



Le Garde Voix n° 4

En Rhône-Alpes, mars 2026

Sommaire

Le mot du Président

Bilan de l'activité 2025

Le voyage 2026

Le vrai Lyon-Bordeaux : Un récit de voyage

Une plateforme Fret en Aquitaine : Une visite instructive

Réflexion sur les activités 2026

Préparation de l'AG 2026

Point sur le Conseil D'administration

Le mot du Trésorier

Appel de cotisation 2026

Prochains rendez-vous

L'éditorial du Président

Bonjour à tous,
Voici votre N° 4 de Garde Voix.



Chers Amis,

Notre association a déjà deux années d'existence.

Aujourd'hui, nous reprenons contact avec vous avec plein de sujets nouveaux et d'actualités ferroviaires.

Après une année 2025 plutôt bien remplie, nous espérons faire encore mieux en 2026 grâce à notre nouveau siège lyonnais et la constitution de nouveaux groupes qui se (re) constituent suivant les démarches initiées par les cercles de l'ex-coopérative.

On a beaucoup entendu parler du ferroviaire dans les médias ces dernières semaines, la décision de lancement d'une ligne Bordeaux-Lyon via Massy, opérée par la filiale SNCF TGV Ouigo, a suscité beaucoup de réactions des territoires du Massif central, là où les liaisons « train classique » ne fonctionnent plus depuis 2014, celles-là mêmes sur lesquelles nous mettions beaucoup d'espoirs avec le projet de Railcoop.

De même, la perspective très proche de fermeture de plusieurs lignes en Nouvelle-Aquitaine et régions voisines a suscité un mouvement de protestation, concrétisé par la manifestation des « Sans train » le 31 janvier au départ de la gare de Limoges Bénédictins. Cette manifestation a rassemblé plus d'une vingtaine de collectifs pour la réouverture de lignes et de gares de « desserte fine des territoires ». Nous étions présents avec quelques « anciens » du cercle de Limoges, au milieu de plusieurs centaines de participants venus des quatre coins du Massif central, malgré les difficultés de liaisons ferroviaires et une météo très défavorable...

2026 doit être une année « charnière » avec un voyage en juin prochain sur le trajet Lyon — Bordeaux, de Clermont-Ferrand à Guéret via Montluçon.

En espérant vous voir continuer à suivre nos activités, participer au prochain voyage, et continuer à... prendre le train !

Avec nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année !

Bilan de l'année 2025

Chers adhérents et lecteurs,

Notre dernier bulletin date de l'été dernier, et le temps nous a manqué pour vous apporter le suivant avant Noël.

Nous avons consacré l'automne à organiser notre association, à développer nos visites de terrain et nos outils de communication. Nous avons aussi préparé un nouveau voyage pour

2026, comme suite au voyage de mai dernier très réussi.

Nous avons pu commencer à communiquer plus efficacement avec vous, jusqu'à ouvrir des outils de dialogue direct, que vous avez depuis pris l'habitude d'utiliser, sur notre blog. Le site internet associé accueille notre actualité et des sujets ferroviaires divers.

Nos réunions en visio Zoom se sont multipliées en novembre et nous avons pu être actifs à Lyon avec des réunions en présentiel et une participation à la Quinzaine des Solidarités. Nous sommes maintenant bien installés là, chez la Maison des Solidarités, au centre-ville.

Une réunion en présentiel à Paris a permis de jeter les bases d'un groupe de réflexion francilien qui intéresse de nombreux membres. Le manque de contacts directs sera comblé cette année avec nos groupes de réflexion en cours d'organisation.

Revenons maintenant sur notre voyage de mai dernier au Train des Mouettes. Apprécions le témoignage d'une participante :

« Rencontre familiale pour cette journée ferroviaire : nous sommes arrivés le vendredi soir au petit Hôtel de la Gare à Saujon, mon fils aîné venant du Morbihan, mon plus jeune fils et sa compagne de Gironde, mon frère, mon beau-frère et moi de Lyon.

Mes fils et moi-même sommes d'anciens sociétaires de Railcoop, ayant partagé l'esprit novateur de cette coopérative, puis ses vicissitudes.

Matin radieux le samedi pour retrouver la communauté des Amis de Railcoop devant la gare. Les organisateurs ont installé une banderole et un kakémono. Ils présentent l'association. Il y a là une sympathique journaliste qui note tous les détails pour la presse locale.

Puis nous nous dirigeons vers l'autre gare de Saujon, celle du Train des Mouettes.

Nous déployons à nouveau la banderole, cette fois-ci devant la voiture en bois du 19^e siècle qui nous est réservée.

Nous embarquons et le train s'ébranle lentement, tracté par une locomotive diesel. Nous profitons à loisir du paysage charentais jusqu'à la gare de Chaillevette. C'est là que se situent les ateliers de l'association Trains et Traction. Nous sommes accueillis par l'un des responsables, qui nous guide au milieu des locomotives et voitures en cours de restauration. Plus d'une centaine de bénévoles viennent là et nous ressentons l'énergie déployée pour redonner vie à ces belles mécaniques du passé.

L'Histoire est très présente : on peut voir, par exemple, des voitures ayant servi pendant la Première Guerre mondiale.

Découverte de la locomotive vapeur qui tractera notre train jusqu'à La Tremblade. Elle est « en chauffe » depuis tôt ce matin.

Nous rejoignons le très joli village de Mornac-sur-Seudre. Déjeuner en terrasse à « La Cambuse », sur le port. Un peu de temps pour se promener, visiter l'église et les halles, faire quelques achats chez les artisans, avant de se rendre à la gare de Mornac.

Nous embarquons à nouveau, allons jusqu'à Chaillevette, où nous assistons à l'attelage de la locomotive à vapeur, et traversons les marais salants.

Arrivés à La Tremblade, nouveau spectacle offert par le retournement de la locomotive sur une plaque tournante. Quelques voyageurs viennent prêter mainforte aux mécaniciens. Juste le temps d'aller voir le chenal qui relie le port à l'océan avant d'effectuer le voyage retour jusqu'à Saujon.

Les participants sont enchantés par cette journée touristique sous le signe de l'esprit ferroviaire.

Alors, un voyage ferroviaire, n'est-ce pas une expérience inoubliable ?

Le voyage 2026

Alors, le grand sujet du moment, c'est le voyage 2026. Nous visons une manifestation significative, comme l'a été le Grand Défi en 2024. Entre un voyage campagnard traditionnel et une approche prudente du Lyon — Bordeaux, vous avez eu la possibilité de voter pour votre préférence. C'est aujourd'hui fait, ce sera le voyage du 13 juin Clermont-Ferrand — Guéret via Montluçon que nous avons retenu.

À côté d'autres associations plus importantes qui mobilisent des rames de train conséquentes, nous avons fait le choix du réalisme en autorail, face aux moyens limités dont nous disposons.

Mais notre ambition est bien de remettre le trajet direct Lyon — Bordeaux au centre de nos préoccupations, en mobilisant les collectivités, associations, membres et sympathisants lors de ce voyage qui nous verra prendre un peu de temps pour échanger avec eux sur place. Nous avons bien en ligne de mire un futur trajet complet de Lyon à Bordeaux qui pourra remotiver chacun à faire avancer ce sujet. Ce n'est, cette année, qu'une étape.

Le vrai Lyon - Bordeaux, un récit de voyage

La Coopérative Railcoop a été créée pour « remettre du train là où il n'y en a plus ». C'est le cas de la relation Lyon — Bordeaux, le premier service que Railcoop voulait lancer.

Après avoir regardé, sur ce sujet, les cartes postales sépia et les anciennes photos ferroviaires, il était intéressant pour nous de revenir sur cet axe et voir sa situation fin 2025.

Nous avons vu qu'en 2026, nous pouvons refaire le trajet Lyon — Bordeaux en train, en

partant à 9 h 20 de Lyon et en arrivant à Bordeaux à 19 h 57, soit 10 h 37 de trajet avec quatre changements de train.

À l'automne 2025, on ne pouvait faire le trajet que de Montluçon à Bordeaux. C'est ce que j'ai entrepris en novembre pour découvrir la réalité actuelle du voyage.

Nous voyons à Montluçon une grande gare accessible en bus de ville. La sinistre réputation ancienne d'une ville industrielle et sombre a disparu, pour faire place à des rues piétonnes et propres en ville. Le dépôt ferroviaire avec sa rotonde est repris par l'association AAATV, celle qui va organiser notre voyage de juin. Du beau matériel autorail ancien est mis à disposition de cette association qui l'entretient. Quelques matériels sont la propriété de l'association.



Je profite d'un temps disponible dans mon voyage pour visiter l'installation. En déjeunant à leur cantine, je trouve une grande équipe comprenant d'anciens conducteurs d'autorail et des techniciens pour leur entretien.

À la gare de Montluçon, le début d'après-midi est très calme, avec un autorail AGC pour Bourges garés là, et, oh ! Surprise, un grand train de fret, bien aux couleurs d'Hexafret et de VTG pour les wagons-trémies. Il s'agit du train complet quotidien de Feldspath en provenance de la carrière de Lavaufanche, en Creuse. Nous avons là la rame vide qui arrive d'Italie.



La seule circulation de l'après-midi vers Limoges est ici un modeste autorail X 73500, mais aujourd'hui, ce sera bien suffisant ! Les 80 places assises ne seront occupées au départ que par 14 voyageurs. Le début du trajet en collines oblige le conducteur à alterner les reprises pour monter des rampes sensibles, et l'utilisation régulière du ralentisseur hydrodynamique, au son particulier, à chaque descente de rampe.

Le premier arrêt est à Huriel. Aucun passager ne monte ni ne descend là. Dotée d'un évitement pour croiser, cette gare dessert cependant une commune de 2600 habitants.



Elle est sans doute trop proche de Montluçon pour être bien fréquentée en début d'après-midi. Son équipement est du type d'avant-guerre, et il n'y a aucune présence humaine ferroviaire sur place, malgré un bâtiment assez spacieux. Le stationnement est très court, le contrôleur faisant d'un coup d'œil le tour du quai avant de remonter à bord.

Le voyage reprend, avec sa succession de courbes à droite puis à gauche, limitant la vitesse vers 80 km/h. Les gares suivantes, encore plus petites, abandonnées, à Archignat et Treignat, qui ont connu leurs heures de gloire, jalonnent le trajet toutes les 5 à 10 km dans la campagne.

Nous comprenons que nous sommes aujourd'hui dans un autre monde que celui de 1865, quand la ligne a été ouverte.



Archignat aujourd'hui



Treignat à la grande époque



Treignat aujourd'hui. Il ne reste que le bâtiment voyageur, l'évitement et les voies de débord ont disparu.

Un peu plus tard, nous longeons une longue rame de wagons-trémies tous neufs. C'est toujours le même trafic fret de Lavaufanche, mais là, la rame est chargée et prête à repartir. La gare de Lavaufanche arrive juste après. Ici aussi un évitement existe, avec en plus un garage à deux voies. Tout cela fonctionne pour les trains de fret. Un agent de

circulation est donc bien là pour lui. Devant la gare, nous voyons sur le quai les deux coffrets bleus des distributeurs de billets TER.



La Région Nouvelle Aquitaine a rénové l'intérieur du bâtiment, pour loger convenablement l'agent ferroviaire, ou bien, elle a eu égard aux quelques voyageurs qui la fréquentent. Ici encore, aucun voyageur ne monte ou ne descend. Après le même arrêt bref, nous continuons dans cette campagne creusoise et passons encore devant une gare abandonnée, à Chanon.



Une belle gare avec son grand parking et son bâtiment annexe.

Nous continuons jusqu'au prochain arrêt appelé Parsac — Gouzon. Nous ne sommes pas en rase campagne, mais à mi-chemin entre les bourgs de Parsac et Gouzon. Ce fut une grande station de croisement au temps des Turbotrains. Aujourd'hui, l'espace de débord des voies permet de stocker les vieilles traverses qui ont été changées. Il y a donc eu à un moment donné une rénovation de la voie. Juste derrière, un ferrailleur s'étale sur un grand espace. Mais c'est surtout la présence de trois coopératives agricoles qui marque les lieux, avec des silos de stockage conséquents. Ici, le fret ne manque pas, du coup, un transporteur routier s'est installé en face. Si le bâtiment voyageur est fermé, l'accès aux quais est ouvert en permanence. Ici aussi, aujourd'hui, aucun voyageur ne monte ou ne descend du train.



Le ferrailleur de Parsac



les coopératives agricoles de Parsac



Il est 15 h 50. Mais y a-t-il un bus en correspondance pour les voyageurs venant des deux bourgs cités ? Non, les cars venant de ces localités ne passent ici que le matin, 1 h avant le TER du matin, et ils vont directement à Guéret. Dans l'autre sens, ils passent 45 min avant le TER du soir en provenance de Guéret, donc pas de solution pour rentrer d'ici à Parsac ou Gouzon. Seuls les voyageurs venant en voiture peuvent utiliser ce train-là. Il y a donc bien ici doublon entre un TER et un car à destination ou en provenance de Guéret. À Guéret, les passagers en car ont cependant une correspondance de et vers Limoges.

Quant au voyageur bien intentionné qui attend ici le TER, il a un « vieil abribus » pour rester au sec. Les commandes manuelles des aiguilles sont presque mieux loties.

Notre voyage continue jusqu'à l'embranchement de la ligne d'Aubusson et Felletin, et nous entrons en gare de Busseau-sur-Creuse, après être passés à vitesse réduite sur le grand viaduc du même nom. La fermeture l'été dernier de cette antenne a entraîné la fermeture de cette grande gare.

Mais là, oh ! Surprise encore, nous voyons une passagère arriver en courant prendre ce train. Nous montons donc à 15 voyageurs dans le train. Le contrôleur fait son travail d'accueil et nous repartons direction Guéret.



La gare de Busseau-sur-Creuse



La Creuse vue du viaduc ferroviaire

À Guéret, là, changement d'ambiance. Une vingtaine de voyageurs montent, majoritairement des lycéens (nous sommes mercredi) et quelques adultes. Ils ne viennent sans doute pas d'Aubusson ou Felletin, car les cars venant de là arrivent soit deux heures avant notre TER, soit $\frac{1}{2}$ heure après. Le train repart donc avec environ 35 passagers, soit un coefficient de remplissage modeste de 45 %.

Après une petite côte à la sortie de Guéret, nous entamons une légère, mais longue descente pour rejoindre la ligne de Limoges. À l'arrêt suivant, à Montaigut, nous perdons une passagère. Le prochain arrêt à Vieilleville nous permet de croiser sans attendre le TER montant de Limoges. Il est arrivé là avant nous, donc à l'heure. Ici, aucun mouvement de passagers, donc arrêt bref. À la gare suivante de Marsac, nous accueillons deux passagers supplémentaires. Nous arrivons enfin à la ligne de Limoges, en gare de Saint-Sulpice-Laurière. Par chance, la voie d'entrée permet de repartir en sens inverse vers Limoges sans couper la ligne principale. Nous perdons deux voyageurs et le contrôleur fait la vérification de l'éclairage du TER qui doit rebrousser. Le conducteur change de cabine.

L'arrivée à Limoges se fait après un court arrêt à Ambazac, sans mouvement de voyageur. Le train s'arrête à Limoges à l'abri de la grande dalle de la gare. Les voyageurs courent vers leurs correspondances, moi vers celle de Poitiers.

Ce trajet a duré 2 h 10 depuis Montluçon, pour 124 km, soit à une vitesse moyenne de 57 km/heure.

La seconde partie du voyage nous fait quitter le trajet Lyon — Bordeaux pour prendre une autre ligne rurale reliant Limoges à Poitiers. C'est le seul trajet ferroviaire possible entre les deux grandes villes, et, malgré sa faible performance, il est très emprunté.

Nous disposons au départ d'une rame Alstom moderne double, soit huit voitures. À 17 h 30, nous accueillons au moins 200 voyageurs, soit 45 % de la capacité des rames. Malgré la nuit qui arrive, des dizaines de voyageurs descendent à chaque arrêt, qui dessert un bourg ou un village rural, et dans des gares à peine éclairées, des quais et des sorties dans le noir. Les ruraux sont courageux !

Le terminus à Poitiers nous amène fort loin du bâtiment voyageur.

Donc, le tronçon Montluçon — Limoges fait figure de **parent pauvre du réseau**. Le seul

horaire de l'après-midi ne suscite guère d'affluence. Les arrêts « pour rien » contribuent à renforcer l'ambiance négative du service. Lui se heurte maintenant, en 2026, à un grand renforcement de l'offre en car, sur des axes limités aux petites villes et bourgs situés sur le trajet direct. Quel va être le prochain service ferroviaire supprimé ?

Nous sommes loin d'une desserte ambitieuse des territoires. En outre, les services en car sont quasi inexistants en week-end. Nous ne sommes pas prêts à remplacer la voiture !

Une plate-forme fret en Aquitaine : Une visite instructive

Il n'est pas courant de pouvoir assister à l'activité d'une plateforme fret multimodale en province, avec le passage de convois ferroviaires et routiers simultanés.

Le fret ferroviaire que nous pouvons voir facilement, ce sont de longs convois, qui circulent à vitesse réduite dans nos gares. Ils ont souvent des wagons de même type, ou sont chargés de caisses ou conteneurs semblables. Ils circulent entre de grands sites ferroviaires, comme des ports, de grandes industries, des zones industrielles ou logistiques étendues.

Il y a d'autres trains de fret moins spectaculaires et peu visibles, qui fréquentent des embranchements privés ou des plateformes mixtes rail-route. C'est une activité intelligente qui utilise les compétences respectives du rail et de la route. C'est l'une d'entre elles, située à Puyoo, entre Pau et Bayonne, que nous vous proposons de découvrir.

Pour créer une plateforme mixte rail-route, il faut un peu d'espace rectangulaire près d'une voie ferrée, un terrain de 50 m de large ouvert sur une route, une ou deux sections de voie ferrée, en cul-de-sac ou pas, et un engin de manutention.

À Puyoo, nous avons tout cela avec une voie ferrée d'entrée et une de sortie.



Pourquoi une plateforme fret a-t-elle été créée ici ?

Afin de proposer à l'industrie une alternative à la route, une nouvelle plateforme de transport combiné rail-route a été installée à Puyoo.

À l'origine, il y avait eu un accident où des wagons portant des citernes de matières dangereuses avaient déraillé dans les Landes et s'étaient couchés à proximité d'habitations. D'autre part, l'augmentation rapide du trafic nécessitait une nouvelle organisation.

Le site de Puyoo s'est imposé, car il est à 30 minutes par route des clients concernés. Le ballet des camions entre Fos, le Béarn et les Landes va se réduire considérablement.

Un espace d'attente des wagons était nécessaire, car ici, les wagons stationnent longtemps, et ce sont des citernes de produits chimiques posées sur des wagons plats qui sont manutentionnées. Le trafic de Puyoo concerne deux clients de la région, un à Tartas au nord, dans les Landes, et l'autre à Artix à côté de Lacq, près de Pau. Ces deux trafics peuvent emprunter le même train, car ils vont tous les deux vers Fos-sur-Mer, près de Marseille. Le client de Tartas, une papeterie, expédie des déchets liquides dangereux vers Fos. Le client d'Artix achemine des citernes d'éthanol depuis l'étang de Berre vers son dépôt à Artix. Le train ne circule donc jamais à vide. Les transports de Tartas à Puyoo et de Puyoo à Artix sont réalisés par camion. Le train, lui, est regroupé à Bayonne avec un train de fret direct vers Miramas et Fos.



Sur la photo de gauche, nous avons, sur la voie de droite, le train de desserte Bayonne–Puyoo opéré par Fret SNCF (en 2025), qui vient apporter des citernes pleines d'éthanol et des vides pour Tartas. Sur la voie de gauche, l'autre rame est prête au départ avec des déchets de Tartas et des citernes vides pour Fos. L'engin de manutention, ici un charriot élévateur « reach stacker », circule dans l'espace entre les deux voies.

Sur la photo de droite, nous voyons une voie terminée par un heurtoir.

Le charriot passe les citernes tantôt pleines, tantôt vides, du camion au wagon au départ, et de l'autre côté du wagon en arrivée au camion. Pour soulever une citerne pleine et son châssis de 30 t, il faut un engin qui en pèse 70 à vide. Le déplacement d'un engin de 100 t chargé exige de la dextérité. Ici c'est un chauffeur routier expérimenté qui le fait. Les camions font la navette avec leurs clients respectifs et arrivent tous les jours sur place, en fonction du rythme d'exploitation de leur client. Comme ces flux ne sont pas réguliers, un stock de citernes vides est constitué sur place.



Nous voyons sur la photo suivante l'arrivée du train de Bayonne, tracté par une petite locomotive de type BB 60 000. Les rames comprennent en général de 7 à 10 wagons doubles, avec 14 à 20 citernes. Le train doit rebrousser depuis la ligne principale sous l'autorité de deux membres de la SNCF qui pilotent la manœuvre. Une fois en place, la rame est sécurisée avec des cales posées sur le premier wagon pour éviter tout mouvement de la rame. Une cale jaune est mise en opposition sur chacun des 2 essieux intérieurs d'un bogie du premier wagon.



La manutention des citernes peut commencer, depuis les wagons vers les camions. Pour les camions absents à ce moment-là, les citernes restent en place sur les wagons. Ils seront pris progressivement dans la semaine selon la fréquence des navettes routières. Une manutention est très rapide, car les pinces du charriot verrouillent le cadre de la citerne, la soulèvent et la posent directement sur le châssis de la remorque du camion. La griffe du charriot pivote pour se positionner directement dans l'axe de la remorque. Sur les camions, ce sont les chauffeurs qui verrouillent eux-mêmes les citernes, et vice-versa pour les déchargements.



Pendant ce temps, la locomotive est décrochée de la rame par le personnel SNCF et elle se positionne en tête de l'autre rame, pour son départ. Comme pour les citernes, il faut aussi prévoir la circulation de wagons vides pour équilibrer les flux.

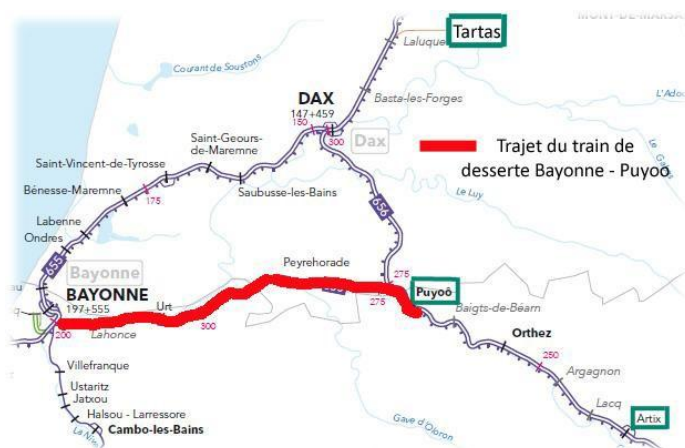


La rame au départ est ensuite garée sur une voie en débord de la gare et la locomotive doit encore dételer et raccrocher le wagon qui est tête en direction opposée, vers Bayonne. On la voit alors faire un aller-retour le long des quais de la gare. La dernière opération consiste en l'essai de freins de la rame, ce qui peut prendre une heure. Pour la locomotive, l'opération de mise en place et d'échange des rames n'a guère pris plus d'une ½ heure.

Nous voyons donc que les opérations sur le site de la plateforme sont très simples, avec uniquement quatre intervenants : le conducteur du train, les deux agents de la SNCF et le manutentionnaire. C'est la gestion des flux de citernes, de camions et de wagons qui doit être réalisée le plus précisément possible.

Quel est l'intérêt, aux plans économique et écologique, d'une telle installation ?

Regardons la carte des sites et comparons les déplacements occasionnés par le système de plateforme, par rapport au tout routier.



Distances :

Puyoo - client Tartas = 40 km

Puyoo – client Artix = 35 km

Fos-sur-Mer – client Tartas = 560 km

Fos-sur-Mer – client Artix = 550 km

La géographie des trajets

La différence entre les trajets via Puyoo et les directs en routier est considérable, en cout routier et en émissions de CO₂. Naturellement, le cout de la partie ferroviaire + le cout de la manutention + le cout des deux personnes employées SNCF + le cout d’amortissement de l’aménagement de la plateforme sont à intégrer ici. Si le cout ferroviaire est difficile à calculer, nous savons que le cout de l’aménagement de la plateforme était de l’ordre d’un Million d’€. Il a été pris en charge par l’opérateur du site, Géodis. Le cout de la manutention est limité à un charriot (d’occasion), plus son fonctionnement, et un salarié de l’agence voisine Géodis à Lacq à temps partiel.

C’est sans doute le volet écologique qui est ici déterminant.

Mais ce n’est pas l’argument principal du client de Tartas, qui est une filiale d’un groupe américain de Floride. Lui fixe ses conditions. Et dans le cas présent, il a finalement décidé de revenir à l’avenir au tout camion. La plateforme va donc arrêter son activité. Il y a peut-être des motifs industriels à prendre en compte, géographiques, techniques, logistiques ou autres, et là, le ferroviaire a de la peine à suivre les évolutions du client.

Le transport routier a des capacités d’adaptation tarifaires et opérationnelles que le ferroviaire n’a actuellement pas. N’a-t-il pas aussi davantage la confiance du client que le ferroviaire, pour lui proposer de bonnes solutions ?

Mais l’intelligence écologique ne peut pas encore challenger l’économie.

Réflexion sur les activités 2026

Notre implication, davantage auprès de vous, passe par l’organisation des groupes de réflexion régionaux et thématiques. Nous avons lancé avec succès un groupe en Île-de-France qui s’est réuni en visio le 10 février dernier. Il s’est lancé sur la piste des gares sans guichet et des plateformes fret abandonnées en Île-de-France. La motivation de ses membres les envoie sur le terrain pour nous rapporter la situation réelle de ces équipements. Nous pouvons faire de même sur les autres sites que nous avons listés : Lyon, Limoges et Bordeaux.

À Lyon, nous essaierons d'organiser cet automne une réunion en présenciel avec les membres et anciens du cercle Lyon. Nous avons un sujet tout prêt sur le Lyon — Bordeaux, qui pourra aussi intéresser les Rhône-Alpins.

Du coup, le sujet thématique sur le fret démarre d'abord dans ces sites, ce qui permettra ensuite de regrouper les résultats avec celles et ceux se concentrant sur ce sujet.

Le thème concernant les réouvertures de lignes et de services est un peu accaparé par de nombreuses autres associations et groupes. Nous pourrions rapprocher nos points de vue avec eux.

Le thème de la Vie en Train sera largement évoqué lors de notre voyage de juin prochain. Apportez-nous vos suggestions et vos compétences pour l'animation et la réussite de ce voyage.

Enfin, nous renouons des relations avec certaines entités SNCF que nous ne pouvons ignorer. Le 1^{er} mai prochain, le Technicentre SNCF de Nevers nous invite à participer à leur journée Portes Ouvertes, pour fêter les 80 ans du site, avec un stand pour présenter notre association. Si vous avez la possibilité, rejoignez-nous ce jour-là à Nevers. Le Technicentre de Saintes en Charente-Maritime nous sera aussi ouvert ultérieurement. Les réflexions sur le fret seront programmées sur Lyon plus tard.

Préparation de l'AG 2026

Le CA va préparer la partie règlementaire et administrative de notre AG. Nous avons besoin de vous pour trois choses :

- Le **renouvellement de votre adhésion** pour 2026, qui vous permettra de voter régulièrement les motions présentées. Nous pouvons cette année dépasser le nombre de 200 membres.
- Votre **candidature pour un poste de conseiller**, pour nous permettre de sortir de notre structure minimale. Pour le développement de nos groupes de réflexion, qui vous donnent la parole, un membre supplémentaire nous permettrait de déléguer le suivi des activités de ces groupes. En ayant accès à notre application Zoom, vous n'aurez qu'à trouver deux heures de temps pour organiser leurs visios et nous remonter les sujets les plus intéressants. Nous lançons un rythme d'une visio tous les deux mois pour ces groupes. Deux heures d'occupation tous les deux mois, ce n'est pas insurmontable pour vous.
- Vos **propositions de sujets** à mettre à l'ordre du jour de l'AG ou de la réunion qui la suivra l'après-midi. Nous avons vu en Île-de-France que les participants connaissent bien les sujets que nous avons proposés et apportent des contributions intéressantes.

Point sur le Conseil d'Administration

Les membres du CA actuels depuis le 5 octobre 2024, sont :

Président par intérim : Louis Castellan, ayant remplacé Pierre Lateux suite à sa démission en avril 2025 ; il ne souhaite pas poursuivre son intérim au-delà de la prochaine assemblée générale.

Secrétaire : Etienne Moussiegt

Trésorier : Georges Beliaeff.

Comme dans toutes les associations, le conseil d'administration est l'organe qui gère l'association, organise les activités, réunit les instances, suit le budget... Le CA désigne les membres du bureau qui est actuellement composé de tous les membres actuels du CA, que nous souhaiterions voir s'étoffer, pour à la fois renforcer le CA comme organe de décision, et le bureau pour permettre d'avoir des postes d'adjoint pour partager les tâches et aussi pallier les départs éventuels.

C'est pourquoi nous demandons, en amont de l'assemblée générale, comme le prévoient les statuts, aux adhérents qui sont prêts à s'engager un peu plus dans le quotidien de l'association, de se manifester auprès des administrateurs actuels à l'adresse mail contact@lesamisderailcoop.fr.

Le rythme des réunions est peu contraignant, en moyenne, une réunion mensuelle du CA en visioconférence en fin de journée et une participation aux activités selon le calendrier et les disponibilités.

Le mot du trésorier



Faisons tout d'abord un point rapide sur les comptes de l'association qui vous seront présentés lors de la prochaine Assemblée Générale.

La situation financière est saine. Notre plus important poste de dépense pour 2025 a été l'organisation du voyage avec le train des Mouettes présentant un budget à l'équilibre.

Le voyage de 2026, même s'il conserve un aspect touristique, aura une portée bien plus large. Il permettra de communiquer sur certains concepts que nous portons en notre sein :

1 – L'axe Lyon Bordeaux est encore en mesure d'accueillir des trains

2 – Bien que l'état soit l'organisateur du transport ferroviaire, il est possible d'emporter en parallèle une partie de ces missions de service publiques sur un modèle contributif, c'est-à-dire que l'adéquation entre offre et demande se fait sans intermédiation de l'état et autre organisme. Le voyage de cette année fonctionnera sur ce principe et plus nous serons

nombreux, plus les couts fixes seront partagés.

3 – Nous vous proposerons prochainement de travailler sur quelques sujets sous forme d’ateliers autour de ce voyage :

- Un volet culturel, ce que nous pouvons découvrir, mais aussi ce que nous apportons avec « notre train »
- Un volet à vocation « économique » prolongeant la finalité de notre association, à savoir le ferroviaire comme vecteur de propagation de processus économiques.

Nous espérons vous voir nombreux à cette manifestation. Signalons dès à présent que vous pouvez contribuer à cette manifestation, même si vous ne pouvez y participer physiquement, pour permettre à des étudiants dans les domaines du ferroviaire et de l’économie de voyager à tarif réduit.

<https://www.helloasso.com/associations/les-amis-de-railcoop/evenements/voyage-du-13-juin-clermont-ferrand-gueret>

Appel de cotisation 2026

Si vous avez omis de vous réinscrire sur Helloasso en 2025, rattrapez-vous maintenant pour pouvoir voter en 2026 à la prochaine assemblée générale.

Vous éviterez au secrétaire et au trésorier de fastidieux rappels !

Le montant des cotisations est inchangé.

Montant des cotisations 2026

Catégories de cotisants

Membre sociétaire (1)	Montant libre
Membre adhérent	10 €
Membre bienfaiteur	50 €

Dons à L'association en plus de votre adhésion :
10, 20, 50 €, autre montant

- (1) Sont membres sociétaires les personnes ayant au moins une part sociale dans la Coopérative Railcoop, et qui ont manifesté leur désir de participation à l'association : Ils versent une cotisation libre.

Pour verser votre cotisation, rendez-vous sur le lien :

<https://www.helloasso.com/associations/les-amis-de-railcoop/adhesions/rejoignez-les-amis-de-railcoop-annee-2026>



Ou en scannant ce QR Code :

Si vous souhaitez payer par chèque, consultez-nous.

Prochains rendez-vous

Le prochain rendez-vous sera notre Assemblée Générale Annuelle dont la préparation est en cours. La date et le lieu vous seront communiqués prochainement.

Vous aurez là les informations à jour sur notre siège, notre voyage en train et les autres manifestations auxquelles nous participons.

Le Secrétaire,

Étienne Moussiegt

