

NOTRE VOYAGE FERROVIAIRE DU 13 JUIN 2026

LE PROJET

Comme nous l'avions annoncé, nous avons réalisé notre voyage ferroviaire le 13 juin 2026. Nos membres avaient plébiscité une sortie dans le centre de la France, sur le trajet du Lyon – Bordeaux, axe qui avait été choisi en son temps par la Coopérative ferroviaire Railcoop.

Si le regroupement des participants, membres ou sympathisants de notre association, s'en est trouvé facilité, l'objectif d'aller vers les élus, populations, associations et presses locales, a exigé un gros effort d'organisation. Mais il fallait aussi ajouter un peu de découverte, touristique et géographique, pour celles et ceux qui avaient traversé la France pour nous rejoindre, et découvrir les secrets de cette région que nous aimons.

Tout faire dans une journée, voilà quel était le challenge !

LA CONCEPTION DE LA JOURNÉE

Alors, sur ce trajet ferroviaire emblématique, nous devons d'abord respecter les rencontres déjà réalisées lors de notre grande opération de 2024, le « Grand Défi ». C'est donc à Gannat, Montluçon et Guéret que nous avons pris rendez-vous. Et puis, nous nous sommes aperçus que nous passions devant un grand site industriel, la carrière Imerys de Montebras en Creuse, alors, nous avons ajouté là un stop pour ne pas oublier le fret ferroviaire. Il est, lui aussi, à chouchouter.

Sur la carte du réseau SNCF, nous voyons que le trajet est loin d'être lisse et régulier :



Où rassembler nos participants ? La carte nous le dit, c'est à Clermont-Ferrand, que tout le monde peut atteindre facilement, que nous ferons notre rassemblement du départ.

Qui va nous faire voyager ? Quelqu'un qui aura la capacité de faire ce trajet aller-retour, les stops indiqués, et ajouter un peu de piment, avec le passage dans la zone spectaculaire de la ligne, entre Gannat et Lapeyrouse, petite gare intermédiaire. Il y a là en effet un cortège de 7 viaducs ferroviaires métalliques et maçonnés à la queue leu leu, où nous allons passer. Aussi, nous ne pouvons pas oublier de découvrir sur place leur construction remarquable. Donc, nous ajoutons des arrêts supplémentaires sur 4 d'entre eux, métalliques, en surplomb du sol. C'est donc un total de 9 points d'arrêts que nous avons soumis à celui qui pourra faire ce déplacement hors norme.

Finalement, ce sera l'association ferroviaire [AAATV de Montluçon](#), déjà organisatrice de ce genre de voyage, qui établira avec SNCF Réseaux la circulation de ce convoi fort inhabituel sur les lignes du Réseau Ferré National, heureusement peu fréquentées ici ce jour-là.

C'est au total un trajet de 400 km que notre autorail va réaliser, à partir, et à destination de Montluçon, en faisant une boucle jusqu'à Clermont-Ferrand et Guéret. En ajoutant 4 arrêts d'une heure en gare, plus une heure pour déjeuner, il faudra donc bien une grande journée pour faire l'ensemble. C'est donc un départ matinal à 9 h et un retour vers 20 h qui nous attend ! Le retour du train s'arrêtera à Montluçon pour éviter un second aller-retour tardif jusqu'à Clermont-Ferrand. Nous ferons ce dernier bout en autocar, les TER disponibles n'acceptant pas de groupe.

LA MISE EN ROUTE ENTRE CLERMONT-FERRAND ET GANNAT

Rendez-vous est pris à 9 h devant la gare de Clermont-Ferrand. Naturellement, la plupart ont dormi la veille sur place pour être à l'heure. Nous sommes 40, massés sous l'auvent, devant Louis, notre président, Georges, notre trésorier et Étienne, notre secrétaire, organisateur du voyage.



Louis puis Georges détaillent l'historique de notre association, et sa philosophie d'action. Le texte de leurs interventions est en annexe.



Devant le plan du trajet, notre kakémono et notre banderole, dépliés là, rappellent l'action que veut mener notre association.



DÉPART DE CLERMONT-FERRAND

Quel train allons-nous prendre ? Un panneau en gare indique, à la voie H, un train spécial, avec départ à 9 h 42. C'est bien le nôtre. La voie H, c'est sur le premier quai devant le bâtiment voyageurs, donc pas de passage souterrain à prendre.



Voici notre autorail. Chez AAATV, c'est du matériel des années 60, appelé X 2900, qui ronronne avant le départ.



La plaque de-destination indique bien Guéret. Nous pouvons embarquer.



Sur la voie d'à côté, l'Intercité de Paris va partir avant nous, mais l'on apprendra qu'il est arrivé à Paris avec plusieurs heures de retard...

Avant le départ, notre Président prend les consignes du chef de train, aujourd'hui le président d'AAATV, et de l'organisateur du trajet.



L'horaire de circulation donné par SNCF Réseaux est strict, mais il a pris en compte toutes nos demandes. C'est un horaire parfaitement sur mesure ! Notre train sera enregistré sous plusieurs numéros, correspondants aux 3 trajets distincts.

Train 801436/37

Clermont Ferrand	9.42
Riom Châtel Guyon	9.53
Gannat	10.09/11.09
Viaduc de Neuvial	11.15/11.17
Viaduc de la Sioule	11.21/11.23
Bellenaves	11.33
Viaduc du Bellon	11.40/11.42
Viaduc de la Bouble	11.47/11.49
Montluçon	12.25

Train 801207

Montluçon	14.45
Lavauf franche	15.06/15.31
Busseau sur Creuse	15.54/15.58
Guéret	16.16

Train 801208

Guéret	17.28
Busseau sur Creuse	17.39
Montluçon	18.23



Nous avons à bord deux agents SNCF d'accompagnement, conformément à la réglementation applicable aux trains touristiques : Un cadre traction chargé, en cabine, de surveiller l'application stricte par le conducteur des vitesses autorisées, tout le long du trajet, ici de 40 à 100 km/h, selon les endroits, et un agent d'accompagnement chargé de contrôler l'ouverture des portes, l'embarquement et la fermeture des portes. La sécurité de ce genre de voyage est complète. L'autorail sera conduit par le président de l'AAATV lui-même.



En salle, tout le monde découvre le *Railbook* que le CA de l'association vient de distribuer à chaque participant. Notez le confort de cet autorail de 60 ans d'âge.



9 h : Rendez-vous devant notre banderole sous l'auvent d'entrée de la gare de Clermont – Ferrand.



Attention ! Les horaires du train sont très précis.



9 h 15 : Embarquement sur le quai de départ.



Respectez strictement les consignes de sécurité des agents AATV



9 h 40 : Départ. Appel des participants à bord du train.

Animation proposée : 3 quizz vous sont soumis, et nous vous exposons les difficultés du trajet du Lyon - Bordeaux.



Quizz 1 : A quoi servent les 2 équipements bleus installés sur le quai de cette gare ?



Quizz 2 : Cet homme célèbre avait un père cheminot. Le jour de sa naissance, son père était absent, étant chef de gare à Montluçon. De qui s'agit-il ?



Quizz 3 : Cette gare en Europe voit passer chaque jour des trains étrangers qui s'arrêtent derrière un grillage pour qu'aucun passager ne puisse sortir. Ils ont tous les yeux des photos suggestives. Quelle est cette gare ?

Les quizz et la géographie du Lyon - Bordeaux

Pendant ce moment où il ne se passe rien, à part croiser l'unique TER du matin de Montluçon vers Clermont-Ferrand, nous faisons marcher les neurones de chacun avec 3 quizz ferroviaires à élucider. Pas facile ! Les réponses sont à la fin de ce récit.

PREMIER ARRÊT À GANNAT

Au bout d'une petite ½ heure, nous voici à Gannat. Oh surprise, Madame le Maire est sur le quai de la gare ! C'est un accueil exceptionnel pour nous ! La Presse locale, *La Montagne*, et une radio locale, *Radio Coquelicot*, nous ont rejoints ici.



Cette première rencontre fut organisée bien à l'avance, car nous cherchions une salle d'accueil à proximité immédiate de la gare, l'horaire impartit ne nous laissant qu'une petite heure sur place.

C'est donc la salle des Associations, gérée par la Municipalité, juste à côté de la gare, qui nous a été offerte, avec un aménagement que nous avons organisé avec un représentant de la Mairie. Merci madame le Maire ! Louis, Étienne et Georges installent la salle avec l'envoyé de la Mairie, sous une impressionnante exposition de coupes gagnées par les équipes sportives de Gannat.



Maintenant, passons aux choses sérieuses, exposons le projet des Amis de Railcoop, donnons la parole à Madame le Maire et son assistante, qui vont nous expliquer la situation des mobilités à Gannat, et laissons nos participants échanger avec elles. Le texte de cette discussion figure en annexe.



Nous ne l'avons pas vu, mais un TER de l'après-midi à destination de Clermont-Ferrand est à quai tous les jours. Ce trajet depuis Gannat est le seul ici correctement desservi, avec plusieurs navettes quotidiennes dans chaque sens.



Dès la sortie de la gare, nous grimpons dans les collines du Bourbonnais, avec des rampes assez faciles, mais avec des courbes ininterrompues. Hélas, la voie que nous empruntons ressemble par endroits à une « ligne de campagne ». C'est l'un des tronçons qui mériterait une rénovation !



PASSAGES ET ARRÊTS SPECTACULAIRES

Voici que nous arrivons maintenant dans la partie la plus spectaculaire du trajet, la zone des 7 viaducs, qui s'enchainent entre autant de tunnels. Les vallées profondes du secteur ont obligé les constructeurs à faire preuve d'audace, pour l'époque. Nous circulons ici jusqu'à 60 mètres au-dessus du sol ! Les routes accédant à ces endroits sont, elles aussi, très accidentées. Le relief s'impose partout. Les membres de l'AAATV nous distribuent le dépliant de l'association « Les Amis des Viaducs » qui présente la carte et les caractéristiques des ouvrages d'art.



Le plus impressionnant est le [viaduc de la Bouble](#), classé monument historique. Disons un mot de ces ouvrages d'art. En 1862, à l'époque du lancement des travaux, l'on dispose seulement de fonte et de fer pour le métal, et de pierres maçonnées pour le reste. Mais il fallait déjà, à l'époque, créer une transversale ferroviaire. Car finalement, la France disposera ensuite de 7 grandes lignes au départ de Paris, mais de seulement 2 transversales. Celle-ci était donc stratégique. Si Gustave Eiffel participa aux travaux, il appliqua les plans de l'ingénieur ayant accepté le job, Félix Moreau. Chaque pile de pont comprend 8 colonnes en fonte, complétées par des soubassements en granit, la fonte ne supportant pas son tassement sur de telles hauteurs de construction. Ces travaux serviront de modèles pour de nombreux autres ouvrages en France. Après 160 ans de bons et loyaux services, ces ouvrages montreront que le rivetage des parties métalliques est un choix sûr, comme à Garabit et à la tour Eiffel.



Mais chaque médaille a son revers. Vous avez dit métal, alors, attendez-vous à connaître la rouille. Certains viaducs attendent patiemment leur rénovation, avec nettoyage et remise en peinture à faire. À la tour Eiffel, vous voyez régulièrement une nouvelle peinture. À Garabit, l'on a « arraché » récemment la réalisation de la même rénovation. Alors, qui nous dira que le même traitement des monuments métalliques s'applique aussi ici ?

Le paysage du Bourbonnais s'enchaîne, avec vallons creux, forêts et pâturages, comme ici avec la rivière Creuse (coté Limousin), c'est la France, quoi.



Nous circulons sur une voie unique, et la voie bientôt centenaire fait au mieux. Les nombreuses gares de croisement existantes redonnent l'espoir de voir circuler davantage de trains. Mais celles de « campagne » ont des aiguilles manœuvrables seulement à la main. C'est un autre domaine où la rénovation se fait attendre.



GRANDE PAUSE À MONTLUÇON

Un coup d'œil en passant à l'ancienne rotonde SNCF, où s'est installée l'association AAATV, et nous voilà à Montluçon.

C'est l'heure du déjeuner, et, côté pratique, nous traversons la place de la gare, et nous voilà installés à la Brasserie de la Gare, la bien nommée. 40 couverts, s'il vous plaît, nous sommes assis devant d'énormes roues de train à vapeur, allégorie du passé fameux d'ici. Pour être vus de loin, nous déplions notre banderole sur le trottoir.



À l'heure du café, nous sommes rejoints, comme convenu, par Monsieur Lefèvre, vice-président à la mobilité et au transport de Montluçon Communauté. Nous nous installons en terrasse pour laisser nos voyageurs terminer leur repas tranquillement à l'intérieur. Nous ouvrons la discussion avec lui.

Montluçon se trouve dans une situation différente de Gannat. Les difficultés trouvées ici tiennent d'abord à la présence de 3 Régions, Auvergne – Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val-de-Loire, nous dit Monsieur Lefèvre. Avec 3 interlocuteurs régionaux, l'absence ici de décisions de la part de la SNCF, et la prédominance des déplacements routiers autour de Montluçon, avec la Route Centre – Europe Atlantique, canal principal des flux routiers transversaux de France, la place du ferroviaire mérite beaucoup mieux.



Les participants peuvent ensuite dialoguer directement avec lui. La Presse locale, *La Montagne*, s'invite aussi pour communiquer avec lui et le CA de l'association. Ces échanges permettront ultérieurement d'avoir des contacts directs avec Montluçon Communauté.



Deux heures viennent de passer, et il nous faut remonter dans le train pour poursuivre notre périple. Le départ est fixé à 14 h 45. La gare de Montluçon voit ainsi passer ce voyage singulier, seul train à quai à ce moment-là !



Le chef de gare est ravi de donner un départ, à cette heure creuse de la journée.



L'autorail reprend sa marche, mais, rapidement, celle-ci est modifiée pour limiter sa vitesse à 40 km/h. En effet, ces jours de grosse chaleur, les rails de la section jusqu'à Guéret sont soumis à des étirements rendant la circulation dessus délicate. Le seul souci pour nous, c'est que l'horaire prévu ne sera pas respecté, et notre rendez-vous suivant retardé.

Un peu plus tard, nous ralentissons complètement pour longer une autre voie, surmontée d'un quai de chargement. Derrière lui, de grands tas de matériaux sont posés au sol. Une sauterelle de chargement est visible derrière. Nous sommes au site industriel Imerys de Montebras. Il n'y a ici aucun wagon à quai aujourd'hui, samedi.



ARRÊT EXPRESS À LAVAUFRANCHE

En continuant quelques kilomètres, nous arrivons à une gare en rase campagne. Sur la façade du bâtiment voyageurs, il y a un nom gravé : Lavaufranche.



C'est ici que nous avons rendez-vous avec le représentant de la carrière. C'est le Directeur, Monsieur Beduneau, en personne, qui nous accueille, avec son assistante, directement sur le quai de la gare. Comme nous sommes déjà en retard, et qu'il y a encore après un autre rendez-vous à Guéret, nous écoutons rapidement ses explications techniques. La carrière extrait un matériau appelé Feldspath, matériau plutôt friable, blanc, qui sert à réaliser la fusion des composants fabriquant un carrelage.



Nous découvrons que ce matériau est ici de premier choix, et que les fabricants italiens le sélectionnent pour obtenir des plaques aujourd'hui ultra fines, jusqu'à 2 mm d'épaisseur, pour réaliser de grands panneaux, ce que recherche aujourd'hui la clientèle. Le feldspath est localisé en veines sous un lit de granit dur nécessitant l'emploi d'explosifs. La carrière est située près du quai de chargement, et depuis que la SNCF a accepté d'installer une voie de chargement, et a fait quelques rénovations sur le tronçon jusqu'à Montluçon, la carrière n'utilise presque plus de camions de transport. Elle a recours exclusivement au rail pour son trafic sur l'Italie. Enfin une bonne nouvelle pour le ferroviaire ! Sur 300 000 tonnes extraites chaque année, plus de 130 000 partent en Italie, avec un train quotidien en semaine. Ceci représente 5200 camions en moins sur les routes ! Monsieur Beduneau rappelle qu'il reste en France 2 producteurs de carrelage, mais les volumes vendus ne permettent pas de les transporter autrement que par camion. Un agrandissement du site est prévu prochainement, pour suivre les veines qui s'enfoncent dans le sol.



Il nous indique aussi que la circulation des trains de fret a été optimisée récemment en supprimant le garage sur place de wagons vides, qui étaient remplis après le départ des wagons pleins. Dorénavant, le train reste sur place pendant le chargement et repart dans la journée avec ses wagons pleins. Cette opération a nécessité d'augmenter les capacités de chargement du site.

Pour permettre la circulation régulière de ces trains, la SNCF a délégué un agent circulation sur place. Il est logé dans un Algeco à côté de la gare. Le plan actuel des voies montre une ancienne gare de bifurcation avec une antenne vers la ville de Boussac.



Des voies en débords, aujourd'hui dans les herbes folles, pouvaient accueillir plusieurs trains, comme au temps des Turbotrains Lyon – Bordeaux. Les photos des années 90 montrent ses possibilités de croisement. Aujourd'hui, les seules manœuvres de train ici concernent le train de la carrière. Nous avons cependant toujours une possibilité de croisement, pour le jour où le trafic ferroviaire le justifierait.



En conséquence, le poste d'aiguillage est ici très important. Vous voyez sur la photo à droite la signalisation de cette ligne qui est encore mécanique. Le panneau rouge incliné est un sémaphore ouvert, qui indique que les trains peuvent passer.



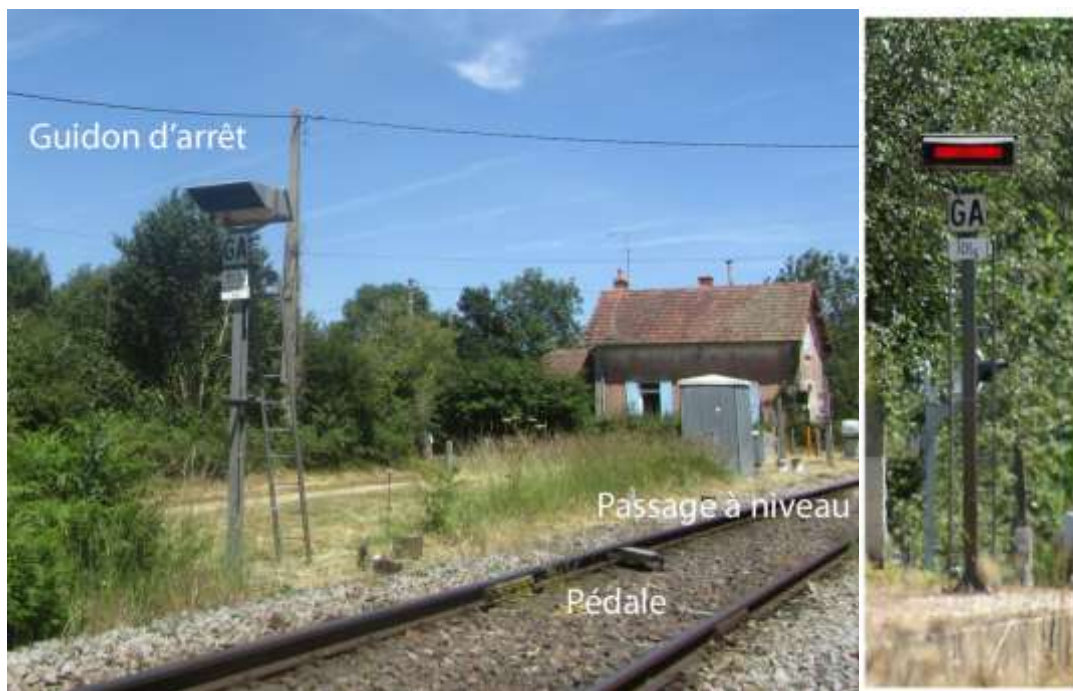
Nous restons encore ici un instant pour résoudre le quizz n° 1 qui a été proposé ce matin aux participants. C'est en effet sur ce quai que nous retrouvons les 2 coffrets métalliques mystérieux du quizz. En regardant à l'intérieur de ces coffrets, nous avons la solution :



C'est un peu technique, mais cela fait partie du système ferroviaire. Comme affiché, il s'agit d'appareils de block (modèle Saint-Sulpice) qui assurent la sécurité de la circulation des trains. Il y

a deux blocs, car la gare de Lavaufanche se trouve entre deux gares de gestion des circulations, Montluçon et Guéret. Chaque block permet de communiquer avec la gare suivante que va desservir un train garé ici, donc un pour Montluçon et un pour Guéret. Cette communication par boutons et écrans remplace les anciennes communications ferroviaires qui se faisaient au téléphone (les dépêches) : « Mon train à Lavaufanche est prêt à partir vers Montluçon, la voie est-elle libre ? » Suite à de graves accidents ferroviaires¹ (deux trains circulant en sens inverse sur la même voie, etc.), l'on a remplacé le téléphone par une communication entre machines, actionnées par les responsables en gare, qui bloquent également les signaux de la ligne. Cet équipement s'appelle un « Block manuel de voie unique » (BMVU pour les pros). L'explication détaillée de leur fonctionnement figure en annexe.

Il y a encore à Lavaufanche un autre équipement ferroviaire très particulier, et rare, qui s'appelle un *guidon d'arrêt*. C'est un signal lumineux implanté sur la voie principale, à la sortie de la gare, en direction Montluçon, vers la zone de chargement de la carrière, que tout conducteur de train doit respecter :



À gauche, nous avons celui de Lavaufanche, à droite un modèle allumé. Quand la lumière rouge est allumée, le conducteur doit s'arrêter devant et appeler le poste d'aiguillage du lieu, pour demander l'autorisation de passer. La voie devient libre quand il s'éteint. Dans notre cas, le train de fret a effectué toutes ses manœuvres de chargement et est prêt à partir vers Montluçon. L'agent SNCF local peut vérifier que le train est bien en place pour partir, et que le passage à niveau placé juste après peut être fermé. Ce panneau peut aussi servir, nous disent les professionnels, à protéger la pédale du passage à niveau suivant de toute erreur de circulation.

¹Accident ferroviaire de Flaujac le 3 août 1985 cf [wikipedia](https://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_ferroviaire_de_Flaujac)

Décidément, Lavaufanche est un lieu où l'on apprend beaucoup de choses sur le ferroviaire !

Après ce court briefing sur le Feldspath et sa carrière, notre autorail part rapidement vers le dernier rendez-vous à Guéret. Ici, il peut rouler à la vitesse maximale autorisée de 100 km/h.

Nous avons prévenu notre invitée, Madame Valérie Simonet, Présidente du Conseil Départemental de la Creuse, de notre retard. Elle nous attend sagement au lieu convenu, le seul disponible à côté de la gare, le bar restaurant « L'Express ». Madame Marie-Françoise Fournier, Maire de Guéret, également invitée, s'est excusée, n'étant pas disponible. Nous avons également invité, sans succès, Monsieur Stéphane Ducourtioux, Maire d'Aubusson, également concerné par les questions ferroviaires.

Avant d'arriver à Guéret, nous avons encore une curiosité à voir : le [viaduc de Busseau-sur-Creuse](#). C'est le plus grand viaduc de cette ligne. Il est classé monument historique. Étant situé juste avant la bifurcation vers Felletin, il a été construit à double voie pour assurer un écoulement régulier des trafics depuis la gare du même nom sur les deux lignes. De ce fait, il est encore plus imposant que les autres.



Sur le viaduc, l'autorail paraît bien petit ! En bas, le troupeau de vaches charolaises paraît minuscule.



Aujourd'hui, nous sommes préoccupés par les travaux à faire sur cet ouvrage, pour qu'il continue à servir la ligne où nous sommes. Il n'a pas encore été rénové comme celui de Garabit.

DERNIERS ÉCHANGES À GUÉRET

À notre arrivée, la gare de Guéret est sous ses meilleurs atours avec une grande banderole déployée par l'association « Guéret en Selle », que nous avons déjà rencontrée en 2024 lors de notre « Grand Défi ». C'est l'une des associations que nous avons invitées ici. Merci à elle d'être venue à notre rencontre !



Installés dans une salle séparée, nos participants remplissent rapidement le local, et nous nous installons, avec Madame Simonet, sur une estrade improvisée. Monsieur Jean-François Tixier, Président de la Chambre de Commerce de la Creuse, nous rejoint.





Louis, Georges et Etienne rappellent les objectifs de ce voyage et les éléments de notre démarche.

La Creuse est un département de « bien vivre », nous rappelle Madame Simonet. Il a accueilli depuis le Covid une population nouvelle qui l'anime davantage. Cet élan se conjugue avec un équipement complet en fibre, et des animations importantes cette année, notamment à Aubusson. La question de la mobilité est ici liée à la forte dispersion de la population. Nous rappelons que la ville de Guéret dispose cependant, à elle seule, d'un bassin de vie de 44 000 habitants. Ce n'est donc pas une petite ville.

Monsieur Tixier évoque le projet d'une association limougeaude « Bon sens paysan » qui défend le « Tramtrain limousin » permettant de relier Guéret à Limoges avec des navettes cadencées journalières, pour obtenir un service meilleur qu'aujourd'hui. Le dialogue continue avec les participants.

Nul doute que ces entretiens se poursuivront, avec, notamment, la question de la liaison sur Montluçon, aujourd'hui particulièrement défavorisée, et soumise à des incertitudes quant à son avenir.

Après un verre de rafraîchissement pris sur place, nous regagnons notre autorail, alors que l'agent d'accompagnement SNCF nous presse de rentrer.



C'est avec une heure de retard que nous arrivons à Montluçon où nous attend sagement notre autocar de fin de parcours. Ce dernier trajet tranquille est propice aux échanges entre voisins de siège, et à toutes les questions que ce voyage a soulevées. Nous revenons à Clermont-Ferrand, heureux de cette grande et riche journée.



Bravo à toutes et à tous pour ce moment de partage, et merci à chacun pour sa contribution efficace !

Comme promis, voici maintenant la solution des Quizz n° 2 et 3 :

- Quizz n° 2 : « Cet homme célèbre avait un père cheminot. Le jour de sa naissance, son père était absent, étant chef de gare à Montluçon. De qui s'agit-il » ? Un seul participant a trouvé la réponse. Il s'agit de **François Mitterrand**.
- Quizz n° 3 : Cette gare en Europe voit passer chaque jour des trains étrangers qui s'arrêtent derrière un grillage pour qu'aucun passager ne puisse sortir. Ils ont sous les yeux des photos suggestives. Quelle est cette gare ? Un seul participant a trouvé la réponse. Il s'agit de **Vilnius en Lituanie**. Les trains sont des trains russes qui relient l'enclave de Kaliningrad tous les jours, en vertu d'un accord ancien. Les photos que l'on met sous le nez des voyageurs sont de la guerre en Ukraine ! Explication :

pendant l'arrêt technique de dix minutes que le train effectue en gare de Vinnitsa, les passagers font face à d'immenses photos en couleurs accrochées aux grilles, qui illustrent les atrocités de la guerre en Ukraine. Des haut-parleurs envoient, en langue russe, à douter de la propagande de Poutine. »

Transport

Une action pour la ligne Bordeaux-Lyon

L'association lyonnaise Les Amis de Railcoop organise un voyage symbolique en train, aujourd'hui, de Clermont-Ferrand à Guéret, en passant par Gannat, Montluçon et Lavaufraanche, pour la réouverture de la ligne Bordeaux-Lyon.

SEHER TURKMEN
seher.turkmen@centrefrance.com

Ils seront 40, membres et proches des Amis de Railcoop, à aller à la rencontre des citoyens et acteurs locaux, économiques, politiques, associatifs, ce samedi 13 juin, pour relancer la ligne Bordeaux-Lyon que portait la coopérative Railcoop liquidée en 2024.

« Il y a quand même 800.000 habitants le long de cette ligne qui ont besoin de se déplacer »

« Nous avons trouvé un train

touristique au départ de Clermont-Ferrand, à 9 heures. Nous nous arrêtons à Gannat, puis à Montluçon à 12 heures. À 13 h 30, nous allons rencontrer M. Joël Lefebvre, vice-président de Montluçon communauté en charge de la mobilité et du transport. Nous repartons à 14 heures pour arriver à 16 h 45 à Guéret. Nous ferons un arrêt avant à Lavaufraanche où nous allons nous entretenir avec le directeur de la carrière pour parler du fret », détaille Étienne Moussiegt, secrétaire de l'association lyonnaise.

Relancer les discussions autour de la liaison

Le but est de relancer les discussions autour de la liaison disparue aujourd'hui.

« Nous avons des propositions concrètes à faire. Il faut remettre les personnes intéressées autour de la table. Il y a quand même 800.000 habitants le long de



L'association est attendue à Guéret, à 16 h 45, aujourd'hui. PHOTO FRANÇOIS DELOTTE

cette ligne qui ont besoin de se déplacer. Notre idée est de s'occuper de ces habitants. » Dans son communiqué, l'association évoque plus largement la nécessité de soutenir des « lignes et services interrompus, notamment autour de Limoges, vers Angoulême, ou encore entre

Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, Le Mont-Dore et d'autres destinations ». Elle entend également « défendre le développement du fret ferroviaire, en complémentarité avec le transport routier, afin de mieux répondre aux besoins des entreprises et des territoires ».

INFO PLUS

Rendez-vous. Des membres de l'association Les Amis de Railcoop sont attendus à Guéret, ce samedi 13 juin. Ils seront présents au bar-tabac, L'Express, en face de la gare, entre 16 h 15 et 17 h 15.

Transport

Une action pour la ligne Bordeaux-Lyon

L'association lyonnaise Les amis de Railcoop organise un voyage symbolique en train, aujourd'hui, de Clermont-Ferrand à Guéret, en passant par Gannat, Montluçon et Lavaufraanche, pour la réouverture de la ligne Bordeaux-Lyon.

SEHER TURKMEN
seher.turkmen@centrefrance.com

Ils seront 40, membres et proches des Amis de Railcoop, à aller à la rencontre des citoyens et acteurs locaux, économiques, politiques, associatifs, aujourd'hui, pour relancer la ligne Bordeaux-Lyon que portait la coopérative Railcoop liquidée en 2024.

« Il y a quand même 800.000 habitants le long de cette ligne qui ont besoin de se déplacer »

« Nous avons trouvé un train touristique au départ de Clermont-Ferrand à 9 heures. Nous nous arrêtons à Gannat, puis à Montluçon à midi. À 13 h 30, nous allons rencontrer Joël Lefebvre, vice-président de Montluçon communauté en charge de la mobilité et du transport. Nous repartons à 14 heures pour arriver à 16 h 45 à Guéret. Nous ferons un arrêt avant à Lavaufraanche où nous allons nous entre-



Le convoi passera par Montluçon à midi. PHOTO D'ARCHIVES FLORIAN SALESSE

tenir avec le directeur de la carrière pour parler du fret », détaille Étienne Moussiegt, secrétaire de l'association lyonnaise. Le but est de relancer les discussions autour de la liaison aujourd'hui disparue. « Nous avons des propositions concrètes à faire. Il faut remettre les personnes intéressées autour de la table. Il y a quand même 800.000 habitants le long de cette ligne qui ont besoin de se déplacer. Notre idée est de s'occuper de ces habitants. »

Dans son communiqué, l'association évoque plus largement la nécessité de rouvrir des « lignes et services interrompus, notamment autour de Limoges, vers Angoulême, ou encore entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, Le Mont-Dore et d'autres destinations ». Elle entend également « défendre le développement du fret ferroviaire, en complémentarité avec le transport routier, afin de mieux répondre aux besoins des entreprises et des territoires ».