

les amis de railcoop

Le Garde Voix n° 5

Lyon, octobre 2026

Sommaire

L'éditorial du Président
Les activités 2026
Le déménagement du siège social à Lyon
La visite du Technicentre SNCF de Nevers
Le voyage ferroviaire d'études 2026
Histoire ferroviaire : Un cheminot charentais en Syrie
Littérature ferroviaire : Comment mettre la gare chez soi
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° 5 de Garde Voix.

Depuis notre bulletin n°4 du mois de janvier, l'actualité ferroviaire a été bien remplie, entre les différentes manifestations organisées pour demander la réouverture de lignes fermées

dans le Massif Central. Notre voyage de juin 2026 a été un point fort pour tenter de « rétablir le lien » très fragile entre les deux grandes régions Auvergne Rhône Alpes et Nouvelle Aquitaine.

Les contacts établis et la rencontres des élus locaux ont montré une grande sensibilité au sujet des mobilités en général et du ferroviaire en particulier.

La participation à divers comités de ligne de Nouvelle Aquitaine a aussi permis de mieux comprendre les contraintes propres aux « lignes de desserte fine des territoires » (les fameuses LDFT!), d'entendre les demandes des usagers et les réponses apportées par la Région, et l'opérateur SNCF dans toutes ses composantes (réseau, voyageurs, gares et connexions, exploitation des TER).
L'arrêt du financement des travaux d'urgence par la Région fait peser un risque important sur le maintient du trafic sur de nombreuses lignes aux équipements vétustes, lignes souvent déjà affectées par des limitations de vitesse, entraînant une dégradation du service sur les horaires et les fréquences.

Cela montre l'importance de trouver les moyens de rebondir dans nos activités après le voyage réussi du mois de juin, en faisant appel à vous toutes et tous, en participant aux groupes régionaux, en vous engageant à suivre des thématiques qui seront présentées lors de notre prochaine AG et à vous impliquer au sein du CA pour être force de proposition et apporter de nouveaux projets et de nouvelles idées à notre association.

Louis Castellan

les activités 2026

Chers adhérents et lecteurs,

Notre dernier bulletin date de juin, et nous avons cette année consacré l'essentiel du temps aux nombreuses rencontres, rendez-vous, réunions, aux suites de ce voyage, et à la mise à jour de notre gestion associative, notamment concernant l'informatique et la communication.

Dans le détail :
- Le 5 janvier, première réunion du Groupe Ile-de-France à la Porte de Brancion, Paris 14e,
- Le 13 janvier, prise de rendez-vous au Technicentre de Nevers, visite des ITE de Saint-Pouçain (03),
- Le 31 janvier, participation à la grande manifestation à Limoges pour la sauvegarde du ferroviaire local,
- Le 10 Février, première réunion en visio du Groupe Ile-de-France,
- Le 28 février, AG de notre hébergeur au siège à Lyon. Notre participation entérine notre appartenance à son association,

- Le 13 mars, nous sommes reçus au Technicentre de Nevers par le service Communication. Une grande journée portes-ouvertes est organisée le 1er mai pour fêter les 80 ans du site à la SNCF.
- Le 23 avril, convocation d'une assemblée générale extraordinaire en visio pour valider le déménagement du siège social à Lyon.
- Le 1er mai, déplacement au Technicentre de Nevers sur leur invitation.
- Le 13 juin, voyage ferroviaire en Auvergne.
- Le 27 août, prise de contact avec l'association des Amis du viaduc de Garabit
- Le 19 septembre, participation à la visite du viaduc de Busseau-sur-Creuse avec l'association « Busseau-sur-Creuse, Histoire et Patrimoine »
- Septembre-octobre, Participation aux comités de lignes de Guéret, Limoges, Brive.

Le CA s'est réuni chaque mois pour suivre l'ensemble de ces activités.

Le déménagement du siège social à Lyon

Conformément aux statuts de l'association, il avait été décidé le transfert du siège social de l'association à destination d'un local indépendant du domicile de son président, et les travaux en ce sens ont débuté dès l'été 2025. La demande avait été faite à la Préfecture du Rhône qui l'a tout d'abord refusée.
L'assemblée générale extraordinaire du 23 avril 2026 a validé le changement de siège social de la Normandie à Lyon, Maison des Solidarités, 215 rue Vendôme, 69003 Lyon.
Les modifications obligatoires ont été apportées aux statuts et au règlement intérieur.
Nous avons donc à nouveau déclaré en Préfecture, en mai dernier, cette décision de déménagement du siège social. L'accord nous été donné en juillet avec les pièces nécessaires pour la mise à jour des documents de l'association. L'opération est donc terminée.

Le voyage ferroviaire d'études 2026

Un voyage ferroviaire en autorail ancien, des rencontres avec les élus et des professionnels, un train de fret lourd et des gares désertées. Voilà ce que notre voyage d'études du 13 juin dernier, de Clermont-Ferrand à Guéret, nous a apportés, à la grande satisfaction de tous.
Les contacts continuent pour tout le Massif central. Nous suivons maintenant un ensemble de 18 maires, présidents de Conseils Départementaux, Députés et Sénateurs du Puy-de-Dôme, de l'Allier, de la Creuse, d'autres responsables de Nouvelle-Aquitaine, et des professionnels des lieux, au moment important où la **Loi Cadre sur les Mobilités** arrive à l'Assemblée nationale.

Nous avons participé aux Comités de Ligne » Creuse »,« Etoile de Limoges » et « Brive », organisés par la Région Nouvelle- Aquitaine. Le Massif central souffre de la faiblesse de l'offre ferroviaire voyageurs ! C'est un marathon qui commence pour le ferroviaire !

Le compte-rendu détaillé de ce voyage de circonstance est disponible sur notre site Internet.

La visite du Technicentre SNCF de Nevers

La maintenance des trains est une activité essentielle de tout chemin de fer. Pour la SNCF, elle est réalisée dans des Technicentres, généralement spécialisés pour un type de matériel, car chacun a ses particularités.
A Nevers, nous avons l'un des plus gros centres de la SNCF, avec 1200 personnes employées et 6 unités opérationnelles distinctes.
Créé en 1911 par la Compagnie du PLM pour entretenir ses locomotives à vapeur, il est passé en 1990 à la spécialisation pour les autorails, et en 2000 aux autorails TER. Deux activités coexistent, la maintenance et la rénovation des trains TER. Environ 40 rames sont traitées chaque année, dans une organisation permettant de faire le travail en quelques semaines seulement, pour ne pas immobiliser ces trains, vitaux pour les Régions.
En temps normal, hors accident, les rames âgées de 18 ans environ sont rénovées entièrement dans une opération appelée « mi-vie » qui permet aux trains de repartir pour une exploitation de même durée. Les opérations spéciales ne concernent que des défauts à corriger ou des réparations après accident.

Dès l'arrivée de la rame, un audit permet de connaître les anomalies ou défauts à corriger, qui vont entrainer l'utilisation de telle ou telle compétence. Commence ensuite une séquence continue de démontage complet, de remplacement ou remise en état des pièces endommagées ou usées.
Si besoin, des échanges standards sont réalisés pour avancer le processus. Pour cela, le Technicentre a constitué un énorme stock de 60 000 pièces et de kits de remplacement. Les pièces réparables sont mises de côté pour être traitées séparément.





Une attention particulière est portée aux roues, qui sont l'organe le plus délicat et le plus sollicité. Ici aussi un gros stock est constitué pour pouvoir rééquiper les rames de suite.
Parmi les spécialités du centre, il y a la sellerie, avec la confection des sièges conducteurs pour la plupart des trains de la SNCF. Une armée de couturières agrémente ce lieu parfois

austère ! Toutes ces compétences attirent des jeunes qui sont recrutés par dizaines en permanence.





L'établissement nous avait sollicités en tant qu'association ferroviaire, avec éventuellement la possibilité d'installer notre stand. Finalement, quelques associations ont participé, pas nous, mais par exemple l'ARCET locale (Association Rhône-Alpine de Conservation d'Engins Thermiques), avec qui nous avons eu des échanges.

C'est un total de plus de 2000 visiteurs qui sont venus, en famille et en ambiance bon enfant, en cette journée de 1er mai, jour portes ouvertes ici chaque année, mais cette année en commémorant les 80 ans de présence de la SNCF.

Histoire ferroviaire : Un cheminot charentais au Moyen-Orient

Marcel Péroche est un cheminot charentais qui a connu une vie assez extraordinaire. Qu'allez faire un cheminot charentais au Moyen-Orient ? Relisons ce qu'il en dit :

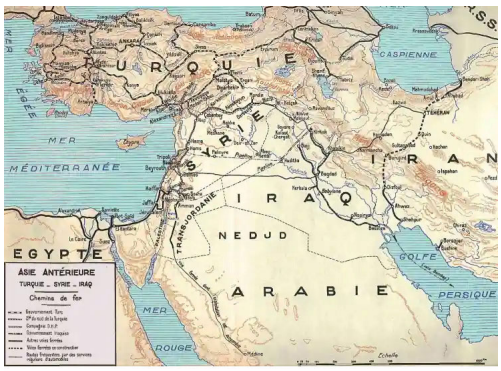
« J'ai passé la plus grande partie de mon existence au chemin de fer, et pour rien au monde je n'aurais voulu faire un autre métier. Dès mon plus jeune âge je rêvais de cette vie nomade, où l'on passait davantage de temps avec sa machine qu'avec sa femme et ses enfants. Par la suite, l'expérience m'a appris que le métier de roulant à la traction vapeur était un métier de chien, mais je l'ai adoré.

A Saintes, au mois de septembre 1920, je me fis inscrire sur la liste des candidats, pour apprendre un métier et, bien sûr, pour devenir cheminot. Il n'y avait que 50 places pour 200 inscrits, mais j'eus la chance d'être reçu 16e, , ce qui somme toute était honorable. Après mes 3 années d'école, je passais avec succès l'examen de fin d'apprentissage ; je fus affecté comme élève-ouvrier aux ateliers, tout d'abord au montage, puis à l'équipe des bielles.

Après mon service militaire, je me représentai aux ateliers au mois d'octobre 1928, et fut réintégré au mois de novembre. Cependant, tout n'était pas rose, car le rendement à outrance exigeait des rythmes très durs. On m'imposait de travailler le dimanche de quatre heures à douze heures, afin de donner un jeu de bielles au montage dès le lundi. Après le passage du nouveau patron du Réseau de l'Etat, Raoul Dautry, et un poste d'ajusteur-

monteur au dépôt de Montrouge-Châtillon en 1930, je retrouve le dépôt de Saintes.

En décembre 1939, le chef de bureau du dépôt vient me voir : « Péroche, j'ai une nouvelle confidentielle à vous annoncer. Il est question de lever une section de chemin de fer de campagne pour le Moyen-Orient. Très exactement pour la Syrie ». En février 1940, le patron confirme : « Mes enfants, vous partez en guerre ».
Après un grand voyage jusqu'à Beyrouth, le général Weygand passe les troupes en revue : « Vous partez pour Alep. Un second front est envisagé dans les Balkans, et la Turquie marchera aux côtés des Alliés. Dans ces pays du Proche-Orient, il n'existe que deux grandes lignes de chemin de fer. La première est celle de l'Orient Express qui, venant de Turquie, entre en Syrie à Médéïn. Elle passe ensuite à Alep, avant de traverser l'Euphrate et se diriger vers Mossoul et Bagdad. La seconde va d'Alep à Rayaq. Pour assurer les arrières de ce second front, nous avons besoin d'un renfort en matériel et en cheminots. Voilà pourquoi cette 8e section des chemins de fer de campagne a été levée. Enfin, cinquante locomotives C8 allemandes, qui sont actuellement garées dans l'est de la France vont rejoindre Alep par la ligne du Simplon ».



Le réseau ferroviaire du Moyen-Orient vers 1940



La gare d'Alep

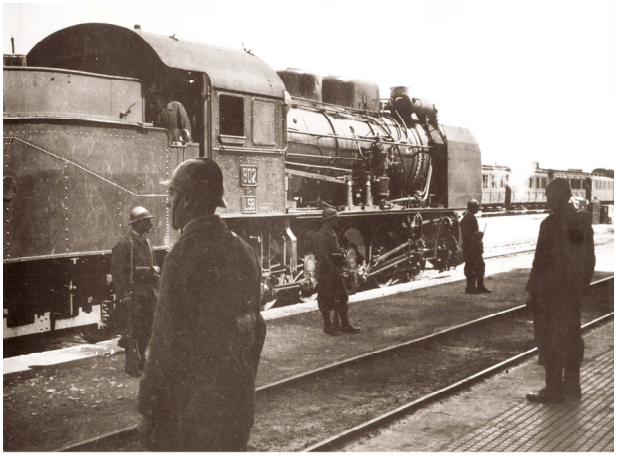
A Alep, nous débarquâmes dans une gare immense, très moderne et de toute beauté. LA 8e section des chemins de fer de campagne n'était pas un corps comme les autres. Au lieu d'une caserne, on nous attribua un grand hôtel désaffecté, et on nous laissa une complète autonomie. Au dépôt des locomotives, nous eûmes la surprise de trouer des installations modernes, des machines en bon état, d'une propreté exemplaire, et des responsables d'une gentillesse extrême. Mais avant tout il s'agissait de savoir quelles lignes nous allions exploiter. Les parcours Alep – Rayaq et Alep – Mossoul furent envisagés, on me commanda pour faire une étude de ligne avec un camarade. Mon camarade tomba malade juste avant le départ, de sorte que je me présentai seul sur la machine du soir, muni de quelques boîtes de conserve et d'un litre de vin d'Algérie.

Je remis mon autorisation au mécanicien syrien qui, comme son chauffeur, parlait à peine quelques mots de français. Bientôt nous roulions dans la campagne syrienne, sans mot dire. La nuit était tombée, et les deux syriens commencèrent à manger tout en travaillant. J'étais ahuri de voir ce que ces hommes mangeaient : un concombre pelé sans huile ni vinaigre, deux tomates crues, un chicon en salade et une petite galette de farine de maïs. Ces gens là n'étaient presque jamais malades, malgré un travail très dur. Vers une heure du matin, le train entra en gare de Homs. Après un rafraîchissement en ville, je retournai à la gare pour attendre l'express de quatre heures du matin.

Mon chef me demanda le lendemain ce que j'avais appris. Je n'ai rien vu, lui répondis-je. « Ce n'est pas gênant, car nous n'aurons pas à exploiter cette ligne. 400 kilomètres sous une pareille chaleur, c'est hors de question. Aucun d'entre vous ne rentrerait vivant en France ! Finalement, on va nous donner le tronçon de l'Orient Express qui va d'Alep à la frontière turque. Cela fait 80 kilomètres. Nous exploiterons tous les trains marchandises et voyageurs sans exception ».



Trajet du Taurus-Orient -Express exploité par Marcel Péroche



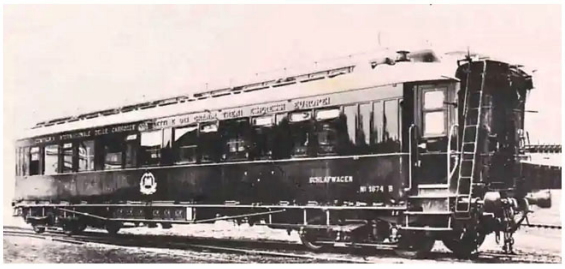
La locomotive 902 conduite par Marcel Péroche

Je partis donc avec un camarade en étude de ligne jusqu' à Meïdan-Ekbès. Lorsque nous montâmes sur le Taurus-Orient-Express, vers dix heures du matin, la chaleur était déjà accablante. En été, il fait en moyenne de 35 à 40 degrés dans la journée. Assurer des trains à vapeur dans des conditions pareilles est quelque chose d'effrayant, mais nous étions là pour cela. Le train arriva vers quatorze heures à Meïdan, petite commune de 2000 habitants se trouvant à la frontière turque, au bord de la rivière Karasu. La locomotive Syrienne fut dételée et garée sous un petit hangar ; un cheminot y actionnait une machine à vapeur, pour faire monter l'eau des profondeurs de la terre et remplir le tender. Le *mouktar*, autrement dit le maire, vint nous rendre visite. « Vous êtes les premiers cheminots à venir dans ma commune », nous dit-il dans un français excellent. Il nous emmena à l'école du village. A ‰notre arrivée, l'instituteur ordonna aux gosses de se lever, et leur fit chanter *La Marseillaise* d'une façon impeccable. Voyez, Messieurs, nous dit le *mouktar*, « si nous sommes Syriens avant tout, nous pensons aussi à la France ». Mais il nous confia que les résultats de la guerre l'inquiétaient.

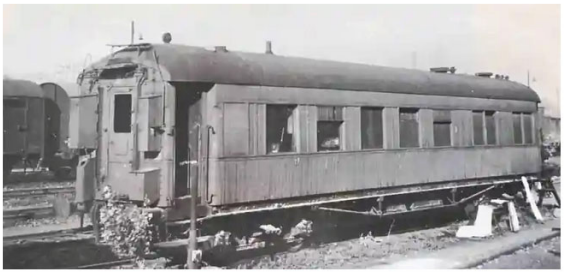
Après avoir étudié le parcours Alep-Meïdan à deux ou trois reprises, je certifiai par écrit avoir une connaissance suffisante de la ligne. Pour les trois Taurus-Orient-Express hebdomadaires, la compagnie Syrienne DHP nous céda deux locomotives de montagne, de fabrication allemande, à cinq roues couplées : les machines 901 et 902. Nous étions en effet dans les contreforts des chaînes turques, et il fallait compter avec des rampes de 25 ‰. Mais le point faible des chemins de fer syriens était la voie. Le profil n'était pas bien étudié, et surtout l'assise était mauvaise, par manque de ballast et de bonnes traverses en chêne. Les machines tanguaient beaucoup plus qu'en France, et on ne pouvait pas leur demander les mêmes performances.

L'exploitation put enfin commencer. Comme les volontaires ne se bousculaient pas pour conduire des trains par quarante degrés à l'ombre, personne ne réclama ma place lorsque je

fus affecté à l'Orient-Express.



Voiture-Lit du Taurus
-Orient-Express



Voiture Restaurant du Taurus
-Orient-Express

Pendant trois mois j'eus le bonheur d'assurer régulièrement ces trains sans le moindre incident. Si je devais résumer cette période en un mot, je choisirais « soif ». Pour supporter la fournaise infernale d'une machine à vapeur sous un soleil de plomb, il était vital de boire de grandes quantités de liquide. J'assurai mon dernier train à la fin du mois de juin 1940, de Meïdan à Alep. Après l'armistice et l'appel du général de Gaulle, à bord de cet ultime Orient-Express, se trouvait la commission d'armistice, composée d'Allemands et d'Italiens. A gare d'Alep, je vis descendre vingt à vingt-cinq personnes, certaines en civil, d'autres coiffées de casquettes à rehausses. Des voitures les attendaient pour les emmener à Damas, car il n'y avait plus de ligne de chemin de fer.

La guerre était bien finie, et nous n'avions plus rien à faire en Syrie. Il fallut pourtant attendre trois mois avant de pouvoir rentrer en France. Au début du mois de septembre, les Allemands demandèrent notre rapatriement d'urgence, parce qu'ils avaient besoin de cheminots en France. Mais les choses n'étaient pas aussi simples : les bateaux étaient rares, et les anglais, maîtres incontestés de la Méditerranée, contrôlaient systématiquement ceux qui partaient pour la France. Aussi nous fallut-il attendre la fin septembre pour entreprendre le voyage de retour.
Le *Désirade*, notre bateau, partit de Beyrouth, passa devant la rade de Toulon, et bientôt entra dans le port de Marseille. Nous étions au début du mois d'octobre, le climat Syrien était bien loin. Après huit mois d'absence, nous débarquâmes sur le sol de notre pays, meurtri par la défaite ».

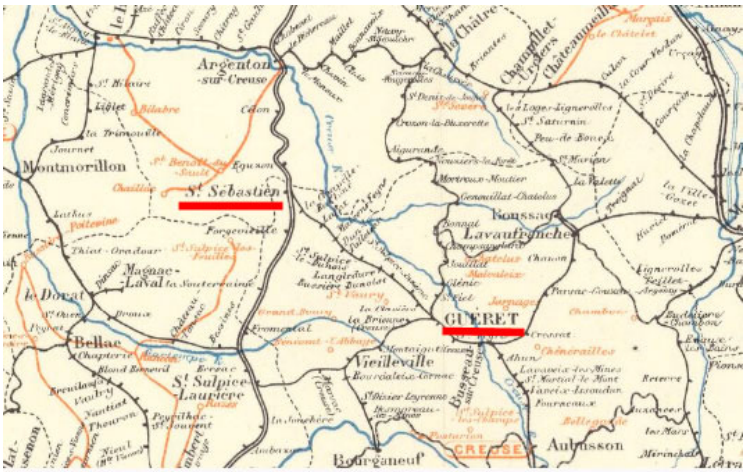
Marcel Péroche, « Les mémoires de Marcel Péroche », « sénateur » du rail, Berger-Levrault, 1984.

Littérature ferroviaire : Comment mettre la gare chez soi ?

En Creuse, nous avions au XIXe siècle, et avant la SNCF, la *Compagnie du Paris - Orléans,* qui desservait le secteur, et notamment la cité de Dun-le-Palleteau (aujourd'hui Dun le Palestel), avec sa gare, sur la ligne de Guéret à St Sébastien.



Ligne Guéret - St Sebastien
C'est un raccourci pour aller de Guéret vers le Nord et Paris sans passer à St Sulpice



Le réseau ferroviaire en 1936

Voici l'histoire de cette gare, racontée par le descendant du grand-père nommé Maurice Harang.

« Après la guerre de 14, il s'installa comme mécanicien et chauffeur de taxi. Il devint garde-champêtre, et se vit proposer, lorsqu'on supprima la gare, d'en prendre la charge. Il s'agissait tout bonnement d'installer la gare chez lui.

Il fut nommé chef de gare de ce chef-lieu de canton qui n'en possédait plus, de gare. Pour garnir le garde-manger de la maison appelée Dunet, mes grands parents avaient coupé la maison en deux par le milieu et loué le haut à de plus pauvres qu'eux. Les locataires ayant trouvé mieux, on installa la gare dans la pièce sur la rue, sous la chambre d'Arthur. La Compagnie vissa sur la façade de la maison une plaque émaillée qui disait que logeait là un « correspondant SNCF », les lettres du sigle enchevêtrées dans une audace graphique d'époque ne laissant que la place à une abréviation improvisée du mot « correspondant » en « Corres » avec un petit t en exposant. On dota cette gare subalterne d'un bureau de bois blanc à deux tiroirs, l'un équipé d'une poignée en coque d'aluminium contenait toute sorte d'étiquettes (« urgent », « fragile », « animaux vivants »…).L'autre fermant à clef serrait des carnets à souches et des crayons affûtés. Un comptoir robuste à portes coulissantes où se tenaient des réserves plus importantes d'étiquettes dont certaines étaient en botte, vaguement cartonnées, beiges avec un œillet orange et chacune son petit fil de fer pour les accrocher, tressées en un fagot qu'on avait bien du mal à démêler, et un seau de colle blanche, glauque et odorante où plongeait un pinceau attendant son heure. Une bascule romaine où nous nous pesions sans cesse. Une affiche renouvelable mais rarement renouvelée des horaires des trains en partance de La Souterraine ou de Saint-Sébastien, pour Limoges ou Châteauroux, voire Paris. La dotation comprenait également deux poulains de tailles différentes pour charrier les barriques, un diable et une charrette à bras qui restaient dans la cour. Les petits colis destinés au bourg étaient livrés en charrette à bras. L'après-midi, nous autres les enfants, reprenions la tournée pour faire signer les bordereaux roses, illisibles sous la médiocrité du carbone, et ramasser de maigres pourboires, réduits parfois (un régal) à une rondelle de saucisson à l'ail servie avec emphase par la mère Déluchat.

Pour les expéditions de colis la clientèle venait jusqu'à la maison, entrait par la rue en montant deux marches de granit directement dans la gare qu'une mince porte voilée

séparait mal de la cuisine et de ses odeurs de blanquette de veau, de pigeon rôti ou de chou farci. Dans la catégorie « animaux vivants », nous hébergions dans des cartons de cent, troués pour qu'ils respirent, des poussins d'un jour que certains ne dépasseraient pas. A côté des meubles dont la compagnie avait doté notre gare, près de la cheminée, se trouvait un petit buffet de famille, presque entièrement occupé par une bouteille de butane alimentant un réchaud posé sur le dessus que je n'ai jamais vu brûler, seul son tiroir supérieur participait à notre activité ferroviaire : on y rangeait les billets pour voyageurs, délivrés avec parcimonie, vu la rareté de cette clientèle qui préférait se rendre en car à une vraie gare ou rester chez elle.

La mort de mon grand-père laissa dans la maison de Dun une veuve de quinze ans son aînée. On fit venir le cousin Arthur, ancien chauffeur de maître retiré aux Genettes, commune de Sagnat, à une lieue de là où il élevait des moutons. On lui confia l'aïeule, la gare et la chambre qui porte désormais son nom. »





La gare de Dun-le-Palleteau aujourd'hui

Jean-Baptiste Harang, « La Chambre de la Stella », Roman, Livre Inter 2006, Grasset, extrait des pages 28 à 36.

Préparation de l'AG 2026

L'AG ordinaire 2026 se tiendra en présentiel le 5 décembre à Lyon et en distanciel sur Zoom. Vous allez recevoir la convocation.

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

- Le **renouvèlement de votre adhésion** pour 2026, qui vous permettra de voter régulièrement les motions présentées. Nous pouvons cette année dépasser le nombre de 100 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. Les suites de notre voyage d'études de juin nous amènent aussi à mobiliser des élus du Puy-de-Dôme, de l'Allier et de la Creuse, pour élaborer un plan d'action pour le maintien du ferroviaire dans le Massif-Central, et ailleurs. Si vous êtes à proximité, nous ferons appel à vous pour ces travaux.

- En **Ile-de-France**, nos réunions régulières vont reprendre le 24 novembre, vous allez recevoir une invitation. Soyez au rendez-vous pour l'actualité ferroviaire à l'Assemblée nationale, nos recherches et échanges.

- Sur le **secteur de Bordeaux,** où nous n'avons pas été présents, la réunion prévue le 17 octobre a fini dans les fumées et les gaz de la rue, mais nous avons lancé cette activité de rassemblement et d'échanges, notamment sur le fret ferroviaire. Si les évènements urbains récents ont empêché cette activité, nous la reprendrons.

- Enfin, **à Lyon**, nous participerons à nouveau à la Quinzaine des Solidarités de novembre, et tiendrons une réunion sur les sujets ferroviaires le samedi 28 novembre à parti de 18 h au siège de l'association. Notez-le si vous êtes Rhône-Alpins.

Vous voyez que votre participation, y compris en distanciel, est bien sollicitée !

Point sur le Conseil d'Administration

Les membres du CA actuels sont :

Président : Louis Castellan
Secrétaire : Etienne Moussiegt
Trésorier : Georges Beliaeff.

Le point fort de l'année qui se termine a été le voyage en train qui a mené certains d'entre nous de Clermont-Ferrand à Guéret. Au-delà de l'aspect touristique de ce voyage qui a permis de découvrir ces magnifiques vallées de l'Allier et de la Creuse, et les ouvrages d'art qui la surplombent, ce train a affirmé la volonté des membres de l'association et des élus que nous avons rencontrés sur notre passage, de ne pas voir cette ligne, véritable épine dorsale sur l'axe est-ouest, fermée un jour par manque d'entretien.

Cet évènement a eu un retentissement bien plus large que la seule circulation d'un train grâce à l'implication de médias locaux, montrant ainsi que rien n'est impossible et que la fatalité d'une décision bureaucratique peut être infléchie, même si dans ce domaine la

tâche est ardue.
Et c'est pour cela que nous souhaitons mobiliser les acteurs de terrain pour créer un « front contributif » de relais afin de garantir durablement cette infrastructure et construire, avec les habitants et les acteurs locaux, une offre ferroviaire à la hauteur des besoins et des ambitions des villes du Centre de la France.
Pour donner corps à cette ambition, nous invitons chaque adhérent à devenir un relais actif sur son territoire : faire connaître les enjeux de la ligne, recueillir les besoins des habitants, organiser et/ou participer aux rencontres locales et interpeller les décideurs.

Nous demanderons parallèlement aux maires, parlementaires, conseillers départementaux et régionaux concernés de coordonner leurs interventions et de défendre auprès de l'État et des opérateurs ferroviaires un engagement précis en faveur de la pérennité de cet axe.

C'est par l'alliance durable des citoyens, des associations et des élus que nous pourrons peser sur les décisions et obtenir des résultats concrets. Faites-vous connaître via l'adresse contact@lesamisderailcoop.fr.
Georges Beliaeff – Membre du CA

Le mot du trésorier

<u>Point sur les finances de l'association</u>



Les finances de l'association sont bonnes.

Actuellement, nous ne fonctionnons que sur les adhésions et les dons des membres. Toutefois, les moyens dont nous disposons limitent notre capacité à agir et l'association a dû investir une partie de ses fonds pour soutenir l'action de juin dont nous reparlerons lors de l'Assemblée générale. Aussi, nous vous invitons à contribuer, même modestement, sous forme de dons pour permettre à l'association de faire prospérer les actions que nous avons initiées.

Nous vous invitons donc à nous aider à poursuivre ces initiatives en (ré) adhérant dès maintenant à l'association et à participer activement à l'Assemblée Générale et aux cercles d'adhérents pour faire « avancer le train ».

Georges Beliaeff – Trésorier

Appel de cotisation 2026

Il est encore temps de vous réinscrire sur Helloasso en 2026 pour pouvoir voter 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.

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, nos activités et les autres manifestations auxquelles nous participons.

Le Secrétaire, Etienne Moussiegt

