

L'ordre du jour en sera le suivant :

- Partie informative
  - Actualités de l'Amicale (*Dominique Louppe*)
  - Effectifs
  - Activités
  - Point d'étape au 31 août 2026 sur la trésorerie (*Paul Briffaut*)
  - Bilan national
  - Financement du congrès annuel
  - Les activités européennes (*Jacques Dupont & Pierre Laberny*)
  - FEANDC
  - AEC
- Partie soumise à un vote
  - Instauration d'une cotisation pour les membres âgés de plus de quatre-vingt-dix ans avec abandon corrélatif de l'exonération
- Questions diverses
- Conclusion par le vice-président (*José Jullien*)

Jacques DUPONT  
Président de l'AMCG

À Saint-Lô, le premier juillet 2026

## ACTUALITÉS DE L'AMICALE

### CARNET NOIR

**René LELIÈVRE** nous a quittés le 27 novembre 2025 à l'âge de 96 ans. Ce collègue, tant que ses forces le lui permirent, fut très assidu à nos rassemblements annuels. Il était des nôtres en 2015 au congrès de Tréguier pour son ultime participation. Nous associons à ce deuil le souvenir de son épouse Michèle que nous avons connue présente à ses côtés et qui est décédée en 2020.

**Léontine BIRR** est décédée le 13 mai 2026. Âgée de 96 ans, elle s'est éteinte à l'hôpital de Mulhouse où elle était en traitement depuis quelques temps. Les plus anciens d'entre nous se souviennent de sa présence fidèle et souriante dans nos manifestations d'amitié, aux côtés de son mari Paul Birr, lequel fut un membre éminent de la FEANDC et de notre association.

Notre Amicale partage la peine des familles et les assure de toute sa sympathie.

### ADHÉSIONS

L'Amicale est heureuse d'accueillir **Hervé LELIÈVRE** qui est venu grossir-nos rangs en ce mois d'avril 2026.

C'est un non-cheminot mais il perpétue la tradition familiale puisqu'il est le fils de **René LELIÈVRE**, récemment décédé (voir ci-dessus).

Les toutes récentes Journées Européennes des Cheminots AEC de Turin (du 24 au 30 mai) ont servi de cadre à l'adhésion de **Gérard DEJOUX**, membre de l'association départementale de Paris de la Famille du Cheminot (FC AD 75).

Sa présence parmi nous renforce les liens d'estime et d'amitié qui existent entre ces deux associations.

Notre Amicale leur souhaite la bienvenue en ses rangs.



### RÉFLEXION SUR LA DÉNOMINATION DE NOTRE AMICALE

En juin 1998, l'Amicale des Chefs de Gare est devenue "Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des gares". En effet, le grade, la fonction et les missions des chefs de gare avaient été abolis. Afin de maintenir ses effectifs à niveau -avec la présence de cheminots en activité- notre Amicale a ouvert ses portes aux collègues commerciaux. Mais où sont aujourd'hui les commerciaux dans notre Amicale ? Il n'y en a pas. Notre Amicale, au fil des ans, a obtenu davantage d'assentiments en ouvrant ses rangs à tous les amis du rail et en franchissant les frontières nationales. Durant la prochaine assemblée générale extraordinaire au cours du congrès de Lille, il sera débattu d'un éventuel changement de dénomination en conservant toutefois le sigle **AMCG**, vraie marque de fabrique et de reconnaissance de notre association. Toutes les propositions sont les bienvenues.

### UNE COTISATION POUR NOS AINÉS ?

*Rappel : En cours d'exercice 2020-2021 quatre Amicalistes avaient annoncé leur démission pour raison de grand âge ou de santé déficiente. En raison des services rendus et de leur longue fidélité à notre Amicale, il a été décidé-sous réserve de leur accord- de les maintenir au sein de notre association en les exonérant de cotisation, mais en sollicitant un don éventuel. Cette faveur a été étendue à compter de 2022 à tous les Amicalistes âgés de quatre-vingt-dix ans ou plus. La connaissance des dates de naissance par le gestionnaire du fichier facilite la démarche.*

Ce même gestionnaire du fichier fait remarquer maintenant que cette exonération conduit la plupart de nos vieux amis à ne donner aucun signe de vie et en particulier à ne manifester aucun retour de courrier. De plus la connaissance récente du décès de trois d'entre eux s'est faite de manière fortuite sans manifestation de leur famille. Afin de continuer à les cerner au mieux, une cotisation annuelle symbolique de dix euros pourrait leur être demandée. Cette proposition sera débattue au cours de la prochaine assemblée générale ordinaire durant le congrès de Lille.

### LE PARTENARIAT AVEC L'AEC ESPAGNE

En vigueur depuis le premier janvier, il a déjà porté ses fruits. Nos collègues ibériques nous ont communiqué le récit de deux récents événements touristico-ferroviaires organisés par leurs soins. L'un au pays basque espagnol et l'autre en Catalogne. Leurs comptes rendus ont été adressés à chaque Amicaliste. Il est prévu à la première occasion favorable de mettre sur pied un rendez-vous commun franco-ibérique quelque part dans les Pyrénées, en un lieu ferroviaire pittoresque encore indéterminé. D'autre part une délégation espagnole a annoncé sa venue à notre prochain congrès de Lille.



## CHANGEMENT DE SECRÉTAIRE

En date du trente juin **Jean-François REYNIER** a cessé ses fonctions de secrétaire général de l'AMCG et de rédacteur du Journal des Gares. Il était administrateur en poste depuis 2012.

Il est remplacé dans toutes ses missions par **Dominique LOUPPE**.

dominique.louppe@proximus.be

## UNE RENCONTRE INTERNATIONALE DE HAUT NIVEAU



Notre vice-président **José JULLIEN** (à gauche) a rencontré le cinq mai **Vladimiro ALCINDO CARVALHO**, président de la section portugaise de l'AEC. Cette rencontre s'est déroulée à Porto, où il demeure. Les Amicalistes présents au congrès de Bordeaux (septembre 2025) avaient fait sa connaissance avec beaucoup de facilité car il parle notre langue de façon aisée. La section portugaise de l'AEC est la dernière créée. Comme le rapprochement avec d'autres associations européennes est désormais un objectif de notre Amicale, cette rencontre se situe dans cette optique et ouvre de belles perspectives.

Sur la photographie jointe : les deux dirigeants portent un toast à la santé de leurs deux associations. Que boivent-ils ? Naturellement un bon vin rouge de Porto !!

S'il sait tenir son verre, notre ami portugais sait aussi tenir sa plume puisqu'il est le rédacteur de la chronique traitant de la Ligne du Sabor présentée ci-dessous dans ce numéro

(l'abus d'alcool est néfaste à la santé)

## ANNIVERSAIRE DE MARIAGE

L'Amicale des Chefs de Gare adresse ses plus vives félicitations à **Colette & Pierre LABERNY** qui fêtent cette année au mois d'août leurs noces de diamant.

Bravo pour les soixante années de vie commune et bonne continuation sur cette lancée !!

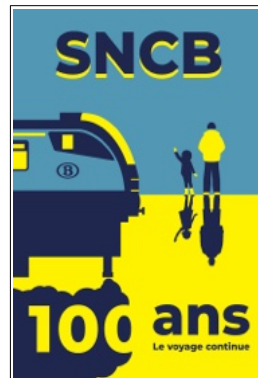
## EN ROUTE VERS LA LETTONIE

L'annonce est tombée à l'occasion des Journées Européennes des Cheminots de Turin (dont le compte-rendu figure en fin de ce journal). Ce sont nos amis lettons qui vont organiser en septembre 2027 le prochain grand rendez-vous européen de l'AEC. Voici une occasion de connaître ce petit état balte à l'histoire récente assez mouvementée, dont la monnaie est maintenant l'euro ce qui facilite bien des démarches et en tentera plus d'un parmi nous. Préparons-nous en grand nombre à prendre le chemin de Riga

---

## LES CENT ANS DE LA SNCB

*Un clin d'œil à nos collègues cheminots belges. Leur outil de travail fête en cet an 2026 son siècle d'existence. Des manifestations ferroviaires sont annoncées à travers tout le royaume. La Poste du plat pays a émis une série de timbres commémoratifs. Une pièce de deux euros a été frappée à cette occasion et finira bien un jour par arriver dans nos porte-monnaie ! Et bien sûr plusieurs affiches ont été créées pour cet événement . Cent ans : un bon anniversaire aux trains d'Outre Quièvrain !!*



# LA LIGNE DE LA VALLÉE DU SABOR

## Une ligne tracée entre Pocinho et Miranda

Le train gravit la montagne.

On dirait qu'il va s'arrêter, mais il ne s'arrête pas.

Toujours en sifflant, passant d'une montagne à l'autre.

Je veux toujours savoir s'il arrivera.

Ces vers de ce quatrain révèlent, dans une chanson populaire portugaise, le début du voyage en train le long de la Ligne du Sabor, desservant une vingtaine de gares, haltes et arrêts jusqu'à **Dues Egreijas**<sup>1</sup>, où les voyageurs épuisés descendaient aussi vite que possible avec leurs rares bagages, se dirigeant résolument vers la **Rue de Touça**<sup>2</sup> **Bonita**, où certains montaient à dos de **burricos**<sup>3</sup> tandis que d'autres prenaient place dans le bus ou taxi et, traversant également le plateau de Miranda, ils achevaient alors leur voyage jusqu'à leur domicile, laissant derrière eux quelques 10 530 hectomètres de la Ligne du Sabor parcourus du sud-ouest au nord-est par les quatre saisons de l'année qui soulignent la diversité des connaissances et des saveurs distinctives de cette région, mises en valeur par neuf mois d'hiver et trois mois d'enfer.

Le long de cette ligne de chemin de fer à voie étroite<sup>4</sup>, on transportait des engrais et des denrées alimentaires, des lettres et des colis, des journaux et des gens ordinaires ; au retour, les wagons transportaient du minerai de fer des mines de Carvalhal, de l'huile d'olive et des céréales, des oranges et des cerises, des couverts et de la tonnellerie, tandis que dans les wagons en bois avec des balcons en rambardes voyageaient d'autres gens ordinaires, et aussi quelques jeunes hommes porteurs d'une immense nostalgie de la terre qu'ils quittaient uniquement par obligation de service militaire ou pour tenter une autre voie et, ainsi, réaliser des rêves encore à rêver.

*Depuis la gare de Pocinho, à 142 mètres d'altitude, le train entame son voyage sur un court tronçon de voie **algaliée**<sup>5</sup> avant de traverser le tablier supérieur du pont ferroviaire et routier sur le Douro pour rejoindre la rive droite, puis d'escalader à un rythme tranquille une **rampada**<sup>6</sup>, réputée pour être la plus grande au Portugal, avec une pente moyenne d'environ 30 ‰, s'étendant sur cinq lieues à travers la Serra do Reboredo. Un arrêt technique est nécessaire à mi-parcours environ, à Grincha, afin que la locomotive puisse récupérer de l'effort de cette ascension quasi incommensurable. Ce faisant, le train profite d'une vue imprenable sur la vallée de Vilariça jusqu'à l'apparition du Cabeço da Mua. Le train arrive ensuite à la gare de Felgar, à 685 mètres d'altitude, serpentant à travers les montagnes, tandis que les **boureaux**<sup>7</sup> grinçaient en traçant des **courbes d'un rayon de 75 mètres**<sup>8</sup> pour dompter le terrain accidenté, et atteindre le plateau mirandais, exhalant d'épaisses volutes de fumée et de vapeur, criant silencieusement leur souffle laborieux pour surmonter l'altitude maximale de 810 mètres à la gare de Variz, traversant une rivière, deux districts, trois chaînes de montagnes, cinq municipalités et la complicité de deux langues intrinsèques – le portugais et le mirandais – atteignant une vitesse maximale étonnante de 300 hectomètres par heure sur un trajet de près de six heures, puis se reposant à une altitude de 748 mètres à Dues Egreijas le temps nécessaire pour étancher la soif de la locomotive, faisant demi-tour dans le **rond**<sup>9</sup> puis reprenant le voyage dès que le son du sifflet du chef de gare l'a décrété.*

Pendant près de huit décennies, ce cycle est resté pratiquement inchangé mais aujourd'hui l'ancienne voie ferrée de la Ligne du Sabor ne comporte plus des **sulipas**<sup>10</sup>, ni rails ni **ballast**<sup>11</sup>, et est partiellement transformée en un éco-sentier pour les loisirs et le plaisir des amoureux de la nature qui le parcourent désormais, à pied ou à vélo, en explorant les beautés de ces terres du Douro et de Trás-os-Montes, exprimant l'essence de ce plaisir et d'autres émotions lors de ces voyages dans des photographies qu'ils partagent avec leur famille et leurs amis, peignant également ces souvenirs à l'aquarelle et même racontant des images pour souligner dans la prose



la plus diverse cette expérience indélébile, harmonisant les mots maintenant dans de nouvelles lignes comme pour faire résonner ce message d'avertissement là où il est possible de traverser la voie ferrée où passe le **camboio**<sup>12</sup> - ARRÊTEZ-VOUS, ÉCOUTEZ ET REGARDEZ.

Tout au long de la Ligne du Sabor, plusieurs œuvres d'art ont été construites, telles que des ponts et des aqueducs, principalement en maçonnerie, mais il n'y a jamais eu un seul tunnel, à l'exception aujourd'hui du tunnel du temps, qui érode lentement les magnifiques stations et les structures de soutien adjacentes, bien que certaines aient déjà été restaurées à juste titre pour le plaisir et le bien-être des communautés locales qui continuent d'aspirer à voir une lumière au bout de ce tunnel abstrait, et une lumière qui ne soit pas éphémère.

Le train arrivera à l'heure.

On dirait qu'il va arriver, mais il ne s'arrête pas.

Je veux toujours savoir combien de temps il met.

Quoi qu'il arrive, je veux y arriver !

**Vladimiro Alcindo de Carvalho**

<sup>1</sup> Toponyme de Duas Igrejas en mirandais

<sup>2</sup> Fourré, également en mirandais

<sup>3</sup> Ânes, également en mirandais

<sup>4</sup> Écartement métrique (distance de 1 mètre entre les rails)

<sup>5</sup> Argot ferroviaire pour une voie ferrée contenue dans une autre comme s'il s'agissait d'un cathéter inséré dans un écartement plus grand

<sup>6</sup> Rampe de chemin de fer abrupte (argot des conducteurs de train)

<sup>7</sup> Bords saillants à l'intérieur de la voie ferrée

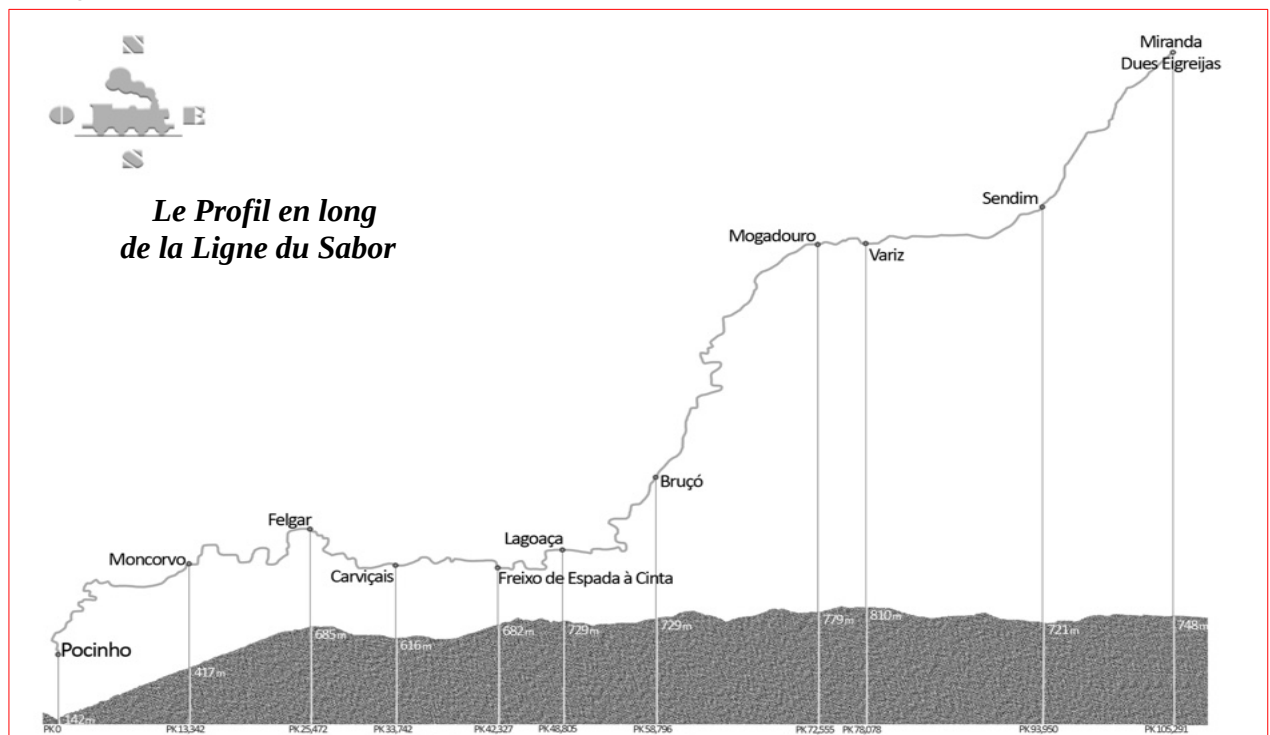
<sup>8</sup> Le rayon minimal raisonnable en écartement métrique est de 100 m

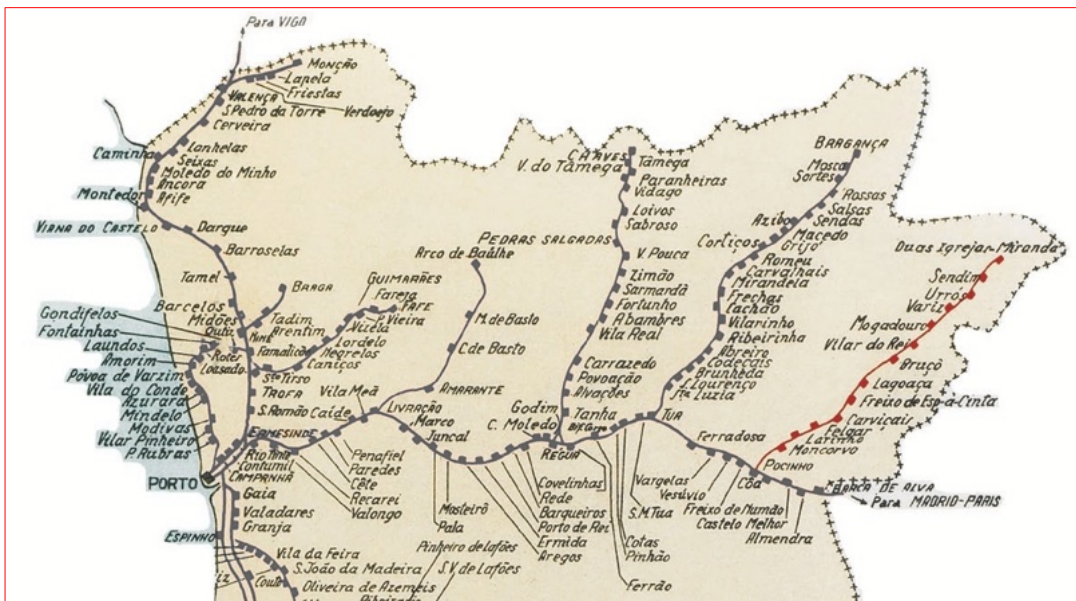
<sup>9</sup> Rond-point avec plaque tournante (jargon ferroviaire)

<sup>10</sup> Traverses sur lesquelles reposent les rails

<sup>11</sup> Cailloux supportant les traverses de chemin de fer

<sup>12</sup> Train, également en mirandais





La Ligne  
du Sabor  
figure  
en rouge

Elle quitte  
la vallée  
du Douro

Elle dessert  
un chapelet  
de localités  
et vient mourir  
à Miranda  
Dues Eigreijas

Le Sabor  
est une rivière  
affluente  
du Douro  
née en Espagne



Au départ de Pocinho, un train MV de la Ligne du Sabor franchit le Douro sur un pont mixte routier et ferroviaire.



Un convoi montant se dirige vers Moncorvo. La locomotive est en plein effort sur de fortes rampes en simple adhérence



Un autre convoi  
de marchandises  
photographié  
dans les boucles  
de Moncorvo

Il est tracté  
par une locomotive Mallet

Si elles ont désormais  
jetés leurs feux  
sur la Ligne du Sabor,  
d'identiques locomotives  
plus que centennaires  
sont en service  
en France  
sur la ligne du Vivarais  
(Tournon-Lamastre)

(Photos extraites du Net)





Une belle mousse noire jaillit en gare de Moncorvo



Une Mallet en plein effort quitte la gare de Moncorvo



Un train fait l'eau en gare de Variz



Une voiture de première classe



Toute la joliesse des paysages lusitaniens s'éclate sur le plateau mirandais. Arbres rares et cultures vont de pair. La seyante livrée rouge du matériel remorqué et la tranquille allure du convoi ajoutent du charme à l'ensemble.

# **LES JOURNÉES EUROPÉENNES DES CHEMINOTS**

## **AEC - TURIN – DU 24 AU 30 MAI 2026**

Au revoir Bordeaux !      Bonjour Turin !

C'est en ces mots prononcés lors de la fin de notre rencontre en septembre dernier en bordure de la Gironde, que l'invitation à rejoindre les rives du Pô fin mai 2026 fut lancée.



Tant attendu, ce 24 mai 2026 marque le début de nos Journées Européennes AEC à Turin, concomitantes avec le soixante-cinquième anniversaire de notre Association .

Que de chemin parcouru depuis sa création !

### **Dimanche 24 mai**

En cours de journée, les membres du Conseil d'administration de l'AEC rejoignent l'hôtel NOVOTEL situé Corso Giulio Cesare 338 à Turin.

### **Lundi 25 mai**

Après le petit-déjeuner, à 9h00, la réunion du Conseil d'administration a lieu dans une salle de l'hôtel et se poursuit après la pause du déjeuner.

Les participants qui venaient de loin avaient opté pour atterrir à l'aéroport Sandro Pertini situé à 15 kilomètres du centre-ville. D'autres ont bénéficié du confort des trains rapides en provenance des grandes gares des pays limitrophes et ont pénétré au cœur de la cité par les gares de Porta Susa et de Porta Nuova proches voisines. Les taxis ont assuré les différents transferts vers notre point d'hébergement. Il fait chaud : 33 degrés.

L'hôtel Novotel \*\*\*\*\* est situé à cinq kilomètres au nord du centre-ville.

La végétation qui l'entoure atténue favorablement les bruits de la circulation environnante.

En cet après-midi, les arrivants se succèdent au rythme irrégulier des taxis. Dans le hall d'accueil, les visages sont souriants. On redécouvre certains que nous avons quittés à Bordeaux.

Les 160 chambres du Novotel occupent les neuf étages de ce bâtiment aux lignes modernes. Les espaces sont clairs et spacieux ; nous serons confortablement installés. Au rez-de-chaussée, dans la salle de réunion, les membres du conseil d'administration arrivés la veille tiennent leur réunion.

Il est 19h30, nous voilà tous rassemblés dans la salle du restaurant.

Le président général européen de l'AEC, Carlos ABELLAN déclare l'ouverture officielle des Journées Européennes. Dans son allocution de bienvenue, il adresse ses vifs remerciements à Giovanni SACCÀ, président de la section italienne de l'AEC, pour la prise en charge de cet événement. Il souligne également l'importance de ces retrouvailles marquant le soixante-cinquième anniversaire de l'AEC. Chaque président national se voit remettre à titre de souvenir, un trophée, symbolisant cet évènement.

Devenu pour la circonstance le « maestro » de l'organisation, Giovanni souhaite la bienvenue aux membres qui ont répondu à son appel ; il remercie les neuf sections présentes ainsi que les amis roumains, potentiels nouveaux membres. Il salue également la présence de plusieurs membres de l'AMCG. L'effectif de l'«équipe» AEC France et AMCG se compose de 28 participants.

Dans le respect de l'usage établi, le(la) président(e) de chaque pays participant exprime sa gratitude envers notre hôte par la remise d'un cadeau.

Les verres trinquent à l'amitié et s'entrechoquent ; le moment de partager ce premier repas est arrivé. Au menu...la convivialité avant tout !



## **Mardi 26 mai**

Après un traditionnel petit-déjeuner « buffet » à 9h00, devant l'hôtel, la chaleur est déjà bien présente. Avant de monter dans les deux autocars, vers le nord, on distingue à peine les sommets lointains des Alpes à travers la brume.

La matinée de cette première journée est consacrée aux cérémonies commémorant le 65ème anniversaire de la fondation de l'AEC.

Le Palais de la Région du Piémont accueille cette séance solennelle. Pour le rejoindre, les autocars s'engagent dans le long corso Giulio Cesare. La circulation dans cette avenue ombragée y est dense. Nous slalomons entre les véhicules et partageons dès que se peut, les voies centrales réservées aux autobus et aux tramways jaunes et bleus. De part et d'autre de la chaussée, c'est le défilement de commerces en tous genres, d'édifices publics et d'immeubles d'habitations presque centenaires.

Sur la gauche, une église au style singulier attire nos regards. De construction en briques, à même le trottoir, l'église Maria Regina della Pace impose son style monumental, mélange plaisant des lignes romanes et byzantines. Peu après, nous empruntons le Ponte Mosca enjambant la Doire Ripaire, affluent de la rive gauche du Pô. Il fut le premier pont en pierre construit à Turin. Contrastant avec le corso Giulio Cesare, la via Milano regorge de riches et élégantes demeures baroques ; témoignages des richesses ancestrales des quartiers qu'elle traverse.

De sa hauteur de 204 mètres, le Palais de la Région du Piémont, ce géant de verre et d'acier nous ouvre ses portes. Après les formalités de sécurité « type aéroport », nous accédons à la « Sala Trasparenza ».

Face à l'assemblée, l'estrade est occupée par des personnalités et des experts techniques œuvrant dans le domaine du transport. Siègent à leurs côtés, Carlos Abellan, le président européen de l'AEC, Giovanni Saccà, le président national italien de l'AEC et Alberto Cirio, président de la section région Piémont de l'AEC.

En guise d'introduction aux travaux de la conférence, Giovanni Saccà remercie le conseil régional du Piémont pour le patronage et l'hospitalité accordés à l'évènement qui a émergé en 1961 en cette ville de Turin. Il insiste sur l'importance du maintien des relations humaines entre les cheminots malgré des questionnements politiques complexes.

Les cheminots sont à la fois les acteurs mais aussi les ambassadeurs du développement européen. Aux côtés de ce grand marché et de l'ensemble des traités, le dialogue entre les cheminots et leur coopération professionnelle doivent être entendus.

Du Piémont à l'Europe, des conventions stratégiques doivent se développer pour conduire à une mobilité durable. Il insiste sur le fait d'impliquer les jeunes qui reprennent le flambeau afin de guider notre Association vers l'avenir.

Le chemin de fer du XXI ème siècle se doit d'être intelligent, durable et humain.

Carlos Abellan s'exprime à son tour ; il nous relate l'origine de l'AEC et son implication en toute indépendance dans les projets visant au développement du rail européen. Les activités amicales, culturelles et scientifiques qui favorisent le développement de l'esprit européen doivent prendre le dessus sur les barrières linguistiques. Il insiste sur l'importance de s'impliquer dans la promotion du transport fer/route. La mobilité durable se dessine aujourd'hui grâce aux actions menées dans le cadre du développement du Réseau Européen de Transport (*RTE-T*). La célébration de cet anniversaire est une étape ; d'autres nous attendent et seront franchies à la faveur des relations amicales entre tous les cheminots d'Europe. C'est tout notre idéal ! L'assemblée acquiesce à ces propos par des applaudissements nourris.

En marge du projet RTE-T en 2015, la société Tunnel Euralpin Lyon Turin (*TELT*) reprend en charge les missions de la société Lyon Turin Ferroviaire consistant à réaliser des études concernant la relation ferroviaire Lyon -Turin.

Monsieur Maurizio BUFANI, directeur général de TELT nous expose, power-point à l'appui, les grandes lignes de cet immense projet consistant à la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin dont l'ouvrage principal est la construction d'un tunnel de plus de 58 kilomètres de long à la base du Mont Cenis. La mise en place de ce nouveau tronçon devrait, pour les voyageurs,

permettre de réduire considérablement les temps de parcours sur l'axe Paris-Milan. Une part importante du fret de la route vers le rail verra le jour grâce à la mise en service d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit sur une distance de 300 kilomètres entre Lyon et Turin. Environ 700 000 camions par an désenclaveront de ce fait les routes de cette région transalpine.

Le percement de la montagne nécessite l'utilisation de tunneliers « hors normes » dont la construction s'est faite sur mesure. La tête de forage -de l'ordre de dix mètres de diamètre- guide l'engin long de 235 mètres. À ce jour, le percement des galeries est de l'ordre de 45 kilomètres sur les 160 kilomètres prévus. Quant au tunnel de base, 19 kilomètres de roches provenant de la partie du tunnel de base ont été excavées ; près de quarante kilomètres doivent encore être creusés.

De part et d'autre de la frontière, neuf grands chantiers s'activent pour assurer des interconnexions avec les lignes existantes. De nouveaux axes routiers voient également le jour. Au cœur de ce vaste trajet, la nouvelle gare de Saint-Jean-de-Maurienne occupera un rôle essentiel dans le cadre du transport multimodal fret européen. Elle devrait être opérationnelle en 2030.

Parmi la table ronde composée de tous les président(e)s nationaux, notre ami Xosé Carlos Fernandez Diaz, commissaire technique de la section espagnole de l'AEC, nous détaille les projets engagés au sein de cette commission.

Chacun s'exprime tour à tour et à 12h30, Giovanni Saccà proclame la fin de la session.

C'est à Venaria Reale à vingt kilomètres au nord-ouest de Turin que nous prenons le déjeuner. Le restaurant « Il Quadr'Ovale » situé Piazza dell'Annunziata nous accueille à l'ombre des parasols disposés en terrasse. Au centre de la place, deux colonnes imposantes supportent les statues de la Vierge Marie et de l'archange Gabriel.

La studieuse séance matinale a creusé les appétits. Risotto et straccotto accompagnés de Barbera local ainsi que le gianduja en dessert ont été très appréciés. Après le traditionnel « caffè », nous rejoignons pédestrement le Palais Royal pour la visite guidée.

Notre guide nous accueille dans la cour du Palais. Surnommé le « Versailles piémontais », cette immense bâtisse de style baroque occupe 80.000 m<sup>2</sup> et soixante hectares de jardins voisins de la ville. La construction a débuté en 1675 à la demande du duc Charles Emmanuel II de Savoie pour y faire un relais de chasse. Au cours de l'histoire, en raison des invasions françaises, certains bâtiments furent occupés par les armées et d'autres détruits lors du siège de Turin en 1706, lequel libéra le Piémont.

Lors de l'époque napoléonienne, les bâtiments du Palais servirent de logements pour les armées françaises traversant le Piémont. Les jardins seront transformés en terrain d'exercices. Après la chute de l'empereur, les bâtiments furent occupés par l'armée italienne jusqu'en 1978. Un immense chantier de restauration fut alors entrepris par le ministère de la culture. Trente années plus tard, le château est ouvert à nouveau au public.

L'intérieur du Palais se visite en commençant par les sous-sols ; une aubaine pour compenser les 32 degrés de l'extérieur. Le parcours relate l'histoire de la monarchie savoyarde. Il regorge de tableaux, maquettes, objets et vestiges d'époque mis savamment en valeur par des effets lumineux féériques.

À l'étage, on découvre le Palais de Diane, une succession impressionnante de salles avec les appartements royaux. Mobiliers et tableaux d'origine attestent de la magnificence régnant à l'époque. La luminosité pénétrant la Grande Galerie nous laisse pantois. D'une hauteur de quinze mètres sur 80 mètres de long, l'ouvrage, chef-d'œuvre baroque est richement décoré ; le sol en carrés noirs et blancs s'inscrit harmonieusement dans cette structure reconstruite d'époque en 1995.

Autre chef-d'œuvre de l'architecture baroque, la chapelle royale saint-Hubert se situe à la suite de la Galerie Royale. Construite il y a près de trois cents ans dans le même style baroque que l'ensemble des bâtiments du Palais, elle intègre parfaitement les lieux et comporte des liaisons avec les appartements royaux. Entièrement restaurée en 2007, à l'intérieur, des symboles de la Maison de Savoie et de la chasse se mêlent au religieux.

Mis en évidence par le flux de la lumière provenant des vitrages situés à l'arrière, le maître-autel semble suspendu au centre du chœur. Les quatre statues des docteurs de l'Église : saint-Augustin, saint-Ambroise, saint-Athanase et saint Jean-Chrysostome placées dans les niches latérales entre les piliers centraux sont l'œuvre du célèbre sculpteur italien Giovanni Baratta.



Une visite des jardins s'impose. Impressionnants par leur profondeur, ils s'étalent sur deux niveaux. Aménagés à la française, ils allient l'ancien et le contemporain. La cour d'honneur située à l'arrière de la salle Diana est divisée en plusieurs carrés de fleurs. La fontaine d'Hercule, jadis lieu de festivités déverse ses eaux dans le canal central lequel aboutit aux vestiges du temple de Diane. En surplomb, sur la partie gauche du canal, les espaces floraux se découvrent au travers des allées qui se croisent. À droite, la partie basse se divise en zones potagères et fruitières.

Nous quittons ce splendide domaine en traversant la cour d'honneur. Nos deux autocars nous attendent un peu plus loin.

Une demi-heure suffit pour rejoindre l'hôtel. Certains d'entre nous se désaltèrent à l'extérieur en bordure de la piscine. Cette journée bien remplie se clôture avec le dîner servi à 20h00.



**Le Palais de la Région du Piémont & Carlos Abellan-Président européen de l'AEC**



**Le Palais royal Venaria Reale & ses Jardins**

## **Mercredi 27 mai**

Ponctuellement nos autocars démarrent à 8h00 ; destination le lac Majeur et plus précisément l'Ermitage de Santa Caterina del Sasso situé dans la commune de Leggiuno. Une part importante du trajet d'environ 150 kilomètres s'effectue en empruntant les autoroutes A4 et A6. Nous traversons la plaine du Pô ; des zones industrielles et agricoles se côtoient de part et d'autre de longues lignes droites à perte de vue. Nous quittons l'axe est-ouest pour remonter vers le nord par l'A26, l'«autoroute des tunnels». Peu avant Cesto Calende, nous empruntons le pont enjambant le Tessin, l'un des principaux cours d'eau alimentant le lac Majeur ; nous avons quitté le Piémont et nous entrons en Lombardie dans la province de Varèse.

Pendant une vingtaine de kilomètres, la route s'inscrit dans les contours du lac qu'elle laisse parfois entrevoir au travers d'une végétation luxuriante. Les localités traversées dévoilent un habitat élégant et une activité touristique en adéquation avec la renommée de la région.

L'autocar nous dépose sur la place de la localité ; nous surplombons le lac de 47 mètres. Rejoindre l'Ermitage 32 mètres plus bas n'est possible que par un ascenseur ou par la marche à pied en empruntant le sentier panoramique doté de 268 marches. La descente pédestre permet de découvrir la beauté du paysage au fil des lacets du parcours. À l'arrivée, un splendide panorama s'offre à nos yeux. En avant-plan, l'ensemble harmonieux des trois bâtiments constituant l'Ermitage de style roman et gothique s'impose. Les tons chauds des pierres plusieurs fois centenaires s'accordent parfaitement au bleu des eaux du lac. En toile de fond, les sommets voilés des Préalpes complètent le tableau.

L'origine de l'Ermitage remonte à 1195 avec la construction d'une chapelle dédiée à Santa Caterina.

Par la suite, deux autres églises seront construites. Entre les XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles, les trois bâtiments seront regroupés dans un seul sanctuaire avec un cloître. Au fil du temps, l'endroit a été occupé par des ordres religieux différents ; le dernier étant l'ordre de saint Benoît jusqu'en 2019.

Des travaux de restauration des lieux lancés en 1970 par la province de Varèse, nouvelle propriétaire se termineront en 1986. La visite guidée du site commence par le couvent. La salle capitulaire comporte des fresques restaurées. En enfilade, on découvre le petit couvent comprenant le réfectoire des religieux ; leurs cellules se trouvent à l'étage. Les différentes chapelles sont aujourd'hui intégrées à l'église. Le corps d'Alberto Besozzi, fondateur de l'Ermitage repose dans la chapelle saint-Nicolas. De style baroque, le maître-autel est idéalement mis en valeur par la proximité de fresques baroques et de peintures murales datant du XIV<sup>ème</sup> au XVII<sup>ème</sup> siècles.

Il nous faut maintenant remonter vers la place, l'ascenseur nous attend ; certains choisissent la grimpe et profitent ainsi de lancer les derniers regards vers les paysages grandioses qui nous entourent. Vers 13h00, à quelques centaines de mètres, le restaurant « Per Bacco » nous ouvre ses portes.

Le repas est servi dans une grande salle voûtée ; la fraîcheur est appréciée. Après un menu local composé de plateaux d'antipasti, de risotto radicchio (*chicorée rouge*) agrémenté de taleggio, un fromage local qui ravit nos papilles. Du rôti accompagné de salade arrive ensuite. Salade de fruits et glace en guise de dessert. Ce repas servi par un personnel attentionné fut un vrai régal.

C'est sur l'autre rive du lac à Arona que nous nous rendons maintenant. Nous sommes de nouveau en Piémont car le milieu du lac Majeur définit la limite avec la Lombardie. Une courte halte dans cette cité balnéaire suffit pour en découvrir tout le charme. Par manque de temps et aussi suite à un problème technique immobilisant le second autocar, il n'est pas possible de découvrir l'immense statue de saint-Charles Borromée située à l'autre extrémité de la ville. En raison de cette défaillance, nous poursuivons notre voyage en train local, d'abord vers Novara, puis vers Chivasso. Un autocar de remplacement nous ramène à l'hôtel. Le dîner est en cours lorsque nous rejoignons les premiers arrivés et commentons favorablement notre parcours ferroviaire imprévu mais non moins plaisant.





**Arona : la Marina**



**Santa Caterina del Sasso  
Ermitage & Chapelle Saint-Nicolas**

## Jeudi 28 mai

À 7h50, nous descendons vers le sud. Juste avant de rejoindre l'autoroute A6, l'immense Juventus Stadium ne peut se soustraire à nos regards. Le temps clair permet sur la droite de découvrir la chaîne des Alpes cottiennes, le massif du Queyras. Le mont Viso d'où jaillit le Pô crève l'écran d'un ciel bleu limpide. Dans la vallée, le long des routes de campagne, les cultures peuplées de serres abondent. La plaine du Pô livre ses richesses. Nous voici en province de Cuneo et nous arrivons à Servigliano.

Le passé industriel ferroviaire de la cité date de la moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

En franchissant les portes du musée ferroviaire piémontais, nous allons découvrir avec Fabio, guide local, ce riche passé fièrement entretenu.

Depuis 1985, la ville est en adéquation avec le train. Progressivement des ateliers se sont transformés en une zone de technologie de pointe dans lesquelles se sont développés entr'autres la grande vitesse et l'ingénierie Pendolino. L'établissement du musée en 1978 s'imposait en ces lieux. À partir de 1990, un abri permet d'accueillir le matériel roulant et les objets du monde ferroviaire. Le musée est établi à la sortie de la gare, laquelle se situe sur la ligne Turin - Savone. Elle est également tête de ligne de la voie unique vers Cuneo. Des bénévoles, la plupart non cheminots, gèrent le musée. Ils s'occupent de l'entretien et de la restauration du matériel également en partenariat avec l'atelier de Turin Ponte Mosca. Bénéficiant du raccordement du musée au réseau national, celui-ci leur permet d'organiser occasionnellement des convois touristiques.

C'est à proximité de la plateforme tournante de 21 mètres de diamètre toujours opérationnelle pour l'évolution des engins que Fabio nous livre une multitude d'explications et répond à autant de nos questionnements. Parmi le matériel présenté figure l'unique prototype de l'ATR 410, véhicule du train Pendolino à traction diesel. Développé pour les lignes non électrifiées, il n'a pas connu le succès escompté.

La locomotive diesel D 461.1001, reste l'unique exemplaire fabriqué par Fiat dans les années 1950. Ce monstre de 93 tonnes, en impose. Il assurait les trains rapides et pouvait atteindre les 160 km/h et a été complètement restauré et est en état de marche. Des anciennes locomotives électriques (*E 626*) côtoient leurs ancêtres dont certaines livrent leurs entrailles. Wagons, voitures et engins techniques se découvrent au fil du parcours.

À l'intérieur, un grand nombre d'objets, d'uniformes, de coiffures entourent un réseau miniature de 25 m<sup>2</sup> entièrement géré numériquement par un ordinateur ; la réalité au format HO.

Un musée vivant n'est pas chose courante. Avec regret nous quittons Fabio lequel avait encore beaucoup de choses à raconter. Merci à toutes celles et ceux qui s'activent à maintenir en parfait état et à nous faire découvrir ce lieu chargé de souvenirs et d'émotions.

Incontestablement à découvrir !

À dix minutes de là, au carrefour d'une route de campagne, un long bâtiment ne paie pas de mine. L'enseigne du restaurant « Saporì in Movimento » (*Saveurs en Mouvements*) se montre discrète de même que les petites fenêtres encadrant la porte d'entrée. À l'intérieur, l'ancienne étable a été métamorphosée en une immense salle complètement voûtée en briques apparentes. Le mobilier en bois est soigneusement nappé en blanc. L'ensemble, d'un aspect recherché dégage une atmosphère conviviale. Un repas savoureux émanant de la cuisine ouverte nous est servi par un personnel attentionné. La qualité des produits locaux travaillés en finesse répond à toutes nos attentes.

On a envie d'y revenir !

Quarante minutes nous séparent d'Alba. Les vignobles réputés de la région, la truffe blanche et la noisette ont contribué à la célébrité de la ville. Dans le vieux centre, les anciens bâtiments voisinent avec les belles vitrines, les terrasses et les magasins de produits de bouche.

De style gothique, la cathédrale San Lorenzo, située au centre comporte une façade entièrement composée de briques rouges. Un campanile y a été accolé suite à des remaniements. Le dallage intérieur, les peintures et les sculptures sont de grande qualité. Dans le chœur, 35 stalles de bois du XVI<sup>ème</sup> siècle présentent un travail de marqueterie de toute beauté.



Nous quittons Alba pour la campagne voisine. À Diano d'Alba, depuis six générations, la famille de la Cascina Rossa cultive la vigne et la noisette ; une dégustation nous attend. Après une visite au chai, les verres de Chardonnay et de Moscato d'Asti se remplissent, .... , et se vident. Vins rouges réputés, les Barbera, Nebbiolo et le prestigieux Barolo interpellent nos papilles, la qualité est au rendez-vous.

Sur le chemin du retour le calme règne dans les autocars ... Rentrés à l'hôtel, lors du dîner, les commentaires avantageux concernant cette journée circulent entre tous. Bonne nuit !



**L'Assemblée AEC pose devant Lucia**



**La plateforme tournante**

## **Vendredi 29 mai**

Le centre-ville et la basilique Superga seront nos centres d'intérêt de cette dernière journée. À 9h45, nous partons vers la Piazza Castello.

C'est la seconde plus grande place de la ville. À cet endroit, au temps de l'époque romaine, une porte fortifiée protégeait l'accès à la cité. Au début du XIV<sup>ème</sup> siècle, une branche de la Maison de Savoie fortifia les lieux et construisit un château-fort entouré de douves. Plus tard, les seigneurs médiévaux démoliront les habitations, ce fut l'ébauche de la future place.

Aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, la Maison de Savoie transforme les lieux ; le militaire cède à la révolution baroque ; la place se voit étoffée d'habitations dont la plupart bordées de longues arcades pratiques pour s'abriter et aussi propices au commerce. Christine de France, fille d'Henri IV surnommée Madama Reale, devenue régente de Savoie fera transformer le château pour en faire sa résidence personnelle ; c'est aujourd'hui le Palazzo Madama, résidence officielle des ducs de Savoie et des rois de Sardaigne. Le palais royal est relié aux musées royaux et à la bibliothèque royale. L'église San Lorenzo au nord ouest se confond parmi les façades des habitations voisines.

Le Teatro Régio, la Torre Littoria et la Galerie Subalpine se distinguent par leur parfaite intégration dans l'environnement architectural de la Place.

À bord des autocars, nous franchissons le Pô en passant le pont Emmanuel I<sup>er</sup>. Appelé également « Pont des Français », suite à sa construction sur ordre de Napoléon Bonaparte en 1810. À la chute de l'empereur, plutôt que le détruire comme le souhaitait la population, le roi décida d'en terminer la construction et il deviendra le premier pont en pierre stable de la cité. Nous grimpons la colline à l'est de la ville. La route, bordée de belles demeures entourées de verdure nous amène au quartier de Sassi. Le tramway Sassi-Superga prendra le relais. Pour des raisons de capacité, notre assemblée est divisée en deux groupes. Le premier effectue la montée en tramway et la descente en autocar. Le retour s'effectue inversement pour le second groupe.

Destiné à relier Sassi à la basilique de Superga, un funiculaire a été construit dans les années 1883, 1884. Le système de traction à câble alimenté par un moteur à vapeur a été modifié en chemin de fer à crémaillère électrique en 1935. C'est à cette date que les trois motrices électriques sont mises en service et que les remorques en bois d'origine furent restaurées. En 1884, la gare, de belle facture, fut édifée en pierres de couleur ocre et comporte des fenêtres cintrées. À l'intérieur, le guichet d'époque confère l'ambiance du passé. Un petit musée retrace l'histoire de la ligne et expose une jolie collection d'objets et de documents. Le tramway à chevaux datant de 1880 nous semble tout droit rejaillir de l'époque passée.

Les quais sont protégés par une élégante marquise en métal. Coiffée de verre, cette « dame ancestrale » n'a pris aucune ride. Dans leur livrée rouge et blanche, toutes pimpantes, les deux motrices électriques prêtes au départ, nous attendent. L'intérieur rutilant témoigne de leur rafraîchissement tout récent. Le convoi s'ébranle et sur une distance de trois kilomètres va affronter un dénivelé de 425 mètres. La perplexité se lit sur certains visages.

De temps à autres, des échappées de vue nous autorisent la découverte de passages furtifs et plaisants. Le convoi ralentit. Une fois la pente de 21 % gravie, le rythme reprend. Après une quinzaine de minutes, nous atteignons la station de Superga. Le panorama grandiose de 360 degrés s'ouvre à nos yeux ; dans une fausse langueur, la ville étale toute sa splendeur. Intégré en arrière-plan, le relief alpin s'ajoute harmonieusement à ce tableau naturel majestueux.

Depuis le sommet de la colline, la Basilique Superga veille sur la ville depuis plus de trois cents ans. En 1706, les armées piémontaises et autrichiennes chassent l'armée française du Piémont lors de la bataille de Turin. À cette occasion, les princes de Savoie décidèrent d'élever une église dédiée à la Vierge Marie.

L'année 1717 voit le début de travaux dans de difficiles conditions ; les matériaux sont transportés depuis la vallée à dos d'ânes par des sentiers malaisés grimpant à travers la colline. Notre guide nous fait découvrir cette Basilique inaugurée en 1731. Œuvre de l'architecte Juvarra, elle est de style baroque, la façade recouverte des marbres de différentes origines. L'entrée est constituée d'un portique

soutenu par des colonnes ; deux grands clochers l'encadrent. Le dôme comporte une grande coupole centrale avec lanterne et est accessible par un escalier de 130 marches. La lumière provenant des fenêtres de la coupole inonde l'intérieur. Mis en évidence par deux grandes colonnes en marbre vert, le maître-autel comporte un tableau représentant la bataille de Turin.

De part et d'autre de l'axe central, six chapelles richement décorées recueillent des tableaux de peintres du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Sous le maître-autel, la crypte royale, mausolée de la Maison de Savoie se compose du hall des rois et de salles latérales. Sur les côtés, quatre chapelles et niches renferment les sépultures des reines et épouses royales ainsi que celles des enfants princiers. En 2024, le Prince Victor Emmanuel de Savoie, fils du roi Umberto II est le dernier prince de sang à avoir été inhumé dans la basilique.

L'arrière de la basilique offre un aspect tout différent de l'entrée. Il comporte un important mur de brique. La colline est en contre-bas. L'endroit est dédié à la mémoire des 31 victimes d'un accident d'avion survenu le 4 mai 1949 qui a décimé l'équipe et les dirigeants du Torino Football Club. En raison du brouillard, lors de la phase d'atterrissage, l'avion avait heurté le mur d'enceinte de la basilique. La plaque souvenir fait également référence à un autre accident d'avion similaire survenu le 13 février 1955 sur le mont Termillo en région du Latium faisant 29 victimes.

Nous quittons l'endroit, empreints d'émotions pour rejoindre notre autocar et nous retrouvons le second groupe dans la vallée. Des échos nous parviennent ! La descente avec le tramway en a impressionné certains(nes)... C'est au restaurant « Casale 93 », en bordure du Pô que nous déjeunons.

Avec son mobilier et les plafonds mansardés en bois, la salle que nous occupons dégage une sympathique ambiance « chalet de montagne ». Les pizzas sont au menu ; le service de salle démarre « moderato » ; les premières pizzas toutes fumantes et odorantes sont déposées sur les tables ; fractionnées en huit parts, elles disparaissent « illico presto ». Après plusieurs passages, le tempo s'est accéléré et les pizzas arrivent de tous les côtés, apportées par les serveurs habiles valsant presque entre les tables. Seul manque à l'appel, le fond sonore de la Piémontesina Bella (\*).

(\*) *La Piémontesina* : André Constantino. <https://www.youtube.com/watch?v=Td2ZOP6FWGc>

Passée la plaisante découverte de l'endroit, nous poursuivons notre programme. « Le salon de la ville », surnom donné par les Turinois à la Piazza San Carlo n'est certainement pas usurpé. Observée de toutes parts, elle se caractérise par une remarquable cohérence architecturale du XVII<sup>ème</sup> siècle. La plupart des habitations patriciennes sont devenues des « maisons de bouche » ou des boutiques de luxe. Tout comme ces bâtiments, les galeries et palais sont abrités par des arcades voûtées soulignant la majestuosité de l'ensemble.

Nous sommes en mode « visite libre » : achats, souvenirs, cadeaux, ou autres visites ; chacun à sa guise !

Pénétrant dans la Galleria Subalpina, on constate un retour vers les styles baroque et renaissance. Cette galerie commerçante érigée en 1874 fréquentée jadis par la bourgeoisie est entièrement couverte d'une structure en verre et fer forgé sur toute sa longueur de soixante mètres. L'étage comporte des balcons composés de ferronnerie élégante et de marbre ainsi que des coursives décorées de stuc faisant tout le tour de l'étage.

Au rez-de-chaussée, des parterres aménagés accueillent au centre de grandes plantes tropicales et des arbres en pot. À leur base, une végétation composée de buissons et de différentes plantes vertes constituent un tapis de fraîcheur. De part et d'autre de l'allée centrale, les façades et vitrines des commerces attirent touristes et promeneurs. Le « Caffè Barotti et Milano » à l'angle de la Galleria Subalpina et de la Piazza San Carlo, fondé en 1858 est mondialement connu pour son « Bicerin ». Il incarne le raffinement de la « Belle Époque ».





**Le Tramway de Sassi**



**La Basilique de Superga**

Il est temps de repartir vers l'hôtel. Il est 19h30, à l'étage du Novotel, la salle Torino nous accueille pour le repas de gala.

À l'entrée, un généreux buffet d'antipasti nous est présenté accompagné de Prosecco. L'ambiance décontractée favorise les échanges enjoués. Nous rejoignons les tables nappées de blanc. Une «mise en bouche» de vitello tonnato nous surprend agréablement. Un plat régional d'agnolottis à la sauce d'arroz nous est présenté suivi de joues de veau accompagnées de carottes glacées au miel.



En respect des traditions, place aux allocutions. Entouré de ses amies et amis européens, le Président européen Carlos Abellan remercie chaleureusement Giovanni Saccà pour la qualité de son organisation. Il se déclare satisfait en tous points de cette rencontre et se félicite de la bonne ambiance permanente qui a régné durant le congrès.

À leur tour, nos organisateurs réaffirment leur plaisir d'avoir rencontré enthousiasme et chaleur au travers de notre rendez-vous européen. Les représentants des différentes sections expriment leur satisfaction et adressent de chaleureux remerciements à l'équipe italienne.

Jacques Dupont, président de l'AMCG, se tourne vers l'assemblée en ce message chaleureux.

*"Chers amis,*

*Notre association, l'Amicale des agents Mouvement et Commerciaux des Gares (AMCG) a tenu à participer en grand nombre au 65ème anniversaire de l'Association Européenne des Cheminots (AEC). Notre accord de partenariat avec l'AEC France a débuté en 2016, année durant laquelle les premiers contacts entre les deux associations ont eu lieu. Voilà donc dix ans que cela dure. Chacune à son tour, une année sur deux, l'une ou l'autre association prend en charge l'organisation du congrès annuel.*

*Au premier janvier 2026, un accord de partenariat a été conclu avec l'AEC Espagne dans le but de prévoir des activités communes. Ce rapprochement est très important car il consolide notre volonté d'ouverture avec les cheminots européens.*

*Notre association organise, en partenariat avec l'AEC France, son congrès annuel à Lille du 14 au 19 septembre. Deux organisateurs sont ici présents: José Jullien et Dominique Louppe. Vous êtes tous invités à vous joindre à nous dans cette région du nord de la France.*

*Un grand Merci à Giovanni Saccà et à son équipe pour l'organisation du 65ème congrès de l'AEC à Turin.*

*Un sentito ringraziamento a Giovanni Saccà e al suo team per aver organizzato queste Giornate Europee a Torino".*

En réponse à ces interventions, les ovations de l'assemblée s'adressent également à Daniella, l'épouse de Giovanni en remerciement de son implication remarquée et bien appréciée durant le congrès. Sur un écran, défilent des messages amicaux traduits dans les différentes langues. Nos amis lettons déjà rentrés au pays bien avant, nous invitent au 66ème congrès européen qui se déroulera en septembre 2027 dans leur pays. Une excellente nouvelle en perspective !

L'« Ode à la Joie » retentit, la salle est debout dans une même ferveur.

Le gâteau est découpé, le mousseux pétille ; demain c'est le départ. La soirée se termine par de chaleureuses embrassades.



## Samedi 30 mai

Occupée depuis tôt le matin, petit à petit, la salle du petit-déjeuner se désertifie. Dans le hall de l'hôtel, place aux bagages. Les dernières poignées de main et accolades marquent la fin de nos Journées Européennes à Turin.

Incontestablement, ce rendez-vous anniversaire restera dans nos mémoires.

Revenir à Turin 65 années après la naissance de notre Association n'est pas anecdotique ; C'est avant tout rendre hommage à celles et ceux qui avant nous ont veillé à son développement au travers de la modernité.

Belle réussite que cette rencontre où le souvenir, l'amitié et la découverte du Piémont se sont judicieusement imbriqués par la persévérance de nos organisatrices et organisateurs !

Qu'ils (elles) en soient remerciés(es).

José JULLIEN  
Vice-président AMCG



**Le Groupe à Turin dans le Palais de la Région du Piémont**

(Ensemble des Photos Pierre Laberny  
& Alain Nicolas)



***Vous avez pu le lire dans l'éditorial de ce Journal des Gares,  
Jean-François REYNIER a cessé sa mission de secrétaire général le 30 juin selon sa demande.  
Nous tenons à le remercier chaleureusement pour son engagement et sa contribution importante  
au développement et à la vie de notre association pendant ces quinze années  
durant lesquelles il s'est engagé avec conviction. Il laisse à son remplaçant une situation bien détaillée.  
Dominique LOUPPE prend à compter du premier juillet la fonction de secrétaire.  
Nous le remercions vivement d'avoir accepté cette mission et ce poste important au sein de notre association.  
Nous organiserons durant le congrès de Lille la passation de mission entre le cédant et le prenant.***

***Le président Jacques Dupont***