Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Trains de Pèlerinage avec l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Voiture de IIIème classe au départ de Paris

Brice Debièvre

23 octobre 2026 – V2.1

© 2024 Brice Debièvre (A.B.I.I.F.)

Table des matières

1. Préambule 6

2. Les trains de pèlerinage 7

2.1. Comment le train est apparu à Lourdes ? 7

2.2. L'A.B.I.I.F. et le pèlerinage du Rosaire dans la région de Paris 8

2.3. La vie dans le train 9

2.3.1. Le train de nos anciens 9

2.3.2. Le train dans les années 1950-1974 11

2.3.3. Les wagons de voyageurs (voitures) 13

2.3.4. Les wagons « Ambulances » 14

2.3.5. Le fourgon 16

2.3.6. L'embarquement des pèlerins malades 17

2.3.7. Dans le train 18

2.3.8. À l'approche de Lourdes 19

2.3.9. Arrivée en gare de Lourdes 19

2.3.10. Au retour sur Paris 21

2.4. Les trains dans les années 1975-2002 21

2.4.1. Quels changements ? 22

2.4.2. Les voitures de voyageurs 23

2.4.3. De nouvelles voitures « Ambulance » 23

2.4.4. Le fourgon 25

2.4.5. Un train de jour exceptionnel 25

2.4.6. Des hospitaliers prennent le train régulier 26

2.5. Les trains dans les années 2003-2013 26

2.5.1. De nouvelles voitures « couchettes » 26

2.5.2. Un ½ fourgon mis à disposition 27

2.5.3. La fin des trains Corail 28
2.6. Les trains dans les années 2014-2017 28
2.6.1. Les principaux changements 28
2.6.2. Une nouvelle organisation 29
2.6.3. Une nouvelle gare et de nouveaux horaires 32
2.6.4. Les activités dans le train 33
2.7. Les trains depuis 2018 36

Préface

On notera que les informations fournies ci-après ont permis de réaliser l'ouvrage du Centenaire de l'A.BI.I.F. (plus de 600 pages) :

« Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France 1924 – 2024 ».

Elles ont été complétées par ceux des autres livrets « Le Saviez-vous ? » disponibles (13 livrets) et de nombreuses photos[1] adaptées aux différents textes.





[1] Pour des raisons de Droits d'auteur, certaines photos ont dû être retirées uniquement dans le présent Livret du fait de sa présence en ligne. On les retrouvera dans l'ouvrage du Centenaire de l'A.BI.I.F. destiné aux Abiifiens (privé).

Le Saviez-vous ?

La petite histoire du Musée « ABIIF »

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire de l'inauguration du Musée « ABIIF »

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

Souvenir d'un brancardier (de Bernard Mellerio)

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

Les Sites d'accueil des Rencontres avec l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Médailles & Insignes des Hospitaliers, Malades et Pèlerins du Diocèse de Paris

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Autres Activités de l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.

Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France

1924 - 2024



Paul Lefèbvre
(président fondateur)

Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Dons et Quêtes ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Cérémonies et Activités à Lourdes avec l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

Ils ont fait l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Pèlerinages avec l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire de l'Hébergement des Malades et des Hospitaliers avec l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Le Saviez-vous ?

La petite histoire des Trains de Pèlerinage avec l'ABIIF

A.B.I.I.F.

A.B.I.I.F.



Présentation du Séminaire Saint-Sulpice d'Issy-les-Moulineaux



Le Séminaire Saint-Sulpice d'Issy-les-Moulineaux[1]

1. Préambule

Vous trouverez ci-après un bref historique sur les « **Trains de Pèlerinage avec l'ABIIF »** utilisés dans le cadre des Pèlerinages du Diocèse de Paris et des Diocèses limitrophes emmenant à Lourdes les personnes Malades ou Handicapées ou Personnes âgées désireux de venir se recueillir auprès de la Vierge Marie et au côté de Sainte Bernadette.

Comme vous le savez, nous avons perdu une bonne partie de notre « mémoire », aussi est-il devenu très difficile d'arriver à (re)faire l'histoire de celle-ci : d'où beaucoup d'interrogations dans les textes ci-après.

Les différents sites internet consultés m'ont permis de compléter et d'étayer mes écrits au travers de textes, photos et cartes anciennes, tels que :

> https://www.lourdes-france.org ; http://hospitalite-nd-lourdes.com ; https://picclick.fr ; https://fr.wikipedia.org ; https://www.delcampe.net ; https://www.geneanet.org ; http://www.loucrup65.fr ; https://gallica.bnf.fr ... ou encore les sites des différents lieux où l'A.B.I.I.F. a eu l'occasion de se rendre pour des cérémonies ou réunions diverses. Il en est de même pour les photos et cartes postales qui m'ont permis d'illustrer mes propos tels que : Lacaze, Viron, Yvon, Combier, Gehair… et certains ouvrages consultés.

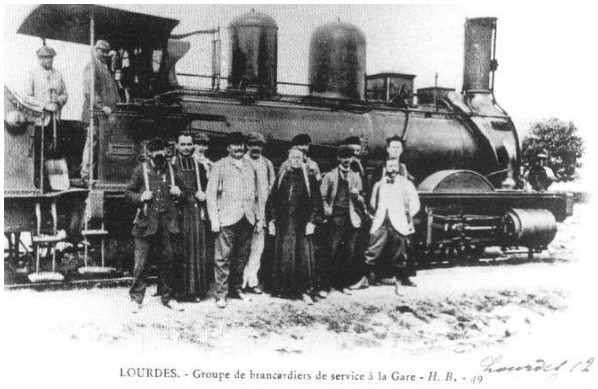
2. Les trains de pèlerinage

On ne peut pas parler de pèlerinages sans parler du transport des pèlerins malades à Lourdes... et qui dit transport, pour nous les Abiifiens, dit « train ».

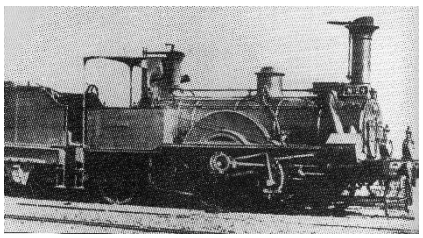
Nous ne disposons quasi pas d'écrits (hormis sur leur organisation) sur les transports en train proprement dits. Par contre, des photos et notre mémoire peuvent ici nous en rappeler quelques caractéristiques.

2.1. Comment le train est apparu à Lourdes ?




LOURDES. - Groupe de brancardiers de service à la Gare - *H. B.* - 49

« [i]*Francis Dias* est le coordinateur de l'accueil des pèlerinages à Lourdes [2010]. C'est lui qui gère *400 trains spéciaux par an soit 230 000 pèlerins dont 17 000 malades. « Notre souci majeur, en ce qui concerne les malades, insiste-t-il, c'est de gérer la contrainte des lignes ferroviaires vers Lourdes et la capacité d'accueil des malades de 1 300 places, sur deux lieux. ». Chaque pèlerinage a ses habitudes. « Tous ont de bonnes raisons », glisse-t-il. Par exemple, les Assomptionnistes tiennent à effectuer leur pèlerinage du 11 au 16 août et non du 12 au 17 ». Ces exigences sont sources « de nombreux appels téléphoniques », plaisante le responsable. Chaque voyage est préparé deux ans à l'avance...*



...Le premier train de pèlerins est arrivé en gare de Lourdes en 1866[2] [le 9 mars 1866]. *Les Assomptionnistes, grands organisateurs de pèlerinages, ont très vite compris, dès 1873, les avantages de ce mode de transport pour les malades.*
Cette année encore [2010], *nombre des 40 000 pèlerins du 15 août sont arrivés en train dans la cité mariale. Depuis le XIX*[e] *siècle, l'histoire du chemin de fer et des sanctuaires sont intimement liées. Il n'est pas excessif d'affirmer que sans le réseau ferré, Lourdes ne serait pas ce qu'elle est...*
...Les documents permettent de constater que les pèlerinages à Lourdes et les trains se sont développés dans un même élan. Les 18 apparitions de la Vierge à Bernadette Soubirous datent de 1858 (du 11 février au 16 juillet). Le premier train de pèlerins arrive en gare de Lourdes en 1866. Le

[2] Le premier convoi de pèlerins, tracté par la locomotive « Ville de Béziers », sera suivi de milliers d'autres. La descente du train constituait le premier moment d'émotion de la vie d'un pèlerinage… comme l'arrivée du train Blanc à la Belle Époque.

premier pèlerinage des Assomptionnistes a lieu en en 1873. Il s'agit d'une époque où le rail n'est pas forcément vu d'un bon œil. Tours et Orléans par exemple, refusent la création de gares.
C'est la raison pour laquelle le voyageur à destination de Lourdes fait aujourd'hui halte à Saint Pierre-des-Corps pour Tours et s'arrête en gare des Aubrais pour Orléans. Le chemin de fer, pour certains, était œuvre du diable et salissant ! De son côté, Bernadette Soubirous se heurta à beaucoup de scepticisme. En 1905, la séparation de l'église et de l'État, a des conséquences directes pour les pèlerins qui choisissent le train pour se rendre à Lourdes. Le maire de Poitiers de l'époque interdit l'arrêt des trains de pèlerins sur sa commune !
En dépit de ce contexte mouvementé, les Assomptionnistes sont parmi les premiers à croire aux vertus du rail. Les gravures et photographies rassemblées par Patrice Girard en témoignent. « Depuis Paris, en 1873, il fallait plus de 30 h pour rejoindre Lourdes, durée qui fut ramenée à une journée en 1893. La première photo date de 1901. Avant, on ne trouve que quelques gravures. »
Le voyage s'effectue dans des voitures en bois équipées de roues en fer, séparés en 3 classes distinctes. La première est réservée aux malades les plus atteints. Le train emporte entre 900 et 1 500 malades, après souscription auprès des lecteurs du Pèlerin. « En 1880, les trains sont composés d'une vingtaine de voitures sans couloir ni toilettes. Des taxis à cheval attendent malades et pèlerins en gare de Lourdes ». Longtemps le trafic fut assuré par la compagnie du Midi. Aujourd'hui la SNCF est l'unique interlocuteur pour l'organisation des trains du pèlerinage. »



Un train de pèlerins se prépare à partir de Lourdes, en 1906

2.2. L'A.B.I.I.F. et le pèlerinage du Rosaire dans la région de Paris

Comme on peut le lire ci-dessous, l'A.B.I.I.F. a toujours su garder un lien étroit avec le Rosaire.

> *« ... [ii]Vers Lourdes*
> *En 1933, le pèlerinage du Rosaire à Lourdes a 25 ans...*
> *...Pour organiser son premier train en 1933, le père Deryckère fit appel aux membres de la confrérie du Rosaire ainsi qu'à la bonne volonté des brancardiers et infirmières de l'Hospitalité de l'Île-de-France (A.B.I.I.F.) dont certains eurent à cœur de se joindre au mouvement nouveau. Le premier pèlerinage partit sans encombre le 5 octobre 1933 avec 87 malades et 400 pèlerins. Dès 1934, il y avait 166 malades et en 1935, 203 malades... »*

2.3. La vie dans le train

Il serait trop long de raconter tout ce qui se passe dans les trains de pèlerinage avec l'A.B.I.I.F. Cependant, au travers de quelques anecdotes, le lecteur devrait pouvoir imaginer l'ambiance et les activités de nos Abiifiens dans le train durant nos grands déplacements vers notre lieu de pèlerinage à Lourdes.

2.3.1. Le train de nos anciens

Afin de vous faire revivre un peu de cette époque, l'article ci-dessous retrace assez bien le déroulement des activités dans le train.

> *« [iii]Un vétéran des anciens pèlerinages a eu la gentillesse de nous raconter comment les choses se passaient dans le temps :*
> *La durée du trajet en chemin de fer était de 26 ou 28 heures ! En voitures de 3ème classe avec banquettes de bois, bien dures durant la nuit… Les voitures n'étaient pas communicantes et les déplacements ne pouvaient se faire que dans les arrêts ; assez fréquents il est vrai. Le service des brancardiers n'était pas une sinécure !!! Il n'y avait que des bidons et des brocs qu'il fallait remplir avant le départ, et entre temps, tout au long du trajet. À chaque arrêt, une équipe descendait en vitesse remplir les bidons et remontait… quelquefois en marche ! Il fallait parfois attendre l'arrêt suivant pour regagner son wagon. Bien entendu, il n'y avait pas de haut-parleur, et les brancardiers disaient les prières dans chaque voiture de malades. Aussi, l'équipe de la prière du soir circulant une bonne partie de la nuit, se logeait n'importe comment dans un coin du wagon, car il n'y avait pas de place prévue pour elle.*
> *Pour les repas nombreux, les hospitalières installaient une petite cuisine dans chaque voiture, et surtout pour le café du matin attendu avec tant d'impatience par les malades ! Dès cinq heures du matin, les cuistots allumaient les réchauds pour préparer le café réclamé par les équipes matinales devant prendre leur service. La journée de train était longue, mais bien remplie. Les arrêts nous apprenaient la géographie de la France. Mais les arrêts interminables aux gares de Juvisy et de St Pierre des Corps ne nous plaisaient guère : en pleine nuit, les manœuvres nous empêchaient de dormir...*
> *...Au départ comme à l'arrivée du train, une foule très nombreuse accourait. La municipalité envoyait sa fanfare, nous débarquions au son des jeunes tambours ! C'était charmant et bien sympathique ! »*

La 3ème classe était une classe comme une autre, moins chère, offrant moins de services et de conforts aux voyageurs (sièges en bois, dans certains cas). Elle fut supprimée en 1956 à la demande de l'UIC en Europe [Union Internationale des Chemins de fer] et la majorité des voitures fut alors réaffectée à la 2ème classe (pour les plus récentes).

La seule différence, c'était le confort, « on avait des banquettes en bois (verni) au lieu de coussins en moleskine[3] (en 2nde) ou en tissu (en 1ère), c'était un peu dur mais plus agréable en été !

[3] Toile revêtue d'un enduit imitant le cuir.

On notera que les trains français, à cette époque, étaient d'une admirable ponctualité. De nombreuses petites villes étaient desservies et par la fenêtre on voyait le panache de vapeur blanche qui sortait de la locomotive et courait à côté du train... »

Concernant les voyages de l'A.B.I.I.F. avec les premiers trains de pèlerinage, on peut penser que l'ambiance était similaire à celle décrite plus haut et que nos hospitaliers ont vécus quasi la même chose !



Mme (Joseph) Pagès



Marie de Miribel

En dehors de quelques photos (probablement des années 1935-1940) et quelques souvenirs d'anciens, nous ne disposons pas vraiment d'information sur ce thème avant les années 1960. Cependant, un procès-verbal de la réunion du Conseil du lundi 26 juin 1939 nous indique que : « En raison du petit nombre de pèlerins inscrits, le nombre de malades qui en découle est de 250 environ. Ils seront répartis dans 12 wagons dont 2 voitures ambulances. ».

Bernard Mellerio, notre ancien président, nous dit quelques mots de l'ambiance dans les trains de pèlerinage :

> *« …*[iv]*L'année suivante [1907], je pris le train blanc. Les trains de pèlerinage étaient alors des voitures sans couloirs dont les compartiments étaient séparés par des dossiers à mi-hauteur* [ce] *qui faisaient, qu'avec un peu de gymnastique, on pouvait à la rigueur aller de l'une à l'autre.*
>
> *On mettait plus de 24 heures pour le trajet, sans parler des heures d'embarquement et de débarquement. Il y avait de nombreux arrêts nécessaires pour l'hygiène, quoi qu'en cours de route les bassins passaient par-dessus les cloisons.*
>
> *Il y avait un fourgon cuisine où se trouvait la révérende Mère Étienne. Il fallait faire des provisions d'eau fraîche et aussi d'eau chaude dans les buffets pour faire le bouillon, etc.*
>
> *On disait les prières du matin et du soir, on lisait la messe.*
>
> *On signalait les clochers où on saluait le St Sacrement.*
>
> *On récitait un Rosaire entier.*
>
> *Lorsque l'arrêt était suffisant, on aidait les malades à peu près valides à descendre, mais les brancardiers n'étaient dans les wagons que pour servir aux repas, aider à prier et aussi à chanter.*
>
> *Il y avait des compartiments spéciaux pour les brancardiers. Celui où je montais était plein.*
>
> *M. de Proyart [Proyart ?] et ses fils dont un vit encore, Armand de Kergorlay, Hervé de Kergorlay, de Mazin, Debligny et moi nous formions une équipe nous entendant à merveille. La gaieté était de rigueur, on se faisait des blagues. La victoire était parfois [donnée à] Debligny, célibataire comptable aux Messageries Maritimes, qui avait bon caractère et était d'une grande piété. Nous priions bien aussi, mais nous courrions, à chaque arrêt, au wagon aider les petites sœurs ou mère Étienne.*

Il y avait des brancardiers plus rassis. Monsieur de La Rocque La Tour, le marquis de la Salle, M. Hubert dont j'admirais tous les ans le chapeau haut de forme gris et les guêtres blanches aux courses de Longué[4].

La direction était celle de M. de La Rocque La Tour, puis celle du marquis de la Salle avant que le père Maximin Vion me demande de prendre la direction.

Il y avait encore d'autres brancardiers comme les Gosselin de St Hilaire, deux frères et François Roland-Gosselin qui participaient à notre gaieté.

Plus tard, et pour remplacer les décès, nous eûmes Certain, Fournel, Fabre qui étaient moins expansifs. Il y eut aussi d'autres de Kergorlay, parents d'Hervé.

L'horaire des trains n'était pas très régulier. Parfois on nous garait, notamment dans les Landes.

Si l'arrêt était assez long, un père Assomptionniste disait la messe devant le fourgon.

Dans le train, le père Marie Bournisien, avec sa longue barbe, était très bienveillant pour nous. Nous avons eu parfois deux ou trois heures de retard.

Au retour, il fallait préparer le train, puis débarquer le matériel après les malades, enfin mère Étienne distribuait des chapelets aux employés de chemin de fer, porteurs, etc. qui avaient aidé.

Enfin, nous allions au buffet où Monsieur Rouillon, grand-père de celui qui tient cet établissement aujourd'hui, nous attendait avec des coupes de mousseux glacés qu'on avait bien méritées.

Les trains étaient au charbon et c'est noir de fumée, [et] *de poussière que nous rentrions chez nous avec des vêtements bons pour le teinturier. Il fallait des heures de sommeil consécutives pour nous remettre de tant de fatigue que notre jeunesse supportait avec joie… »*

Avec Bernard Mellerio, les anciens apportent leur « savoir-faire » dans la gestion des trains :

« …Ces dignes hospitaliers, qui passaient de longues périodes à Lourdes, sauf Le Pereq qui avait fait les trains du Nord, ignoraient complètement ce qu'était un train de malades !

Aussi, l'appoint d'Armand de Kergorlay, de Certain, de Fabre et de moi-même leur était d'un grand secours.

Au pèlerinage de 1926, j'étais dans le wagon de Mademoiselle de Miribel. Habitué à l'atmosphère de prière du National, je lui fis la remarque que nous n'étions pas là dans un hôpital pour soigner les malades, mais pour les aider à prier. Elle me proposa une dizaine de chapelets. Avec Le Pereq, nous nous récriâmes et ce fut le chapelet entier qui fut récité… »

2.3.2. Le train dans les années 1950-1974

À cette époque, plus de Locomotives à vapeur bien sûr, place dans les années 1950 aux célèbres locomotives électriques de la série « BB » avec leurs wagons verts (dit « vert-wagon »), sachant bien sûr qu'il n'y avait plus de 3ème classe.

[4] NDLR : « *…En 1924, nous* [la famille de Bernard Mellerio] *achetâmes, avec l'aide de nos parents des deux côtés, une propriété en Anjou à Longué ~~où~~* [car] *mes parents ne pouvaient plus recevoir tous leurs enfants, propriété qu'appréciaient mes beaux-parents…* »

Étaient accrochés généralement à ces locomotives, 16 wagons de voyageurs, 4 wagons « ambulance » pour les pèlerins malades (un seul au début... puis 2... puis 4) et 1 fourgon pour le matériel.
Chaque rame pouvait emporter de l'ordre de 1 000 personnes à bord.

La gare de départ et d'arrivée était la gare d'Austerlitz à Paris, côté des arrivées, sur le quai à l'extrémité droite du hall de départ des trains qui était très grand et permettait aux camions, ambulances et voitures d'aller au plus près des wagons ou fourgon d'embarquement (débarquement). Voir l'effervescence sur le quai, surtout au retour de pèlerinage, de toutes ces ambulances était pour le moins fort impressionnant. Les voyageurs de passage à la gare qui n'appartenaient pas à notre groupe se demandaient ce qu'il se passait et nous regardaient avec leurs yeux ébahis !
C'était bien pratique pour l'embarquement / débarquement :





- du matériel à répartir le long du quai au bon endroit (transats, paniers de « petit matériel », sacs de couvertures et d'oreillers, bat-flancs en bois, thermos, bidons d'eau... le reste allant au fourgon).
  Tout ce matériel A.B.I.I.F. arrivait par camion depuis les lieux où il était stocké : Croix Saint Simon à Paris…, avenue du Roule à Neuilly, puis Séminaire d'Issy-les-Moulineaux.
  Avant l'arrivée du train, on marquait à la craie le numéro du wagon tel qu'il devait se positionner... bien sûr, ce n'était pas toujours au bon endroit et il fallait le refaire, au plus vite, dès l'arrivée du train à quai… et déplacer le matériel déjà entreposé !
- des pèlerins malades.
  Il faut savoir qu'il fut un temps où les ambulances (voitures) et les voitures particulières de malades venaient directement sur le quai pour déposer, au pied du wagon, les pèlerins malades en partance pour Lourdes... imaginez l'embouteillage sur le quai que cela entraînait et l'étonnement des voyageurs de passage de voir un tel spectacle (nous partions souvent les jours de grand départ en congés).





À Paris, le train arrivait généralement 1h½ ou 2h avant le départ qui était vers 21h. On avait juste le temps de préparer les wagons avant que les premiers pèlerins malades arrivent sur le quai. Les responsables de wagons, avec leur équipe, se mettaient à l'œuvre pour préparer le couchage bien sûr, mais également l'affichage des listes des pèlerins malades avec leur emplacement dans le train, apposer un petit carton avec le nom de chaque pèlerin malade au-dessus de la couchette, décorer le wagon, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, en fonction de leurs penchants pour ce genre d'activités...



Pour le retour, à Lourdes, les horaires étaient similaires, mais le train était toujours à quai, ce qui permettait aux hospitaliers de service de gare de monter en gare de Lourdes plus tôt pour aménager les wagons et avoir le temps de prendre un petit en-cas avant l'arrivée des premiers pèlerins malades.
Chaque hospitalier était affecté à un wagon particulier, même ceux qui étaient en service dans un wagon « Ambulance » qui se déplaçaient au moment de prendre leur service.
Grâce à une organisation bien rodée... tout se passait toujours merveilleusement bien.

2.3.3. Les wagons de voyageurs (voitures)









En attendant de pouvoir disposer de suffisamment de wagons « Ambulance », les pèlerins malades étaient embarqués dans les voitures de voyageurs ou nous aménagions, dans chaque compartiment, des couchettes afin de pouvoir accueillir 2 à 3 pèlerins malades (il y avait 10 compartiments par wagon, dont 8 réservés aux pèlerins malades). Les banquettes servaient pour le couchage et, afin de disposer d'un couchage de plus (selon l'état des pèlerins malades devant y voyager), on aménageait un cadre en bois recouvert de sangles du côté de la fenêtre, à cheval sur les 2 banquettes. Chaque couchage était recouvert d'un matelas (à l'origine en crin, puis en mousse en 1972 [matelas Dunlopillo©]). Chaque matelas était recouvert d'une housse rayée bleu et blanc que l'on pouvait retirer dès lors qu'elle était souillée pour la laver. Pour finir cet aménagement, un drap était déposé sur chaque matelas et/ou une alèze, ainsi qu'un oreiller et une couverture (à l'origine, c'étaient des « couvertures dites de l'armée » qui sont devenues celles que nous connaissons tous, à savoir les couvertures marron). Bien sûr, les draps et housses d'oreillers « jetables » n'existaient pas encore !

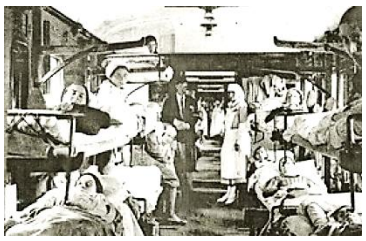
Les sas d'entrée/sortie du wagon étaient utilisés pour y stocker tout notre matériel, une fois l'embarquement des pèlerins malades terminé. Il y avait notamment : les sacs d'oreillers et les sacs de couvertures, les paniers avec les changes divers et les produits de première nécessité ou d'entretien (seule la « dame panier » avait le droit d'ouvrir lesdits paniers pour fournir ce dont les hospitalières avaient besoin), les bat-flancs en bois... les gobelets en plastique dur, les marmites militaires (grosses soupières en inox) pour la soupe du soir (que les brancardiers allaient chercher au buffet de la gare avant le départ du train*), les bidons d'eau principalement pour la prise des médicaments et les petites soifs durant le trajet, les petits pains et les thermos d'eau chaude pour le petit-déjeuner (grand thermos en inox dont le verre à l'intérieur était très fragile... cela coûtait très cher à remplacer), sans oublier le sucre, le café, le thé...

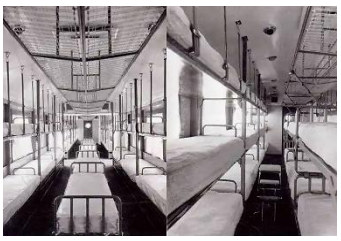
(*) Dans les années 1950, avant de devenir une soupe de légumes, c'est du Viandox © (bouillon clair à base de concentré de viande de bœuf) qui était servi avant le départ de Paris.

On notera que les hospitaliers étaient logés à la même enseigne que les pèlerins malades, mais ils étaient 6 par compartiment. Après avoir sorti notre nourriture du panier pour diner, nous disposions des cadres en bois, tous dans le même sens entre les 2 banquettes, pour faire comme un plancher. Les matelas et oreillers étaient alors mis par-dessus avec quelques couvertures pour la nuit. On s'entassait comme on le pouvait pour (essayer de) dormir un peu. Pour libérer un peu de place, il n'était pas rare que certains hospitaliers aménagent, tant bien que mal, une installation de fortune sur les porte-bagages à l'aide ou non de cadres en bois en travers, avant d'y ajouter matelas, oreillers et couvertures. Pour éviter de tomber dans la nuit, ils utilisaient les filets de protection SNCF. Parfois, dans certains compartiments, on faisait le choix de faire une installation à l'identique de celle pour les compartiments de pèlerins malades. Dans ce cas, un matelas était déposé par terre entre les 2 banquettes. L'ambiance était excellente et nous passions une bonne partie du début de la nuit à papoter !

Tous les wagons de voyageurs n'avaient pas que des pèlerins malades. Si certains étaient réservés à nos propres hospitaliers, d'autres l'étaient pour les pèlerins diocésains qui venaient en même temps et qui voyageaient dans le même train.
Pour ceux avec les pèlerins malades, les compartiments à chaque extrémité étaient réservés aux hospitaliers afin de pouvoir les déranger facilement en cas de besoin durant le voyage, et plus particulièrement la nuit. Les infirmières étaient d'un côté, et les brancardiers de l'autre... car, rappelons-nous qu'à cette époque, il était hors de question de voyager en mélangeant les femmes et les hommes. Même les couples mariés étaient séparés durant le voyage.

2.3.4. Les wagons « Ambulances »





Les wagons « Ambulance » permettaient aux pèlerins malades de voyager allongés. Les hospitaliers disposaient de plus de place pour soigner et assister les pèlerins malades durant le trajet.
C'est en 1935 qu'une voiture de chemin de fer fut aménagée en voiture-ambulance (Le diocèse d'Angers fut le premier à en bénéficier).
Aucun hospitalier n'avait de place dans lesdites ambulances. Seuls les « hospitaliers en service » étaient présents dans celles-ci en fonction des activités (prière, soins, repas, toilette...). À l'extinction de la lumière, chaque hospitalier en service retournait à sa place dans le compartiment qui lui était alloué. La garde de nuit pouvait alors commencer.
Il semblerait qu'il y ait eu, durant cette période, 2 types de wagon « Ambulance » :

1. Probablement avant les années 1960, se souvient Bernadette Nault, chaque wagon comportait 32 pèlerins malades. Ils étaient répartis de chaque côté d'une plate-forme centrale d'environ 2m / 2m. C'était bien pratique pour embarquer les pèlerins malades depuis la grande porte centrale du wagon. Chaque lit était fixé sur des grandes équerres le

long des fenêtres, et ce, sur 2 niveaux (il existait 3 niveaux, non utilisés pour les pèlerinages, mais qui servaient lors de voyage de groupe de personnes bien portantes : sport d'hiver par exemple). À l'extrémité du wagon, il y avait un « poste de garde » qui était utilisé durant la nuit par un brancardier en cas de besoin de renfort.

Au début, il n'y avait qu'un seul wagon « Ambulance » par train qui était réservé aux grands malades. C'est Cécile de Montbeillard qui en a été la « grande » responsable.

N.B.

Rappelons-nous que, comme actuellement, ce sont ces dames infirmières qui sont les « patronnes », les brancardiers étant destinés à leur porter assistance en cas de besoin ! En effet, ce sont elles qui étaient formées pour apporter les soins aux pèlerins malades.

Actuellement, cette règle n'a pas changé, mais les brancardiers participent davantage aux toilettes et autres de leurs congénères.

Par ailleurs, en ce temps-là, les responsables de Wagon « Ambulance » étaient également chefs de salle.

Enfin, seules les dames « chef de Salle » arboraient au bras un brassard blanc sur lequel était cousu une inscription « Hospitalité Île-de-France » en rouge sur fond bleu.

2. Puis, il y eut le même type de wagon « Ambulance », dont la différence semblait être les lits étroits fixés au sol entre les rangées de lits côté fenêtres, se souviennent nos « anciens Abiifiens ». Ces lits étaient d'ailleurs amovibles afin de pouvoir disposer de plus de place lors des embarquements/débarquements. Bien sûr, ils devaient être refixés avant le départ du train. Les lits étaient composés de sommiers métalliques avec matelas et housse plastiques. Chaque wagon comportait 38 lits. Il y avait une tisanerie, bien pratique pour entreposer notre matériel A.B.I.I.F., et des toilettes à chaque extrémité.

   Un escalier mobile était disponible dans un coffre extérieur sous le wagon. On devait le monter dès l'arrivée du train et le retirer avant le départ du train. L'A.B.I.I.F. disposait de clés de Berne SNCF (clé carré femelle spéciale SNCF [5]) pour ouvrir ledit coffre notamment, mais aussi pour avoir accès aux armoires électriques et chauffage.

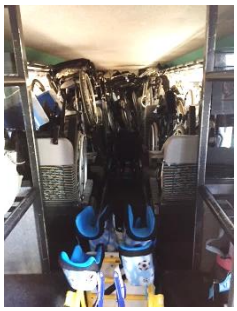
   L'A.B.I.I.F. pouvait disposer des 3 ou 4 wagons « Ambulances » dont elle avait besoin.

Les activités dans les wagons « Ambulance » étaient similaires à celles décrites pour les wagons de voyageurs. Par contre, les pèlerins malades restaient allongés durant tout le trajet et on leur apportait l'assistance nécessaire si besoin était. Les gardes de nuit s'effectuaient sur la plate-forme au centre du wagon qui permettait d'avoir un œil permanent sur l'ensemble des pèlerins malades. Le matériel était également entreposé sur la plate-forme. Des chiliennes (transats, chaises longues) permettaient d'effectuer ces gardes de nuit dans de bonnes conditions.

[5] L'A.B.I.I.F. avait fait des copies desdites clés de Berne SNCF. Bien que non autorisé, la SNCF fermait les yeux et les tolérait !

2.3.5. Le fourgon





L'équipe « fourgon » (devenue « logistique ») entasse le matériel comme elle peut !

Le fourgon nous était bien utile pour emporter le nombreux matériel A.B.I.I.F. dont nous avions besoin à Lourdes.
Le responsable du fourgon est un homme respecté de tous. Il doit être très organisé et autoritaire (parfois trop !). Il a pour mission, avec toute son équipe de brancardiers, de tout faire rentrer dans le wagon « fourgon ». Ce n'est pas toujours chose aisée ! Beaucoup de matériel arrive au dernier moment comme les voitures/mécaniques de pèlerins malades embarquées tardivement.

Il y avait notamment de nombreux paniers en osier (actuellement ce sont des malles en plastique) et cantines en fer où étaient stockés tout ce dont nous avions besoin à Lourdes (couvertures bleues [pour les brancards], ombrelles, matériel « petite cuisine », petit matériel de dépannage ou renouvellement...), des cartons de couches en quantité astronomique, des brancards de secours, des sacs de couvertures et d'oreillers en réserve (sans oublier ceux destinés à être distribués pour un meilleur confort des pèlerins malades, en complément de ceux fournis par l'Accueil Notre-Dame), une petite machine à laver « CALOR » © (bien connue des anciens sous l'appellation de « Machine à laver de Denise » [Chenin] : cette dernière était la spécialiste de l'utilisation de cette machine notamment pour la « lingerie fine » et les « urgences » du dernier jour !), la Bannière A.B.I.I.F.... et plus tard encore les Sonos, les Panneaux de salle (devenus Bannières de salle en 2013)...

Nous pourrions y rajouter également, dans les années 1960-1970, la mobylette de notre ami Robert Gauchey qui lui servait à Lourdes pour aller chercher en ville les courses attendues par nos chefs de salle (réparation d'une paire de lunettes, piles usagées à remplacer, achats divers...) et par les médecins et les infirmières DE (pour les médicaments notamment).

> *«... [2004] Chers tous,*
> *Une figure de notre association, Robert Gauchey, vient de mourir à 75 ans, après une très courte maladie cardiaque dans sa retraite en Bourgogne. Nous ne le verrons plus à la porte de son fourgon distribuer ses ordres de chargement et rouspéter lorsqu'un fauteuil lui est apporté 10 minutes avant le départ ; nous ne le verrons plus à Lourdes courant pour aller en ville chercher médicaments et petites choses qui manquaient.*
>
> 
>
> *Robert a été pour beaucoup d'entre nous un grand ami de longue date, avec son côté bourru et toujours à la recherche de la meilleure organisation pour le confort des personnes malades*

mais aussi son cœur immense et sa fidélité à toute épreuve. Il va nous manquer sur bien des points... »

Certains pourront se souvenir qu'un des pèlerins malades (fin des années 1970), atteinte de la maladie d'éléphantiasis[6], n'avait d'autre choix que de voyager dans le fourgon, dans son fauteuil adapté à ses mensurations. Malgré son handicap, c'était une personne très agréable et très gaie avec qui nous aimions converser longuement.

Les chaises bleues, en provenance également de nos lieux de stockage du matériel A.B.I.I.F., restaient sur Paris en gare d'Austerlitz, où elles étaient stockées à la consigne de la gare, en attendant notre retour. Actuellement, n'ayant plus de possibilité de stockage en gare Montparnasse, lesdites chaises bleues sont emmenées à Lourdes pour y être stockées dans les cabanons en gare de Lourdes. Par ailleurs, certaines ont été adaptées en 2018-2019 afin de faciliter les déplacements des pèlerins malades dans les TGV dont les couloirs sont très étroits.

2.3.6. L'embarquement des pèlerins malades



Train Blanc 1958



Gare d'Austerlitz



Voiture Ambulance vers 1970

À l'arrivée à la gare d'Austerlitz, les pèlerins malades et personnes âgées étaient orientés vers leur wagon. Après avoir été pointé, l'attente sur le quai était parfois un peu longue, surtout pour les personnes qui arrivaient tôt ! L'hiver, le quai était venté et froid. Nous devions alors couvrir les pèlerins malades avec les couvertures sorties des sacs. Le train arrivait parfois tardivement et il fallait laisser le temps à l'équipe « wagon » de préparer leur wagon (cadre en bois, matelas, draps, oreillers,... décoration, identification des places...). Les infirmières DE prenaient en charge sur le quai les médicaments de pèlerins malades (qu'elles prenaient avec elles... il fallait souvent ouvrir les valises à cet effet !) et écoutaient attentivement les conseils donnés par les proches ou les soignants accompagnateurs.

[6] L'éléphantiasis désigne une augmentation considérable du volume (plusieurs fois la taille normale) d'un membre ou d'une partie du corps. Douloureux de par les compressions induites par cette forme d'œdème, l'éléphantiasis, quand il atteint les membres inférieurs, affecte la marche et complique considérablement le chaussage des patients.

Si pour les wagons « Ambulance », cela se passait bien, l'embarquement des pèlerins malades n'était pas du plus aisé dans les voitures de voyageurs ! Les marches étaient hautes et difficiles à monter pour certains pèlerins malades, le couloir étroit, le passage vers le compartiment délicat... Les bagages étaient montés en premier par les fenêtres après avoir été étiquetés au nom/prénom du pèlerin malade et de leur lieu de destination (wagon/salle). Les malades étaient embarqués ensuite, la plupart du temps, directement sur les chaises bleues par une équipe de 3 brancardiers (un en haut de l'escalier et deux en bas).







Quand le malade était sur brancard (tous ne pouvaient pas aller dans les wagons « Ambulance » du fait du nombre de wagon « Ambulance », à l'époque, encore insuffisant), il était alors monté par 6 à 7 brancardiers qui le hissaient par les fenêtres... pauvre pèlerin malade, vous imaginez la peur qu'il pouvait avoir durant cette ascension si particulière !!! Pour permettre une ouverture plus grande, on déverrouillait la sécurité de la fenêtre côté couloir avec notre clé de Berne (SNCF). Cela permettait d'ouvrir la fenêtre de moitié au lieu d'un quart seulement. Pour certains pèlerins malades, ça passait juste... mais ça passait !

2.3.7. Dans le train

Dès le départ du train, chaque hospitalier finissait ce qu'il avait en cours, puis rejoignait son wagon.
Une garde de nuit était alors organisée (une infirmière et un brancardier avec une relève toutes les 2 heures).

Dans les wagons de voyageurs, un transat (chilienne) était installé à chaque extrémité afin d'être à l'écoute du moindre appel. Durant la nuit, certains pèlerins malades qui avaient du mal à trouver le sommeil venaient papoter un peu dans le couloir avec les hospitaliers de garde. Avec les lampes de poches, nos hospitaliers de garde passaient régulièrement dans les compartiments, en faisant le moins de bruit possible pour ouvrir et refermer les portes de compartiment, afin de s'assurer que nos pèlerins malades n'avaient besoin de rien. Bien sûr, plus on avançait dans la nuit et plus le besoin d'aller aux toilettes devenait immuable. Commençait alors les allers-et-venues vers les toilettes en avançant tant bien que mal du fait des secousses du train.

Dans les wagons « Ambulance », deux transats (chiliennes) étaient installés à cet effet. En balayant avec leurs lampes de poche, il était facile aux hospitaliers de garde de repérer les pèlerins malades qui faisaient un signe de la main pour appeler. Là aussi, plus on avançait dans la nuit et plus le besoin d'aller aux toilettes se faisait sentir. Nos dames infirmières pour les femmes et nos brancardiers pour les hommes aidaient alors le pèlerin malade à se soulager en fournissant bassin ou urinoir.

Une fois le service terminé, les hospitaliers prenaient une pause pour diner dans leur compartiment. On sortait du panier toutes nos victuailles (sandwichs, pain, saucisson, jambon cru, rillette, pâté, petites tomates, chips, fraises,..., l'eau et le vin bien sûr) que nous partagions avec nos congénères du compartiment, mais aussi avec ceux des compartiments voisins. Rappelons-nous, les hospitalières d'un côté et les hospitaliers de l'autre … pas de mélange de sexe !

Dans le fourgon, ce diner était particulièrement convivial. Il faisait des envieux, qui en passant n'hésitaient pas à s'inviter pour boire un petit coup et grignoter quelque peu... des pique-assiettes, quoi ! En effet, après les durs efforts physiques et une fois le train parti, les hospitaliers du fourgon s'apprêtent à faire un festin pantagruélique à base de bons vins (du rouge au départ de Paris et du Jurançon au retour de Lourdes, bien sûr) et de cochonnaille (saucisson, rillettes...), sans oublier « l'apéro » avec les glaçons directement taillés du pain de glace qui était commandé à cet effet (officiellement le pain de glace était réservé aux [quelques] médicaments devant rester au frais durant le trajet !). L'origine de cette tradition de repas dans le fourgon, qui perdure encore actuellement, serait due à notre cher Robert Gauchey (responsable du fourgon pendant des années, ainsi que du matériel et des courses en ville à Lourdes).



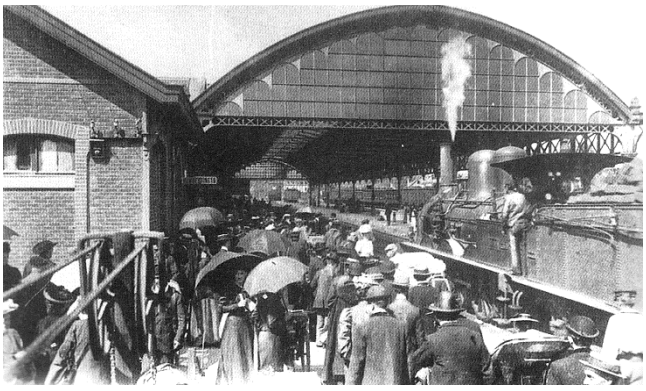
2.3.8. À l'approche de Lourdes

Et puis, Lourdes approche, il est temps de se réveiller et de se remuer un peu.
On arrivait à Lourdes vers 6h30 – 7h00, soit après 8 à 9h de train de nuit.

5h00 du matin, c'est l'heure du réveil. Branle-bas de combat pour tous les hospitaliers afin d'aider aux toilettes, aux changes,... bref, redonner une peu fière allure aux pèlerins malades. Vient ensuite, sous l'égide de la dame « panier », la distribution du petit-déjeuner (petit pain au lait avec café ou thé) afin d'être prêt à affronter une dure journée du fait de la fatigue. Puis, on se prépare pour débarquer à Lourdes. Bien sûr, nos hospitaliers avaient également fait un brin de toilette (lavage a minima du visage et des mains, brossage des dents, rasage pour les hommes, déodorant et eau de toilette...) avant de venir se présenter devant les pèlerins malades.

Vers 6h30-7h00 du matin, la Grotte apparaît au travers des fenêtres du compartiment. Un « Je vous Salue Marie » ou un « Ave Maria » est alors chanté par tous. Il en sera de même au retour en remerciement à la Vierge Marie et à Sainte Bernadette pour ce beau séjour.

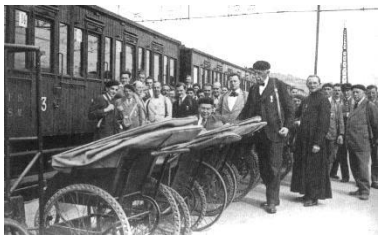
2.3.9. Arrivée en gare de Lourdes



Arrivée en gare de Lourdes, personne ne descend. Une manœuvre a lieu pour séparer le train en 2 et le mettre ensuite sur le quai en face des autres voitures restées sur place. Actuellement cette manœuvre a lieu à Dax.

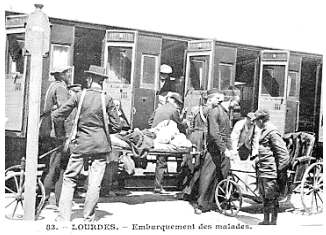
LOURDES, nous voilà.

Dans les années 1960, Jean-Claude Perrier se souvient qu'il était missionné par notre président, Claude Borniche, pour être responsable d'une petite équipe de jeunes brancardiers appelée « Équipe de débarquement ». Il donnait ses instructions dès le passage du train à Pau pour aider les brancardiers de l'Hospitalité HNDL en gare de Lourdes. Chacun avait un rôle bien spécifique donné par ledit chef d'équipe. Les brancardiers avaient un brassard bleu pour les reconnaître sur le quai. Ce sont les mêmes que l'on retrouvait lors du retour à l'embarquement.
Une équipe d'hospitaliers de différents pays nous accueille grâce à l'organisation de l'HNDL. Cette équipe prendra en charge une grosse partie des pèlerins malades afin de décharger nos hospitaliers fatigués par la nuit dans le train… dans les faits, surtout les 4 à 5 premiers wagons !



Le comte Étienne de Beauchamp





83. — LOURDES. — Embarquement des malades.









Embarquement dans les cars spéciaux en direction de la salle de transit de l'Accueil Notre-Dame (ancien Accueil N-D, Accueil Bernadette, puis le nouvel Accueil N-D), le pèlerinage sur place peut enfin débuter.





Pèlerins malades attendant leur transport

Quelques cars sont réservés pour les hospitaliers à l'arrivée du train afin de leur permettre de rejoindre l'Accueil Notre-Dame au plus vite pour préparer la venue des pèlerins malades. Ensuite, quelques hospitaliers arrivent à s'infiltrer dans les cars des pèlerins malades en fonction de l'humeur des responsables de gare de l'HDNL ! Les autres n'ont d'autre choix que de rejoindre les sanctuaires de Lourdes à pied. C'est d'ailleurs le cas pour tous les hospitaliers de service en gare. Du fait des consignes de sécurité, actuellement le transport d'hospitaliers dans les cars prévus pour les pèlerins malades est devenu interdit.

2.3.10. Au retour sur Paris

Nous arrivions sur Paris vers 6h30-7h du matin.
Tout comme l'arrivée à Lourdes, les hospitaliers s'affairent depuis 5h du matin afin de donner les derniers soins aux pèlerins malades, pour être le plus présentable possible à leur famille ou accompagnateur, et ranger leurs valises.

Sur le quai d'Austerlitz, si la joie d'être rentrés sur Paris est bien là, beaucoup d'hospitaliers ressentent une grosse tristesse à devoir quitter les pèlerins malades avec lesquels ils ont partagé tant de belles choses durant ce pèlerinage et lié tant d'amitiés. Quelques hospitalières ont leur mouchoir à la main et les yeux rouges, mais tout le monde est gai. Un bisou par-ci, un au revoir par-là... la vie parisienne doit reprendre !

2.4. Les trains dans les années 1975-2002

C'est en 1975 que furent mises en service les voitures Corail qui sont des voitures de voyageurs de la Société Nationale des Chemins de fer Français. Malheureusement, si l'A.B.I.I.F. a pu bénéficier assez rapidement des nouvelles voitures « Ambulance », les ancien wagons verts de la SNCF sont restés d'actualité pour les hospitaliers encore un petit moment.



NDRL : Le nom de baptême « Corail », qui s'applique aussi aux trains composés de ces voitures, est la contraction de « confort » et « rail ». Ce nom popularisé par la publicité évoque également la couleur orange vif [corail] *des portières qui caractérisait la première*



livrée de ces voitures.

2.4.1. Quels changements ?

Nous garderons nos bonnes vieilles habitudes. L'organisation et les horaires de train vus plus haut n'ont pas changé.





On notera que, probablement vers les années 1990 ou 2000 (?), l'A.B.I.I.F. a apporté quelques aménagements pour le bien-être des pèlerins malades tels que :

- La mise en place d'un service de petit-déjeuner sur le quai d'arrivée à la gare d'Austerlitz. Chaque pèlerin malade avait alors la possibilité, avant de repartir dans son lieu de résidence, de prendre un petit café ou chocolat ou thé et une viennoiserie.
  Ce n'est que quelques années après le début de ce service que les hospitaliers ont également pu en bénéficier. C'était bien réconfortant avant d'attaquer le rangement et nettoyage des wagons, puis rapatrier tout le matériel de l'A.B.I.I.F. vers les camions afin de les charger. Pour les plus jeunes (quelques anciens aussi y participent), la journée n'est pas terminée. Pour certains, après avoir pris un petit-déjeuner au café de la gare, il fallait prendre le métro pour rejoindre nos caves de l'avenue du Roule à Neuilly, puis celles d'Issy-les-Moulineaux afin de décharger les camions et apporter de l'aide à un premier rangement succinct du matériel.
- La mise en place d'un petit carnet permettant de noter tous les bagages, cannes, sacs divers, déambulateur, mécanique avec ses composants... que le pèlerin malade emmène avec lui. C'est très pratique lorsque nous perdons quelques choses pour le retrouver (étiquette qui se détache), mais aussi pour rassurer le pèlerin malade qui pense avoir pris avec lui tel ou tel sac alors qu'il ne l'avait pas sur le quai au départ.
  N.B. On peut noter que ces dernières années, grâce à la technologie à porter de main, certains ont pris l'habitude de prendre tout en photos avec leur smartphone, ce qui facilite d'autant les recherches éventuelles à faire.
- La location de chaises installées sur le quai de la gare d'Austerlitz qui permet de proposer aux pèlerins malades arrivant tôt de s'asseoir sur le quai en attendant de monter dans leur wagon.
  Avant le départ du train, une petite soupe chaude leur était servie en complément du diner sorti du sac que chacun emmenait avec lui.



- Une meilleure identification de quelques responsables Abiifiens.
  Dans les toutes premières années qui ont suivi le regroupement de nos pèlerinages en 1994, le Conseil a mis en place, pour les infirmières et les brancardiers assurant des responsabilités dans le cadre des pèlerinages, de nouveaux brassards afin de mieux les repérer, tant pour les pèlerins malades que pour les hospitaliers. Chaque responsabilité a sa couleur, sachant que

sur tous les brassards figure l'inscription « Hospitalité Île-de-France » en rouge sur fond bleu. Il y en avait pour :

- Les chefs (responsables) de salle : brassard blanc (similaire à la première génération de brassard, mais un peu plus large).
- Les responsables de wagons/voiture : brassard vert.
- Les infirmières DE : brassard rouge.



2.4.2. Les voitures de voyageurs

Pas de changement, au début, au niveau de l'organisation des voitures de voyageurs. Elles accueillent toujours les hospitaliers... avec leurs cadres en bois et matelas.

Ce n'est que vers les années 1987-1988 que la SNCF a mis à disposition des hospitaliers des voitures « couchette » de seconde classe (wagon vert) pour un meilleur confort.



Ce fut un grand changement avec les voitures « couchettes ». En effet, dorénavant, les anciennes voitures « couchettes » des trains de voyageurs réguliers étaient mises à la disposition des trains de pèlerinage. Plus besoin de nos cadres en bois et matelas. Toujours ça en moins à déménager de nos caves.

2.4.3. De nouvelles voitures « Ambulance »

En 1977, avec l'arrivée des trains Corail, nous avons eu le plaisir de découvrir de nouvelles voitures « Ambulance » (de type So) qui permettaient de disposer de 40 couchettes par voiture (20 de chaque côté de la plate-forme centrale) avec matelas recouvert de Texoïd (simili cuir).



La SNCF mettait à notre disposition le nombre de voitures « Ambulance » dont nous avions besoin (3 ou 4 voitures « Ambulances » nous suffisait, jusqu'au regroupement de nos pèlerinages Diocésains en 1994 où le nombre a pu aller jusqu'à 8 voitures « Ambulances »). Plus besoin de nos nombreux cadres en bois et matelas Dunlopillo © (sauf pour les hospitaliers dans les voitures de voyageurs durant un certain temps).



On notera que les accompagnants et quelques pèlerins malades (sans handicap majeur) ne voyageaient pas dans les voitures « Ambulance », mais dans les voitures de voyageurs.

Outre le confort, la différence résidait principalement sur la possibilité, pour les hospitaliers, de pouvoir accéder à certains pèlerins malades par les 2 côtés. En effet, il y avait toujours un couloir central, mais également un petit couloir sur un des côtés dans lequel il était possible de se faufiler (il était souvent très encombré de bagages des pèlerins malades), notamment pour aider aux soins. Des rideaux permettaient également aux pèlerins malades de s'isoler un peu, en les tirant durant la nuit.





Peu de pèlerins malades ne souhaitaient être en haut. Il fallait donc parfois beaucoup de diplomatie afin de les convaincre que nous n'avions, hélas, pas le choix ! Des filets de protection « SNCF » étaient disponibles et nous avions la possibilité de les renforcer encore avec nos anciens bat-flancs en bois que nous emmenions toujours avec nous.

Les dernières années du train « Corail », l'A.B.I.I.F. mettait à disposition des hospitaliers de garde de nuit (infirmières et brancardiers) des couchettes dans les voitures « Ambulance ». C'était plus pratique lorsqu'on avait besoin d'eux et cela éviter le passage dans les autres voitures « Ambulance » quand on prenait ou arrêtait sa garde de nuit. Pour ce faire, l'équipe « wagon » aménageait d'un côté le dernier espace couchette en l'équipant de 6 couchettes (3 de chaque côté, au lieu de 2 seulement pour les pèlerins malades).
Les consignes étaient données, à tous les hospitaliers :

- de ne pas circuler dans le train, sauf en cas de service.
  Bien sûr, cette consigne n'était pas toujours très bien respectée par les uns et les autres.
- de ne jamais descendre du train lors des arrêts...
  mais descendre fumer une cigarette ou aller boire une verre d'eau, un café ou un chocolat à la machine à café de la gare était parfois tentant... au risque que le train reparte sans nos récalcitrants (ce qui est arrivé naturellement !).

Les relations avec la SNCF n'ont pas toujours été un long fleuve tranquille comme en témoigne ces quelques lignes de notre président du moment :

> *«... [vi]Les principales remarques portaient sur le transport. Si les nouvelles ambulances sont très appréciées, il reste aberrant pour chacun qu'il ne faille laisser inoccupées plus de 45 places, alors que 4 ou 5 voitures (environ 300 places) roulent à vide, et nécessairement bouclées.*
> *Je tiens à vous tenir informés que les interventions que j'ai faites, depuis notre retour, tant à ce sujet que sur le fait d'avoir placé 3 ambulances à la suite, sans intercaler de quoi asseoir le personnel les desservant, m'ont valu une fin de non-recevoir.- Pour les trains de pèlerinage en général ont été instituées depuis deux ans des « rames-types » ne comportant aucune voiture pour malades couchés. J'avais donc suggéré qu'il soit procédé à une étude de « rame-types pour train de malades » ; pour toute réponse j'ai eu ceci : « la formation de rames de ce type spécialisé, trop peu utilisé, n'est pas justifié » ! Jugez de l'écoute dont bénéficie votre humble président ! il aurait, je vous l'assure, de sérieux moments de découragements s'il ne percevait le prix de la fusée porteuse que constitue votre affection.- Il fallait cependant essayer d'enfoncer le clou, et peut-être qu'un jour... qui sait ? mais de grâce, que les responsables de voitures veillent au respect des consignes – que nous avons à subir – et ne se croient pas habilités à attribuer à leur guise des places destinées à d'autres, même si au dernier moment elles semblent libres.*
> *J'ajoute qu'une indemnité d'insuffisance d'occupation, très importante, nous a été demandée, mais comme nous occupions largement 90%, j'attends un décompte rectificatif.*
> *Maintenant, tournons-nous vers l'avenir en laissant les nuages passer derrière nous....*
> *Un grand merci.* *Cl. [Claude] BORNICHE »*

L'A.B.I.I.F. commence à avoir quelques inquiétudes concernant le maintien des wagons « Ambulance » par la SNCF ! Ces dernières vieillissent et ne sont plus à 100% opérationnelles (problème d'électricité qui saute fréquemment, chauffage inactif…). Faudra-t-il envisager de voyager en cars ???

> *«... [vii]Les choses s'annoncent bien : nous avons confirmation et des 280 lits à l'Accueil et de notre train habituel… même si la pérennité de ce dernier n'est absolument pas assurée ! Nous réfléchissons et discutons avec d'autres pèlerinages sur les solutions de l'avenir mais il n'est pas facile de mesurer exactement où va la SNCF dans ce domaine et c'est d'elle que viendra la solution lorsque les vieilles ambulances devront être définitivement abandonnées... »*

2.4.4. Le fourgon







Nous disposions toujours d'un fourgon. L'organisation reste inchangée.

2.4.5. Un train de jour exceptionnel

Un petit changement à nos habitudes de circuler de nuit... à cause d'élection ![viiiix]

> *«...Notre pèlerinage de 1995 aura lieu du 22 au 28 avril, soit la 2ème semaine des vacances scolaires. Attention ! Nous pourrions avoir un problème s'il y avait des élections le dimanche 23 avril. Rien n'étant encore officiellement décidé, nous vous tiendrons au courant de toute modification éventuelle... »*

> *«...Notre prochain pèlerinage aura lieu du dimanche 23 avril 1995 (départ vers midi...) au vendredi 28 avril 1995. Nous voyagerons de jour à l'aller pour permettre à tous de voter avant de rejoindre la gare d'Austerlitz et nous n'aurons à Lourdes que 4 journées pleines. C'est encore un changement dans nos habitudes et nous demandons à tous de bien y réfléchir pour que chacun, à sa place, contribue à ce que ce pèlerinage soit un succès pour nous comme pour les malades... »*

> *« [1995] Chers amis,*
> *Un mot de notre tout récent pèlerinage très réussi malgré 2 jours de pluie... Le trajet aller le jour a été très positif en particulier grâce à une très belle messe dans tout le train. La durée de notre séjour limité à quatre jours a paru bien sûr un peu faible à certains : c'était un cas de*

force majeure qui ne devrait pas se reproduire ! Bravo à notre nouvelle chorale qui a rendu nos cérémonies plus joyeuses... »

2.4.6. Des hospitaliers prennent le train régulier

Bien souvent, selon les places rendues disponibles par la SNCF, le nombre de places réservées dans le train pour l'A.B.I.I.F. n'a pas été toujours suffisant pour accueillir tous nos hospitaliers.
Dès lors, certains sont donc amenés à prendre le « train régulier » qui part généralement un peu avant le train blanc (train de pèlerinage) et arrive également avant à Lourdes.

En général, ce sont les hospitaliers sans service dans le train, dont les « p'tites jeunes » du réfectoire et quelques hospitaliers d'un « âge certain », qui prennent ledit train. À notre plus grand plaisir, lors de notre arrivée en gare de Lourdes, ce sont ces mêmes hospitaliers qui se font une joie de venir nous accueillir sur le quai de la gare de Lourdes.
Ce fut le cas, notamment l'année du regroupement de nos pèlerinages Diocésains (Pâques 1994) où une vingtaine d'hospitaliers ont dû prendre le train « régulier » Paris-Lourdes, appelé « La Palombe ».

Par la suite, toujours selon nos effectifs d'hospitaliers, il a également fallu que, parfois, certains hospitaliers prennent le train « régulier », appelés « train jaune » (1998, 2001, 2002, 2003...). Leur nombre pouvait varier d'une dizaine de personnes à plus de cent cinquante (en 2001).

« [x]Chers amis,
Notre pèlerinage 2002 a été un grand succès, favorisé de plus par un temps sans pluie et malgré les difficultés pour la qualité et la définition de notre train qui ne nous a été communiquée que 3 semaines avant le départ !
Que tous ceux qui se sont vus attribuer des places dans le train régulier trouvent ici l'expression de toutes nos excuses, même si la SNCF en est seule responsable… Quelques erreurs de notre part ont, bien sûr, agrémenté les choses !... »

2.5. Les trains dans les années 2003-2013

Pas de changement significatif en dehors des nouvelles voitures « couchettes » fournies par la SNCF.
On notera toutefois que vers 2005, le Conseil complète sa panoplie de « brassards ». En effet, de nouveaux brassards apparaissent pour :

- Les kinés : brassard orange.
- Les responsables restaurant : brassard rose.

2.5.1. De nouvelles voitures « couchettes »



En 2003, la SNCF nous impose une nouvelle organisation dans les voitures SNCF, en mettant à notre disposition des voitures « couchettes » de 2de classe (de type BC10 U) de 60 places réparties dans 10 compartiments.
Dorénavant, seuls 4 voitures « Ambulance » sont mises à la disposition des pèlerinages, et donc de l'A.B.I.I.F. En 2013, il n'en restait plus que 2 seulement mises à notre disposition !
Par contre, après les cadres en bois et matelas, ce sont les oreillers, draps et couvertures que nous n'avons plus besoin d'emmener pour équiper le train... la

SNCF nous fournit tout. Que de matériel en moins à déménager de nos caves où il était stocké durant l'année (séminaire d'Issy-les-Moulineaux). Seules des alèzes étaient mises sur les couchettes.

Concernant lesdites voitures « couchettes », seul le confort des pèlerins malades et des hospitaliers s'est amélioré (de vraies couchettes, une climatisation,..., des plateformes élévatrice pour hisser les pèlerins malades à hauteur [processus un peu dur et un peu long à utiliser... ce qui fait qu'ils ont été très peu utilisés par l'A.B.I.I.F. dont les responsables de wagon préféraient l'embarquement des pèlerins malades avec de bons bras, sachant que nous allions quand même beaucoup plus vite tout en restant aussi efficace !]).

> *«... [xi][2003] Après plusieurs mois de préparation intense voilà le moment béni de l'année : notre pèlerinage. Le 6 Avril, nous partons pour Lourdes.*
> *Gare d'Austerlitz nous nous retrouvons à 750 pèlerins : 450 hospitaliers (1 /3 de nouveaux), 300 malades ou handicapés dont 40 enfants et jeunes adultes.*
> *Grande nouveauté dans la composition du train : les malades sont répartis dans des ambulances et des compartiments : l'accès en est parfois acrobatique mais la joie est grande de partir vraiment ensemble malades et hospitaliers.*
> *Autre nouveauté, le wagon bar, réservé aux « sans service ».*
> *La SNCF n'imagine sûrement pas le nombre de personnes qu'il est possible d'y faire entrer, ni la convivialité possible autour d'un pique-nique improvisé aussi abondant à l'aller qu'au retour.*
> *Arrivée à Lourdes le 7 avril au matin, jour anniversaire de la 17ème apparition. En 1858, Bernadette était à la Grotte à 5 heure ce matin-là, nous à 7 heure à la gare,*
> *prêts à retrouver Marie pendant 5 jours, 5 jours de grâces... »*

Pour les pèlerins malades, nous n'utilisions que 4 couchettes sur les 6 dont disposait chaque compartiment. Celles du haut permettaient d'y déposer les bagages des pèlerins malades.
Sur 2 niveaux, les pèlerins malades étaient confortablement installés. Bien sûr, comme pour les wagons « Ambulance », peu de pèlerins malades souhaitaient être en haut. Tout prétexte était bon, depuis la fréquence des allers/retours aux toilettes, en passant par le vertige ou l'impossibilité de monter avec l'échelle. À notre grand regret, il nous était impossible de satisfaire tout le monde et certains pèlerins malades devaient bien se résigner à aboutir sur la couchette du haut. Là aussi, pour les pèlerins malades installés au niveau supérieur, il était possible de mettre un bat-flanc en bois, en plus d'un filet de protection « SNCF », afin de les sécuriser et leur éviter de tomber durant leur sommeil.

L'organisation, pour les hospitaliers, était identique à celle d'avant. Le matériel était également entreposé dans les sas d'entrée/sortie et sur le siège réservé normalement aux agents de la SNCF.

2.5.2. Un ½ fourgon mis à disposition

Avec cette nouvelle organisation de la SNCF, nous ne disposions plus que d'1/2 fourgon. En effet, ceux-ci étaient inclus pour moitié avec une ½ voiture de voyageurs. Ce n'était pas pour arranger nos affaires, d'autant que le nombre de « mécaniques » augmente d'année en année. Il a bien fallu faire avec ! Du coup, les compartiments voyageurs ont été utilisés pour y mettre lesdites « mécaniques » en les mettant (entassant !) les unes sur les autres. C'est sûr, à l'époque, il fallait être sacrement organisateur et costaux pour tout rentrer… gants obligatoires (Attention, çà pince parfois) !

2.5.3. La fin des trains Corail

Plus les années passèrent, et plus les wagons « Ambulance » se dégradaient. Il faut dire que, sur la fin, leur état n'était pas terrible (problèmes électriques et de chauffage fréquents notamment !). En remplacement, nous avions à notre disposition des voitures de voyageurs en plus, celles à compartiments, qui n'étaient pas toujours très pratiques pour manœuvrer avec les pèlerins malades.

Et puis, en 2013, ce fut le dernier pèlerinage Diocésain avec le train Corail.

> *« [xii]Nous venons de passer 5 jours de vrai bonheur, « d'harmonie, avec une organisation qui roule toute seule ». Nous étions cette année 775 pèlerins, 275 personnes malades ou handicapées accompagnées par 500 hospitaliers...*
> *...La vie Abiifienne ne s'arrête pas à la gare d'Austerlitz. « Adieu, Adieu le train de nuit » rendez-vous en 2014 à la gare Montparnasse !... »*

2.6. Les trains dans les années 2014-2017



Place à la génération « TGV ». Comme nos « Anciens », il a bien fallu s'adapter au transport moderne avec tout ce que cela a pu entraîner de modifications d'organisation et de logistique supplémentaires.

Ce sont les « TGV Atlantique Lacroix Rénové », sur un étage, qui ont été mis à notre disposition.
Nous disposons alors de 20 voitures SNCF nous ayant permis de prendre en charge de l'ordre de 288 pèlerins malades et 518 hospitaliers du fait des places réservées aux bagages et matériel divers, soit plus de 800 personnes.

2.6.1. Les principaux changements

On peut dire que les plus gros changements résidaient dans :

- La fin des trains de nuit.
  Les TGV ne circulent qu'en journée.
- 2 rames de TGV accrochées l'une à l'autre.
  Pour les différencier, on les appellera « rame bleue » et « rame verte ».
  Impossibilité de circuler d'une rame à l'autre, d'où la nécessité de constituer 2 équipes similaires et de doubler notre matériel A.B.I.I.F.
- Plus de couchettes pour les pèlerins malades devant rester allongés.
  Mise à disposition de quelques « kits Lit pèlerin » (une dizaine !), appelés « Briardes ».
- 2 journées dans le train (une à l'allée et l'autre au retour) avec un voyage d'environ 7 heures.
  Nécessité de les intégrer en tant que « journées de pèlerinage » à part entière, d'autant que sur place, du moins lors des 2 premiers voyages, nous perdions 2 journées (3 jours sur place au lieu de 5 jours avec les trains de nuit !).
- Plus de wagon « Fourgon ».
- Plus de temps pour nos infirmières DE pour dialoguer avec les accompagnateurs des pèlerins malades afin de noter les informations indispensables pour les soins et médicaments.
  Elles auront tout le temps de vérifier les médicaments dans le train durant le trajet. Priorité est donnée sur le quai de la gare aux dialogues avec la famille et les accompagnants.

- La mise en place d'un joli tablier rayé vert et blanc pour nos dames « repas » et d'un tablier rayé rose et blanc pour nos dames « panier », afin de les repérer facilement et ne pas les confondre avec les infirmières en service et leur tablier rayé bleu et blanc. (J'espère que vous avez suivi !)
  On notera que le rôle des dames « repas » est (très) important du fait des régimes spéciaux de nos pèlerins malades (fausses routes nécessitant de l'eau gélifiée ou gazeuse, repas mixés pour certains… sans compter sur ceux ayant des allergies particulières tels que : gluten, lactose, fruits à coque, soja…).
- Un nouveau polo « A.B.I.I.F. » pour les médecins : blanc avec le col et les manchettes rouges.
- La mise en place d'une nouvelle série de brassards permettant d'identifier :
  - Les responsables de rame : brassard Jaune.
  - Les responsables de voiture : brassard bleu (rame bleue) et brassard vert (rame verte) [ce sont les anciens qui ont été recyclés].
  - Les médecins : brassard blanc avec une croix rouge entre les broderies « A.B.I.I.F. » et « Médecin ».
  - Mais aussi les kinés qui utilisaient auparavant ceux des infirmières DE : brassard orange.

2.6.2. Une nouvelle organisation

Sous la responsabilité et le contrôle vigilant du Conseil, et plus particulièrement sous la houlette de Jean Christophe Pasquier, une équipe projet a été mise en place durant plus d'un an pour étudier les aménagements à effectuer.

«...Préparation TGV… la nouveauté de cette année !

- *L'équipe projet « TGV ».*
- *Les petites mains pour la peinture (N° des étiquettes « wagon » à refaire du fait du changement de numérotation, chaises bleues à différencier en fonction de chaque rame...), la confection des kits divers (kit « messe », kit « paravent »...) et l'amélioration des bannières de salle…*
- *L'adaptation de tous les documents à la nouvelle organisation du TGV (enquêtes, feuilles de train, consignes diverses aux responsables...).*
- *Les contacts divers à coordonnées avec l'ANDL [Accueil Notre-Dame de Lourdes] et les autres pour les réservations / prêts / commandes /… avec toute la gentillesse de nos interlocuteurs (Accueil NDL, Rosaire, Hospitalité d'Ivry, SNCF, notre agence de voyage…).*
- *Notre nouvelle gare… Montparnasse nous voilà !*
- *Notre nouveau train de jour : nos vieilles ambulances au rejet avec l'arrivée de notre nouveau « TGV » offrant la grande possibilité de pouvoir affecter une salle par wagon :*
  - *2 rames avec 20 voitures (dont 14 voitures/salles).*
- *Des supers horaires… surtout pour le retour* [levé des hospitaliers vers 4h30 du matin !].
- *Notre nouvelle organisation testée en temps réel : pas de problème majeur rencontré.*

- *L'allée et le retour en train : 2 vrais jours de pèlerinage avec messe et chemin de croix, présentation de salle, présentation du pèlerinage, animation, repas, goûter… et surtout un merveilleux contact avec les pèlerins malades... ».*

Et vint le jour « J » du départ pour le pèlerinage de Lourdes avec notre nouveau train « TGV » et qui plus est de jour !

> *« [xiii][2014] Chers amis,...*
> *...Et puis comme pour nous entraîner sur le chemin de la joie de la conversion, nous allons vivre un pèlerinage historique dans la vie de l'A.B.I.I.F. : fini le train de nuit et les wagons-ambulances, nous rompons avec une tradition aussi ancienne que l'A.B.I.I.F.*
> *Pour la première fois [*] nous allons voyager de jour en TGV.*
> [*] NDLR : Comme vu plus haut, pour cause d'élection, l'A.B.I.I.F. avait déjà effectué un aller sur Lourdes en journée, le dimanche 23 avril 1995.
> *C'est une chance ! Certes un meilleur confort, mais surtout une organisation nouvelle. Nous serons regroupés par salle dans les voitures : aumôniers et hospitaliers avec les pèlerins malades ou handicapés. Le voyage sera un vrai temps de vie de salle : nous aurons le temps de faire connaissance et aussi la joie de célébrer la messe des rameaux à l'aller et de suivre un chemin de croix au retour.*
> *Une équipe dynamique travaille depuis un an à cette toute nouvelle organisation avec créativité et compétence. Vous en avez eu un premier aperçu à l'assemblée générale. Pour vous en donner tous les détails, afin d'accueillir les pèlerins malades en toute sérénité, deux réunions sont prévues, le 3 avril pour les responsables-voitures, et le 10 avril pour tous à la réunion départ.*
> *Vous savez que la réussite de toutes nos activités dépend d'une préparation minutieuse.*
> *Alors lisez très attentivement toute cette circulaire, notez bien les dates des réunions de préparation du pèlerinage... »*

Hormis ces problèmes d'organisation et de logistique (nombreux et variés !), on peut considérer que tout ce qui concerne la préparation des voitures SNCF par les responsables de voiture[7] et les « chefs » de salle (devenus « responsables » de salle) n'a pas beaucoup changé. Il faut dire que le rôle de chacun a été bien défini : les responsables de voiture s'occupent de la logistique pour que tout se passe bien (préparation de la voiture, décoration, chargement des valises, embarquement des pèlerins malades...) ; les chefs de salle … pardon, les responsables de salle, quant à eux, jouent leur rôle d'accueil des pèlerins malades et d'animation de salle tels qu'ils le feraient sur place à Lourdes.

Bien sûr, on ne peut ignorer que cela a quand même nécessité quelques nouvelles réflexions et adaptations par rapport à nos « bonnes vieilles habitudes » pour préparer un pèlerinage et particulièrement aussi pour l'affectation des salles et voitures.

Il en est de même pour ce qui est des embarquements / débarquements de pèlerins malades qui est également similaire, même si quelques aménagements ont eu lieu.

Par contre, ce n'est pas le cas concernant la non-existence de voiture « Ambulance » d'une part et l'absence totale de mise à disposition de wagon « fourgon » d'autre part.

[7] Dorénavant, on ne parlera plus de « wagon », mais de « voiture »

Les briardes (dites « kits lit pèlerin »)



Pour les pèlerins malades ne pouvant voyager assis ou ceux dont la durée du trajet est trop longue pour rester assis tout le temps, la SNCF, via nos hospitalités « sœurs », a mis à notre disposition des « kits lit pèlerin » (appelés également « briarde »). C'est l'Hospitalité d'Evry qui les stocke pour la région parisienne et nous les loue pour la durée du pèlerinage (caution !).

Malheureusement, seules les voitures de 1ère sont en mesure d'accueillir lesdites briardes, ce qui en limite considérablement le nombre de pèlerins malades pouvant voyager allongés. Pour l'A.B.I.I.F., une dizaine de briardes environ sont installées. Les briardes sont montées entre 2 fauteuils face à face disposant d'une tablette permettant de la fixer.

Certains pèlerins malades, bien que confortablement installés (si l'on peut dire !), ont peur de tomber (malgré le petit bat-flanc intégré à la briarde) du fait de la hauteur du « lit » qui est relativement haute. Nos bat-flancs en bois sont donc de nouveau mis à contribution pour leur bien-être.

Les fauteuils électriques et mécaniques (fauteuil pour handicapés)

Pour les fauteuils électriques, le seul endroit envisageable correspond à celui prévu par la SNCF dans les voitures de 1ère aux emplacements réservés à cet effet... mais leur nombre est extrêmement limité (4 fauteuils pour les 2 rames !).

Pour les pèlerins malades sur des « siège-coques » adaptées à leur morphologie, le choix a été fait, lorsque ceux-ci sont amovibles, de les transposer sur les sièges voyageurs en les fixant avec des sangles. Ne disposant que de peu de place pour les fauteuils (et seulement en 1ère classe), cela permet de pouvoir disposer de places supplémentaires et de mettre le fauteuil en fourgon (cf. ci-dessous).

Pour les autres fauteuils, l'idée majeure a été de faire en sorte d'en louer un maximum sur place à l'Accueil Notre-Dame de Lourdes... mais n'allez pas croire que c'est si simple que ça ! Imaginez un pèlerin malade qui vient en ambulance ou en PAM (Pour Aider à la Mobilité : service public de transport collectif de porte à porte destiné aux personnes handicapées). Croyez-vous que les ambulanciers vont repartir vers leur point de départ uniquement pour aller déposer un fauteuil ? Ne parlons même pas du coût que cela engendre, du fait qu'il peut s'agir d'un dimanche ou d'un jour férié, voire également que certains des fauteuils sont adaptés aux pèlerins malades. Bref, vous l'aurez compris, pas de dérobade possible, nous devons embarquer à bord du train de nombreux fauteuils.

Les fourgons

En l'absence de fourgon, il a fallu imaginer comment réserver des espaces particuliers dans le train pour stocker, outre le nombreux matériel de l'A.B.I.I.F., les mécaniques (fauteuil pour handicapés) devenus au fil des ans de plus en plus nombreuses et encombrantes. Heureusement, la plupart d'entre elles sont pliables afin de limiter leur encombrement de stockage.

L'utilisation des espaces « Famille » (2 voitures à l'extrémité de chaque rame) seront choisis pour stocker lesdites mécaniques (en les mettant les unes sur les autres... comme au bon vieux temps !), mais aussi notre matériel A.B.I.I.F. En complément des 2 « fourgons virtuels » (un par rame à une extrémité), l'utilisation des voitures « Bar » (une par rame) est réservée pour le stockage du matériel A.B.I.I.F. qui peut être utile durant le trajet (pharmacie, réserve « matériel », oxygène…).

On notera que pour faire perdurer la tradition du repas dans le fourgon, ce sont les voitures « Bar » qui permettront de le faire dans une très bonne ambiance... même nos responsables SNCF y sont conviés (toujours un peu retissant au début, étant de service, ils finissent par accepter !).
On notera que l'A.B.I.I.F. prévoit également d'utiliser un local technique pouvant héberger un fauteuil électrique (non pliable et encombrant). L'accès se fait par l'extérieur et la SNCF (le conducteur) n'a aucune obligation d'accepter du fait de la nécessité de pouvoir accéder auxdits locaux techniques au cas où. Il y en a 2 par rame à chaque extrémité.

2.6.3. Une nouvelle gare et de nouveaux horaires

La gare de départ et d'arrivée sera désormais la gare Montparnasse à Paris, Voie 24 - Point de rencontre Groupe N°1, à l'extrémité du hall de départ des trains et proche de la rampe d'accès facilitant le transport des pèlerins malades venant en ambulance, en taxi ou en voiture particulière d'une part, et le déchargement / rechargement du matériel des camions affrétés par l'A.B.I.I.F. d'autre part.

À Paris, le train arrive généralement 1h½ ou 2h avant le départ prévu vers 12h. Là encore, on a juste le temps de préparer les voitures SNCF avant l'arrivée des premiers pèlerins malades sur le quai. Interdiction par la SNCF de mettre des chaises sur le quai pour les pèlerins malades en attente ! Il faut dire que le quai est très étroit (notamment du fait des escaliers sur le côté en plein milieu du quai), contrairement à celui de la gare d'Austerlitz qui était particulièrement grand (double quai).

Après un long et bon après-midi dans la joie, le recueillement et la bonne humeur, on arrive à Lourdes vers 19h00, après environ 7h de train de jour.

Au retour de Lourdes, les horaires étant très matinaux (départ vers 9h), cela oblige les pèlerins malades à être réveillés vers 5h30 afin d'avoir le temps de faire une petite toilette et prendre un petit-déjeuner avant de monter en gare de Lourdes. Le train étant toujours (souvent) à quai, cela permet aux hospitaliers de service de gare de monter en gare de Lourdes (petit-déjeuner pris) plus tôt pour aménager les voitures SNCF avant l'arrivée des premiers pèlerins malades.



... Mais avant cela, que s'est-il passé la veille et durant la nuit ? Les pèlerins malades ont dû boucler leurs valises avant l'extinction des lumières et ne conserver que le minimum pour la toilette du matin et la tenue de train du lendemain. L'A.B.I.I.F. a tout prévu... un sac rouge et bleu (couleur de l'A.B.I.I.F.) a été fourni à chacun d'eux pour y mettre leurs affaires (change, trousse de toilette…).

Après les activités du soir (par exemple l'hémicycle pour les hospitaliers... suivi d'un petit verre à la « Terrasse », [nom officiel du café : « Le Riviera Sol »] pour fêter les nouveaux engagés), l'équipe « logistique » (anciennement équipe « fourgon ») se met en branle pour remonter toutes les valises des pèlerins malades vers le transit et, si disponible, dans les camions qui partiront très tôt le matin. Cela va prendre une partie de la nuit ! Pour cette équipe, certains avaient fait le choix de ne pas dormir la première année. Cette (mauvaise) expérience n'a plus été renouvelée afin de profiter, malgré tout, de quelques heures de sommeil. En effet, ils doivent être sur le pont de très bonne heure (4h ou 5h du matin) afin de charger les camions et les décharger en gare de Lourdes au plus

vite, puis de répartir par voiture SNCF les bagages/fauteuils/… pour que les équipes de service de gare A.B.I.I.F. puissent les aménager avant l'arrivée des pèlerins malades.

L'arrivée sur Paris est vers 16h.

2.6.4. Les activités dans le train



Ambiance de train (Gilles Delacour)

Pour la première fois depuis l'existence de l'A.B.I.I.F., nous avons eu la joie de pouvoir rassembler l'ensemble d'une salle dans une même voiture SNCF. Les hospitaliers, pour la plupart, étaient installés à côté d'un pèlerin malade, facilitant ainsi une meilleure prise de contact et un accueil plus chaleureux. Les autres, dits « sans service » (par exemple les jeunes du réfectoire) sont affectés à une voiture SNCF sans pèlerins malades, mais font des allers-retours vers la voiture SNCF de leur salle pour les différentes activités dans le train.

Grâce à ce dispositif, les trajets en train sont devenus 1 journée de pèlerinage à part entière (nous disposons d'environ 7 heures de train !). Heureusement d'ailleurs, car 3 jours seulement sur place les deux premières années se sont avérés vraiment très courts ! Nous disposons dorénavant de 4 jours sur place.

Une fois tout le monde à bord du train gare Montparnasse, le pèlerinage peut donc commencer.
Tout comme c'était le cas en salle à Lourdes le premier jour, une présentation de l'ensemble des pèlerins malades et hospitaliers a lieu. Bien sûr, selon la configuration des voitures SNCF (particulièrement celles ayant des compartiments), et ce, malgré la sono (parfois défaillante !), il n'est pas toujours évident d'entendre ce qu'il se dit d'un bout à l'autre de la voiture. Des relais sont généralement effectués par les hospitaliers. Une salle a même eu l'idée d'utiliser une « tablette informatique » pour prendre en photo celui ou celle qui parle, et faire le tour des personnes pour le montrer aux autres voyageurs de la voiture SNCF... vive la technologie ! Comme en salle, ces présentations sont toujours des moments forts.

Bien sûr, c'est aussi une occasion pour présenter le déroulement de notre pèlerinage par les chefs (responsables) de salle et le thème du pèlerinage par l'aumônier de la salle.

Et puis vient l'heure du repas. Chacun ayant emporté son repas (sauf la première fois où l'A.B.I.I.F. s'en était chargée avec un plateau repas du fait de l'inconnu des horaires) déjeune en compagnie de son voisin.

Une nouveauté avec notre organisation « TGV » : des dames « repas » ont été mises en place pour tout ce qui touche les boissons (distribution de l'eau, du café...) et la nourriture (plateau repas la première année en tenant compte de tous les aspects « régime » ou « intolérance », goûters...), mais aussi pour s'assurer que tous les pèlerins malades ont bien apporté leur repas (en cas d'oubli, l'A.B.I.I.F. dispose toujours que quelques plateaux-repas ou sandwichs et eau à distribuer !).

Un café est alors servi et, pour certains, une petite sieste s'impose avant de reprendre les activités.

À l'aller (et parfois au retour), une messe est célébrée dans chaque voiture par l'aumônier de la salle. Un autel est alors confectionné par les uns et les autres. Cette cérémonie est un moment particulièrement chaleureux et priant qui permet de bien démarrer (ou terminer) son pèlerinage.
Pour notre premier pèlerinage en TGV, nous étions le dimanche des Rameaux à l'aller et le jeudi Saint au retour.
C'est donc tout naturellement qu'à l'aller eut lieu la messe dans le train avec une distribution et bénédiction de buis pour tous...
... et qu'au retour, le chemin de croix, qui a lieu habituellement à Lourdes, s'est déroulé dans le train.

Vient ensuite un temps de partage où chacun peut s'exprimer en fonction des activités propres à chaque chef (responsable) de salle.

... n'oublions pas non plus le goûter avant d'arriver à Lourdes.

Au retour, le réveil (très) matinal et la fatigue de ces quelques jours intensifs de pèlerinage font que tout le monde somnole beaucoup. Traverser l'ensemble d'une rame après 1 heure de trajet est une curiosité ! C'est comme si personne ne vous voyait passer à côté de lui.
Mais les activités finissent toujours par reprendre le pas (débriefing du pèlerinage avec les pèlerins malades et les hospitaliers, animations diverses, café, messe ou chapelet...).
Arrivée gare Montparnasse, tout le monde descend ! Dans un cafouillage indescriptible, chacun vient chercher son pèlerin malade. Si à l'Aller tout se passe relativement bien du fait de l'arrivée de pèlerins malades échelonnée dans le temps (L'A.B.I.I.F. convoque les pèlerins malades à des heures différentes), il n'en est pas de même au retour... tout le monde est là ¼ h ou ½ h avant et souhaite rentrer au plus vite chez lui. Taxis, ambulances, voitures de particulier, PAM,... tout ce beau monde s'engouffre vers la rampe d'accès voitures, non prévue à cet effet, créant un énorme embouteillage du fait de l'étroitesse de cette voie, en principe réservée aux taxis et aux quelques camions pour décharger/charger rapidement. Depuis quelques années maintenant, la SNCF aide au trafic de cette zone afin de la fluidifier au maximum !

Pour nous, les hospitaliers, il nous reste encore un peu de travail. Nous devons vider les voitures SNCF dès le dernier pèlerin malade sorti (la SNCF nous alloue une ½ heure seulement, voire une heure, pour tout sortir... bien sûr nous faisons au mieux, même si nous débordons un peu... no comment !), puis aider au chargement des camions pour l'ensemble du matériel A.B.I.I.F. qui doit retourner dans nos caves d'Issy-les-Moulineaux.

Vient alors la fin de pèlerinage pour certains, sachant que de nombreux hospitaliers (souvent les « jeunes » et quelques « anciens ») vont rejoindre Issy-les-Moulineaux pour aider au déchargement des camions et effectuer le premier tri (repérer les couvertures [opération « sniffing »] et autres taies d'oreiller... qu'il faut donner à nettoyer (les blouses et tabliers ont été récupérés sur le quai de la

gare), et enfin sortir des paniers et malles les denrées périssables). S'en suit alors un repas très convivial avant de repartir chez soi.

On notera qu'en 2015, l'A.B.I.I.F. battait un premier record de présence avec plus de 80 hospitaliers (infirmières et brancardiers) pour se répartir la tâche (... nous ne sommes jamais de trop du fait de la fatigue et de l'envie d'aller prendre une bonne douche ou prendre un bain pour se prélasser !). En 2018, un nouveau record est battu avec plus de 120 hospitaliers venus aider à Issy-les-Moulineaux.

En fin de soirée, il est de coutume de se retrouver pour une messe et une soirée joyeuse où chacun amène quelque chose en complément des restes de nourriture des plateaux repas du train (boissons, pizzas, quiches, saucissons, jambon divers, fruits, gâteaux...). On projette quelques photos prises par les hospitaliers... et, pour les plus courageux, on danse.
Avec notre arrivée sur Paris plus tardive, il arrive que ce ne soit que le lendemain soir que nous nous retrouvions !
La vie parisienne va pouvoir reprendre son cours après une bonne nuit de repos.

> *« [xiv][2014] Très chers amis,*
> *Nous étions 800 sur le quai de la gare Montparnasse, le dimanche des Rameaux.*
> *Pèlerinage d'une intensité particulière, porté par le thème pastoral : « Lourdes, la joie de la conversion ».*
> *Premier voyage en TGV ! Voilà des années que nous en parlions ! Depuis des mois une équipe s'était mobilisée pour mettre au point la réorganisation de notre voyage, prévoyant dans les moindres détails le confort de nos amis malades ou handicapés. « Organisation incroyable, travail considérable pas loin de la perfection… » Merci aux équipes train, matériel et fourgon, vous nous avez permis de vivre 2 vraies journées de pèlerinage dans le TGV : un réel bonheur de voyager réunis hospitaliers et pèlerins malades par salle.*
> *Joie simple de regarder par la fenêtre : « c'est mieux qu'à la télé ».*
> *Joie de la rencontre : nous avons eu le temps d'échanger, d'écouter, de témoigner, de rire, de prier : les 8 heures de voyage sont passées si vite.*
> *Joie de célébrer la messe des Rameaux : 14 messes ont été célébrées dans les wagons décorés de buis avec bénédiction des rameaux et lecture de la Passion ! Merci à nos 14 aumôniers !*
> *Nous sommes dans la joie, une joie immense !...*
>
> *...Nathalie Legendre »*

> *« …[xv][2017] Enfin après plusieurs mois de réunions, comités d'organisation, fermentation, c'est le Grand départ tant attendu pour Lourdes.*
> *Lourdes, 285 personnes malades ou handicapées, 560 hospitaliers, 14 salles, 15 médecins, 16 infirmiers (c'est d'ailleurs les plus rares donc à bichonner), 6 jours merveilleux, des temps forts et beaucoup d'amour.*
> *On retiendra parmi d'autres merveilles, ces 22 hospitaliers et hospitalières qui ont choisi de s'engager.*
> *Puis le dernier voyage dans le dernier train TGV à 1 étage après (couic) on passe à 2 étages… »*

2.7. Les trains depuis 2018



Quelques mois avant le départ du pèlerinage 2018, la SNCF nous indique que, dorénavant, notre train de pèlerinage sera un « TGV Duplex » et que de 20 voitures nous passeront à 16 voitures… mais à 2 étages ce qui entraine un nombre beaucoup plus important de places disponibles.
Une nouvelle petite équipe va devoir étudier à nouveau ce qui va changer pour nous !

On peut dire qu'il n'y a pas eu de très gros changements par rapport aux « TGV Atlantique », cependant ils furent importants en termes d'organisation :

- Gain d'une heure de trajet grâce à la ligne Paris-Bordeaux qui permet de rouler beaucoup plus vite.
- Plus de voiture permettant de faire un « fourgon virtuel ». On décide de réserver le bas de 2 voitures de queue en occupant les places « passagers ».
- La mise en place d'un nouveau brassard (2019) permettant d'identifier les responsables « logistique » : brassard blanc avec un ruban de la couleur de la rame (bleu ou vert).
- Les hospitaliers n'ont plus de place à côté des pèlerins malades, le choix ayant été fait de mettre tous les pèlerins malades dans le bas des voitures (en dehors de quelques pèlerins malades pouvant se déplacer relativement facilement qui occupent le haut d'une voiture).
- Tous les hospitaliers doivent se relayer pour « visiter » les pèlerins malades et assurer les différentes activités.

On notera qu'à partir de 2022 (après 2 ans sans pèlerinage du fait du Covid), c'est depuis la gare de Vaugirard - Montparnasse 3 que nous partons (quai 25 hall 3, au lieu du quai 24 de la gare Montparnasse).
Cette année-là fut un peu délicate du fait d'un départ du pèlerinage de Versailles moins d'une heure seulement avant nous d'une part, et la prise en charge de quelques Versaillais dans une des voitures de notre train d'autre part ! En effet, suite au Covid encore en vigueur et les aspects sanitaires en résultant, le nombre de pèlerins (malades et hospitaliers) ne permit pas de remplir nos 2 rames de TGV habituelles. Pour amortir nos frais, l'A.B.I.I.F. a proposé à Versailles de partager une de nos voitures (dans leur train, Versailles n'avait affrété qu'une seule rame au lieu des 2 habituelles !). Du coup, on a également pris en charge l'ensemble de l'équipe MiniBiif qui parfois voyage dans un autre train.
On ajoutera également que le contrôle, à l'aller, de l'ensemble des pèlerins (malades et hospitaliers) devant avoir leur « pass sanitaire » valide et un test « antigénique » de moins de 48 heures négatif, n'a pas facilité l'accueil des pèlerins malades (une seule personne a été refusée de voyager avec nous, et d'autres nous ont rejoint sur Lourdes dès leur test négatif). Notre satisfaction : nous sommes rentrés sur Paris avec zéro pèlerin covidé (un test « antigénique » a été effectué à l'ensemble des pèlerins malades afin de leur permettre de rentrer dans leur établissement en connaissant leur situation face au Covid de retour de Lourdes).





2022 … une tenue pas trop règlementaire pour notre responsable de train !

Les avantages de cette gare pourraient se résumer comme tels :

- Circulation des véhicules (Taxis, ambulances, PAM, particuliers, …) beaucoup plus rationnelle et efficace.
- Déchargement et chargement des camions facilités.
- Quai d'embarquement plus large permettant une meilleure fluidité tant du matériel que des pèlerins, sachant que seule une rame est couverte, l'autre étant à l'extérieur du quai (problème quand il pleut bien sûr !).
- Hall d'accueil avec quelques sièges permettant aux pèlerins d'attendre … et en plus au chaud sans courant d'air.



Sur le quai de retour à la gare de Vaugirard- Montparnasse3 (Gilles Delacour)

La nouvelle gare de Vaugirard - Montparnasse 3 (2022)



Une arrivée directe sur les quais



Une vraie salle d'accueil





L'accueil des Pèlerins malades





Des quais accessibles

[i] **http://www.larepubliquedespyrenees.fr/2010/08/16/histoire-comment-le-train-est-apparu-dans-la-cite-mariale,151014.php**

[ii] **http://ladom.typepad.fr/lacs_et_dominicains/2007/10/histoire-du-ple.html**

[iii] **Extrait du « Petit Coup dans le rétroviseur pour ceux qui s'intéressent aux débuts du train Bleu** » (D'après l'opuscule réalisé en 1995, pour le centenaire de l'Association des brancardiers du Nord) : http://trainbleu.free.fr/historiquetrainbleu.php

[iv] **Souvenir d'un brancardier de Bernard Mellerio**

[v] **Extrait de la « Circulaire - Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France de Septembre 2004 »**

[vi] **Extrait de la « Circulaire - Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France du 27 Octobre 1977 »**

[vii] **Extrait de la « Circulaire - Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France de Janvier 2002 »**

[viii] **Extrait de la « Circulaire - Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France du 15 Septembre 1994 »**

[ix] **Extrait de la « Circulaire - Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France du 19 Janvier 1995 »**

[x] **Extrait de la « Circulaire - Association des Brancardiers et Infirmières de l'Île-de-France de Mai 2002 »**

[xi] **Extrait du rapport moral de Nathalie Legendre en 2003**

[xii] **Extrait de la « L'A.B.I.I.F. : Notre Hospitalité - Lettre d'informations de l'Association des Brancardiers & Infirmières de l'Île-de-France de Mai 2013 »**

[xiii] **Extrait de la « L'A.B.I.I.F. : Notre Hospitalité - Lettre d'informations de l'Association des Brancardiers & Infirmières de l'Île-de-France de Janvier 2014 »**

[xiv] **Extrait de la « L'A.B.I.I.F. : Notre Hospitalité - Lettre d'informations de l'Association des Brancardiers & Infirmières de l'Île-de-France de Mai 2014 »**

[xv] **Extrait du rapport moral de Pauline Vignon en 2017**