

### 1 - Rappel des valeurs de l'association

Créé en 2010, le CHRF a pour objet l'étude et la vulgarisation de l'histoire du chemin de fer principalement français et pour valeur centrale le partage de la documentation et la diffusion de la connaissance par la publication de documents. Le CHRF promeut le travail en équipe pour la conduite des études et la conclusion de ces travaux par leur publication.

A l'heure où il devient nécessaire d'envisager d'externaliser certaines tâches et fonctions dans l'association (voir partie 7), le CHRF rappelle son attachement à ce que recouvre la loi de 1901 pour une association : **pluralité** (gouvernance par divers comités et conduite des activités par un bureau), **but non lucratif** (pas de distribution des bénéfices aux dirigeants ni aux membres), **démocratie** (élection régulière et périodique des dirigeants, contrôle effectif sur la gestion de l'organisme effectué par les membres) et **participation** (à l'élaboration et à la mise en œuvre de projets via une consultation annuelle).

Dans cet esprit nous avons révisé en octobre dernier les statuts de l'association pour nous permettre d'entreprendre des activités économiques et inscrit dans ceux-ci le détail des diverses activités concourant de près ou de loin à l'atteinte de nos objectifs (notamment l'article 2 - [https://railsdautrefois.fr/doc\\_asso/statuts\\_chrf\\_2020-valide.pdf](https://railsdautrefois.fr/doc_asso/statuts_chrf_2020-valide.pdf)).

### 2 - Nos relations dans le monde ferrovophile

Plus encore qu'auparavant, nous sommes connus et reconnus par le monde ferrovophile. Sollicités par des éditeurs, des artisans et des professionnels de ce milieu, nous établissons et entretenons avec eux des liens amicaux et efficaces. Des coopérations se sont concrétisées, notamment avec la société REE, et les différentes publications des éditions LR Presse, ou sont en perspective avec RMF.

Nous jugeons utile de reprendre ci-après les termes du rapport de l'année précédente.

Bien que nous abordions exclusivement nos sujets sous l'angle historique et technique du chemin de fer réel, nous savons parfaitement que la motivation centrale du plus grand nombre d'entre vous tourne autour du modélisme ferroviaire. Les récentes informations transmises lors de votre ré-adhésion pour 2021 le confirment. C'est d'ailleurs une constante lourde du monde ferrovophile dans son ensemble. Les membres de l'équipe dirigeante ne font pas exception non plus.

Nous agissons également dans le domaine de la restauration et de la préservation du matériel ancien, au titre du conseil historique et documentaire. Ce rôle qu'occupe le Cercle est encore peu connu. Les actions réalisées en 2020 et encore en cours, comme celles à venir, nous offrent cette reconnaissance dans le milieu de la préservation ferroviaire et auprès du public. Ce rôle ne manque pas de bénéficier de l'action du président et du vice-président auprès du ministère de la Culture et de la Communication, le premier, expert désigné par cet organisme, le second y agissant à plein temps comme chargé de mission pour le patrimoine technique.

Ainsi, la diversification de notre action s'étend désormais bien au-delà du partage pur de la documentation, mais reste basé sur l'exploitation du corpus documentaire et iconographique réuni par le Cercle, que ce soit à travers les publications ou la mise en ligne de bases documentaires de type Wiki. Ce large périmètre compte également les actions de conseil pour la réalisation de modèles réduit, pour la restauration de matériel historique, pour la labellisation d'ouvrages de référence (voir notre site web). Un tel champ d'actions nous fait largement dépasser la notion de cercle de partage pour tendre vers celle de société savante exerçant un rayonnement de plus en plus important. C'est ce que nous avons exprimé dans la nouvelle rédaction des statuts, adoptés en octobre 2020.

Cette année, par la force des choses les liens cordiaux que nous entretenons avec les associations organisatrices d'expositions et qui nous permettent de rayonner à des conditions avantageuses n'ont connu aucune concrétisation mais ce n'est que partie remise. Qu'elles soient assurées de notre fidélité.

### 3 – Déroulement des activités

Nous ne vous surprendrons pas en signalant qu'elles ont été fortement impactées par la crise sanitaire. Aucune participation à des expositions, toutes annulées, pas de rencontres entre dirigeants du Cercle. Le bilan de l'année reste positif. Cet impact a touché nos habitudes, mais pas l'activité de fond.

D'ailleurs, même réduites, nous avons pu effectuer de rares visites aux archives, lors de la courte période de réouverture des organismes publics. Robert Castan, un de nos membres, s'est proposé pour se rendre aux archives nationales d'Outre-mer à Aix-en-Provence, entre deux périodes, de confinement pour compléter le dossier sur les voitures transatlantiques. C'est une excellente option, de pouvoir disposer de l'aide de membres locaux pour venir nous épauler, lorsque la mission se situe loin du lieu de résidence des auteurs. Il faut pour autant que l'intervention soit correctement cadrée et que les éléments à étudier ou à rechercher soient pré-identifiés.

La revue. À notre sens, les rédacteurs ont donné le meilleur d'eux-mêmes avec des articles de plus en plus poussés. En fin d'année le numéro que nous avons voulu double a permis de ne pas tronçonner des études très copieuses et d'en conserver la meilleure cohérence. À chaque numéro, un article a correspondu au programme de sortie des nouveautés des fabricants de modèles, une opportunité appréciée. Pour autant cela ne sera pas une règle. En l'absence d'un hors-série cette année, ce numéro double nous a permis de respecter notre objectif « 200 pages par an ». Il a été vivement salué par nombre d'entre vous qui nous ont adressé des éloges.

De notre côté, ce numéro 22 nous a techniquement un peu déçus. Faisant suite à un changement d'encre et de produits, l'imprimeur n'a pas maîtrisé convenablement les réglages de sa machine et le numéro est sorti très sombre, malgré un second tirage effectué à son initiative, le premier n'étant pas acceptable. L'imprimeur s'est engagé à une meilleure maîtrise de son matériel à l'avenir.

Le hors-série Armistice. Si les travaux ont pu avancer durant l'année, le sujet reste vaste et complexe et des archives importantes n'ont pas encore pu être consultées du fait de la situation sanitaire.

Le livre Wagons de France. Comme nous en avons rendu compte dans le numéro 22, la première année de travail des deux auteurs, Daniel Vauvillier et Henri Disdichian, sur le sujet a été très productive. Notons la forte participation de nombreux contributeurs et l'engagement bénévole de deux membres pour la fourniture d'élévations en couleur de haute qualité, Francis Albert et Michel Viers. Il se manifeste une vraie attente et nous ferons tous nos efforts pour en être dignes.

La planification pluriannuelle rigoureuse de nos chantiers. C'est la seule manière de faire des grandes choses, d'autant plus que nous sommes bénévoles et partagés par d'autres contraintes et impératifs. Cela optimise les ressources et le temps des bénévoles et surtout balise avec succès le travail d'équipe pour en atténuer les difficultés. L'un des résultats tangibles, cette année, est l'étude sur les voitures transatlantiques. Un dossier applaudi par tous, d'autant plus que le sujet est très attendu en modélisme. Cet article représente un vrai succès collectif et ce mode de fonctionnement est désormais acquis pour l'avenir.

Avec la conclusion des travaux sur les salons PLM, nous avons montré notre volonté, pour l'étude des véhicules à la durée de vie singulièrement longue, de ne pas la borner à la période de référence habituellement retenue par le Cercle, la date de la nationalisation de 1938. Dans l'intérêt des dossiers, nous continuerons à poursuivre dans ce sens.

Concernant le soutien aux activités de préservation du matériel, les actions préliminaires au sauvetage de la « voiture du Titanic » suivent leur cours. Rappelons que c'est une ancienne A7 de l'Ouest à bogies en teck pour trains transatlantiques, classée Monument Historique et garée actuellement à Longueville (77). Le transfert de propriété est acté et les conditions du chantier de restauration prennent forme. Le déplacement du véhicule sur le chantier de restauration (grand Ouest) interviendra lorsque tout sera calé à ce sujet.

Voir ici : <https://www.railsdautrefois.fr/restaurer-la-voiture-du-titanic-a7-de-louest> , une occasion de visiter le site Internet.

Notre avons également prêté notre concours et conseil à la municipalité d'Auvers-sur-Oise pour la mise en valeur et la restauration de deux ambulants OCEM Paz et d'un couvert Nord métallique à dôme qui constituent les éléments les plus attractifs de la boutique d'un bouquiniste installé à la gare du village. Le CHRF, via le secrétaire général habitant la commune, a apporté son concours au plan de peinture et à la reconstitution des inscriptions à apposer sur les véhicules dessinées par Alain Cassagnau. Le secrétaire a également réalisé la maquette des deux panneaux d'information publique installés sur le site.

Le CHRF, agissant conjointement avec l'association Mémoire Ferroviaire de Bordeaux (président Alain Cassagnau), appuie plusieurs projets dans cette région :

- le projet muséographique et de halte hôtelière de La Sauve Majeure (33) qui préserve plusieurs voitures et wagons anciens d'intérêt historique, transformant certains en hébergement,
- le retour d'une voiture Bacalan pour sa mise en valeur dans le quartier du même nom à Bordeaux,
- la restauration par un mécène du grand Sud-Ouest d'une voiture allégée État de 1937, dite « saucisson ».

Acquisition de documentation. Nous poursuivons l'acquisition de documents et l'achat de collections ou photographies d'intérêt. Ces documents sont destinés à être reproduits puis revendus. Le volume de ces acquisitions reste modeste mais contribue à la pertinence et la qualité de nos études.

Nous continuons également, dans le contexte de nos études et de façon très réfléchie, d'avoir recours à de la documentation institutionnelle requérant des droits à reproduction, lorsque c'est justifié.

Équipement en matériel. L'investissement en matériel informatique s'est traduit par l'achat cet été d'un ordinateur puissant doté d'une carte graphique indépendante et d'un écran graphique de 34 pouces (86 cm). Ce matériel de niveau professionnel

procure un confort de travail et un gain de temps appréciables exploités pour la réalisation de la mise en page du n° 22 et les travaux préparatoires au maquettage du livre Wagons de France.

Activités sur l'Internet. Complètement refondu et mis en ligne en janvier 2020, le site web présente en détail nos activités et encourage l'adhésion au Cercle et l'acquisition de nos publications selon un standard au goût du jour. En communication digitale, le contenant est d'une extrême importance pour donner de la visibilité au contenu.

Nous avons été un peu déçus par le peu d'attraction provoquée par la rubrique *Actualités*. Avec l'interactivité que permet cette rubrique, nous escomptions attirer un nouveau public et vous faire profiter d'un peu plus d'actualité sur nos activités et centres d'intérêt, un objectif important. Voir <https://www.railsdautrefois.fr/actualites-du-chrf>

Saturé par d'autres activités plus sensibles et prioritaires, le secrétaire général, en charge de la publication sur le site n'a pas trouvé le temps d'y apporter toute la dynamique souhaitée, ceci expliquant cela.

Pour autant, la campagne de vitalisation de la page Facebook en fin d'année a plus que largement répondu à l'atteinte de cet objectif, avec des moyens beaucoup plus simples.

Les aspects quantitatifs et financiers des activités de l'année apparaissent en détail dans le **rapport financier**. Indiquons ici, comme pour l'exercice 2019, que nous tenons absolument à préserver et sécuriser les moyens de notre mission centrale, la publication de la revue *Rails d'Autrefois*, motif principale de l'adhésion de nos membres. Pour cela, nous visons à équilibrer le budget selon deux volets distincts en les traitant comme financièrement indépendants :

- ✓ d'une part, les cotisations couvrent l'ensemble des dépenses de publication et de diffusion de la revue, tout en permettant d'acquérir un supplément d'exemplaires en réserve,
- ✓ d'autre part, les produits de la vente de cette réserve, ainsi que d'autres revenus - notamment les dons - sont affectés à la conduite de toutes les autres activités du Cercle. Ceci comprend en particulier la couverture des dépenses de représentation et d'équipement, les frais engagés dans des actions de communication et de notoriété et les acquisitions de documents.

De la sorte, nous garantissons le socle de notre activité, la publication, et disposons en parallèle des moyens quasi indépendants pour conduire une vraie politique d'action au profit du chemin de fer ancien et du développement de notre association.

Cette approche essentielle dans notre politique financière va être notablement impactée par les nouvelles dispositions qui devront être prises pour l'externalisation d'une partie des tâches techniques, et ceci très probablement dès le second semestre 2021 (voir parties 7 et 8).

Bilan qualitatif. Les retours des membres par courriel ou sur les forums, également lors des consultations à l'occasion des dernières AG, et encore plus à travers les fiches de réadhésion, sont extrêmement positifs, voire élogieux. Nos publications continuent d'être encensées par la presse spécialisée, ainsi que par plusieurs auteurs et acteurs connus dans notre milieu. De surcroît, la forte participation sous forme de dons en ce début d'année prouve votre reconnaissance de la qualité de la revue et de nos travaux.

Modification des statuts. Rappelons que l'objet de l'association, tel qu'il était décrit dans la version 2016 des statuts ne reflétait plus de façon satisfaisante nos ambitions, ni les activités élargies qui y concourent.

Au mois d'octobre dernier, **les nouveaux statuts ont été adoptés à une très large majorité** lors d'une assemblée générale extraordinaire.

Outre l'adaptation de l'objet de l'association, les nouveaux statuts comportent des précisions concernant l'organisation et le fonctionnement du Comité d'éthique. Son but est de surveiller les activités conduites par le Bureau pour garantir l'esprit du Cercle et les principes associatifs qui le régissent. Dans la foulée, le bureau a aligné le Règlement Intérieur sur le nouveau texte.

Les documents sont téléchargeables sur le site du Cercle.

Statuts [https://www.railsdautrefois.fr/doc\\_asso/statuts\\_chrf\\_2020-valide.pdf](https://www.railsdautrefois.fr/doc_asso/statuts_chrf_2020-valide.pdf)

Règlement intérieur [https://www.railsdautrefois.fr/doc\\_asso/ri\\_chrf\\_2020-valide.pdf](https://www.railsdautrefois.fr/doc_asso/ri_chrf_2020-valide.pdf)

Les sites documentaires WIKI. Terminons le tour des activités en 2020 en signalant que les travaux de documentation des Wiki sont à l'arrêt depuis l'été dernier. Après plus de 10 ans d'activité, Roland Forcet, leur créateur et animateur principal, souhaite définitivement poser les mains et se consacrer à d'autres activités. Tout reste naturellement accessible en ligne.

Nous abordons en partie 7 l'impérieuse nécessité de trouver une solution pour rajeunir l'équipe dirigeante et déconcentrer les fonctions techniques clés.

#### 4 - Bilan adhérents

Compte tenu des cotisations enregistrées en 2020, le Cercle compte au 31 décembre 533 adhérents contre 506 il y a un an. Et ce malgré 22 départs (11 ont annoncé « quitter le CHRF », 11 ont rompu tout contact).

L'objectif que nous nous étions fixés il y a un an de dépasser le cap de 520 est largement atteint !

Même si le nombre d'adhésions nouvelles enregistrées est un peu moindre qu'en 2019, osons dire que 2020 a été une excellente année en dépit de l'absence de contact du fait de l'annulation des expositions.

Ajoutons que nous avons pu compenser l'absence de stand en expositions, toujours propices aux adhésions nouvelles, par une campagne à travers notre page Facebook. Via des messages incitatifs du président et du secrétaire général nous avons pu enregistrer 67 personnes nouvelles sur ce groupe entre mi-novembre et la fin de l'année. Il en compte désormais 367. Ce qui a engendré plusieurs adhésions au Cercle.

Ce groupe Facebook n'est pas utilisé comme un groupe de discussion mais plutôt comme une plateforme de présentation du Cercle et de la revue, à forte visibilité, sans que nous recherchions d'interaction des membres. Le groupe est modéré pour éviter toute dérive. Nous poursuivons cet effort d'animation pour attirer de nouveaux adhérents en espérant toucher des tranches d'âge plus jeunes.

En raison de deux décès survenus durant l'année, notre effectif initial au 1<sup>er</sup> janvier 2021 est ramené à 531. Mais déjà, 10 adhérents nouveaux ont rejoint le Cercle pour 2021.

En matière de politique d'adhésion, le but n'est pas de croître indéfiniment pour le plaisir. Mais il nous semble important de convaincre le maximum d'amateurs à s'intéresser aussi au chemin de fer ancien, ce qui ne peut manquer de rajeunir notre lectorat, tout autant que d'influencer les choix des fabricants de modèles réduits.

#### 5 - Action des bénévoles, dynamique du bénévolat

C'est un truisme de dire que le CHRF a entièrement reposé, cette année encore, sur l'action bénévole. Nous savons que ce mode de fonctionnement surprend depuis l'extérieur, compte tenu des résultats. Cette action concerne beaucoup de membres. Nombreux sont ceux d'entre vous qui ont agi au bénéfice du Cercle, que ce soient les personnes nous procurant de la documentation et des photos, les auteurs engagés dans des études parfois poussées ou bien la petite équipe du bureau administrant le Cercle.

Ce rapport annuel est l'occasion de remercier tous les contributeurs, quel que soit le niveau de leur engagement.

La charge, fortement concentrée, est assumée avec grand plaisir par le petit groupe des fondateurs qui y trouvent de belles satisfactions. En revanche, force est de constater que l'on atteint parfois la saturation (\*). Et le temps qui passe épuise le bénévolat. Plus préoccupante aussi est la question de l'âge. Nous devons désormais anticiper ce fait inéluctable touchant une forte part de l'équipe dirigeante et pour laquelle l'usure se fait sentir. En dépit de sollicitations répétées depuis plusieurs années, nous ne trouvons pas au sein du CHRF la relève bénévole dont nous avons besoin, autant en termes de disponibilité effective qu'en termes de compétence technique pour prendre le relais de certaines tâches cruciales. Ceci impose les orientations développées en partie 7.

*(\*) Le secrétaire général a réalisé durant l'année un relevé précis de son temps d'activité consacré au CHRF, toutes fonctions et tâches confondues. Il dépasse les 1200 heures, soit une moyenne de 100 heures par mois ou 25 heures par semaine ; 2/3 d'un temps professionnel complet. Tâche technique, la mise en page à elle seule est évaluée à 200 h.*

#### 6 – Programme d'activités 2021

Comme annoncé dans la circulaire de décembre dernier, le bureau a décidé de ne pas appliquer l'augmentation de cotisation qui avait été votée à titre conservatoire pour le futur lors de la clôture de l'exercice 2017. Prévue pour être applicable en 2020, nous l'avons repoussée d'un an et nous la repoussons encore.

Vous pouvez constater dans le rapport financier, qu'une fois de plus, hors impact Covid sur les ventes en expos et les frais d'exposition, nous avons respecté le prévisionnel établi, assurant ainsi une tenue rigoureuse des finances.

Pour le programme des expositions à venir, nous attendons tous d'y voir clair, sans un optimisme démesuré. L'année est **supposée** marquée par quatre gros événements, Trainsmania à Lille en mai, Fédé Rail aux Herbiers en juin, le Festival vapeur de la Baie de Somme début juillet et Rail Expo à Dreux fin novembre.

Le reste du programme, habituellement calé sur celui de Daniel Leclerc, notre trésorier et l'animateur de la société *Le Décor Principalement*, est également en suspens. Pour autant nous avons pris les dispositions pour être présents s'il y a lieu.

Le principe du kit expo reste d'actualité. Rappelons que ce kit contient tous les moyens fournis par le Cercle pour permettre à un membre volontaire, quel qu'il soit, de tenir un stand. Il peut rapidement être mis en œuvre pour faciliter la représentation du Cercle sur une expo locale.

En bref nous sommes prêts à reprendre avec vous ces activités dès que l'horizon sera dégagé. Vous pourrez suivre le calendrier de notre présence aux expos sur le site : <https://www.railsdautrefois.fr/expositions-et-salons>. Il est, pour l'instant, quasiment vide.

**De votre côté, n'hésitez pas à nous signaler toute exposition locale qui permettrait de faire connaître nos activités.** Vous êtes nos relais et nous pouvons faire des appels locaux à soutien sur une manifestation ponctuelle, afin de constituer une équipe. D'expérience, il faut un délai minimum d'un mois pour mettre un tel projet au point et éventuellement constituer une équipe. Plusieurs adhérents ont obtenu de réels résultats dans les expositions où ils nous ont représentés. C'est aussi une occasion de faire connaissance.

Cette perspective est probablement hasardeuse pour 2021, mais vous pouvez dès à présent profiter du délai pour préparer la sortie de crise avec vos contacts locaux.

Les deux numéros annuels de *Rails d'Autrefois* sont prévus classiquement pour juin et décembre. Nous allons désormais augmenter le nombre de pages. Cette possibilité nous est offerte par l'imprimeur qui va s'équiper d'une machine pour réaliser les dos carrés collés. Auparavant le brochage agrafe nous limitait à 64 pages et nous ne pouvions envisager le dos carré (en sous-traitance) que pour un nombre important de pages supplémentaires, sinon ce n'était pas rentable. Désormais nous allons pouvoir adapter en fonction de la densité des sommaires. Le seul impératif étant de rester sur des multiples de 8. Nous envisageons donc des numéros classiques autour de 88-96 pages.

Au titre de la planification, vous serez avisés via les appels à doc, des sujets des prochains articles envisagés. Nous pouvons déjà vous en donner un aperçu :

- La poursuite des études entamées (transatlantiques, électrification Midi, voitures Nord à bogies et caisse bois, ligne Le Puy-Langogne)
- Les chaudières à dômes communiquant des machines du PO
- Les voitures EST à essieux à intercirculation
- La complexe et politique adoption du frein automatique continu sur les trains de marchandises
- Les Wagons-restaurants CIWL en teck à bogies 3 essieux
- Le voyage du train royal britannique en 1938

Hors-série. Nous vous avons exposé les conditions dans lesquelles se poursuit l'étude sur les voitures Armistice. La date de publication découlera de conditions que nous ne maîtrisons pas toutes. Si les conditions sanitaires permettent l'accès aux centres d'archives, il devrait sortir en 2022. Nous espérons bien pouvoir vous offrir du sérieux sur un sujet qui n'a jamais encore été traité de façon exhaustive.

Études. Celles sur les trains transatlantiques et la préparation de notre livre *Wagons de France* seront poursuivies activement. Nous entamons une étude sur les voitures CIWL à caisse en teck. Ce projet, au départ une initiative individuelle, devrait bénéficier d'une étude collective.

Les circulaires - les appels à documentation – les participations à la vie du Cercle. Comme chaque hiver, avec trois circulaires rapprochées en début d'année nous sommes conscients d'un certain effet de saturation. Pour autant, il faut bien lancer l'appel à cotisation et l'assemblée générale. Pour garder la maîtrise des publications à venir, il conviendra de relancer un appel à documentation. Merci à tous ceux qui ont déjà répondu, souvent avec un vrai souci de recensement des collections. Pour les nouveaux adhérents, nous rappelons que le principe de l'association est la mise en commun de toutes les informations et de la documentation pour faire progresser la petite et la grande histoire des chemins de fer en France durant la période des anciens réseaux. Beaucoup ont accumulé de nombreux documents qui peuvent apporter un regard intéressant ou des compléments d'information sur des études en cours ou à venir. En connaissant la liste de vos trésors et archives, nous pourrions demander ponctuellement le bon document à la bonne personne. Nous poursuivrons ce type d'appel. Mais n'hésitez pas à nous faire connaître spontanément vos récentes trouvailles et à nous signaler des documents qui pourraient être mis en vente autour de vous.

Nous envisageons au cours de l'année de revenir sur le sujet de la documentation dans une circulaire spécifique qui abordera la question dans son ensemble, et pourquoi pas, de mieux structurer avec votre aide ce pan de nos activités.

Au volet préservation de matériel, il s'agira de la poursuite du soutien aux chantiers présentés dans la partie 3.

Concernant notre activité à travers le modélisme, nous travaillons à réitérer une opération « coffret », sur un thème précis, comme celle jouée avec un constructeur français en 2018 pour le centenaire des wagons USA de l'AEF, futurs TP, mais le calendrier ne nous appartient pas. Ce qui ne nous empêche en rien de porter toute assistance documentaire aux artisans et fabricants qui le souhaitent.

## **7 – L'avenir du CHRF**

Le rajeunissement de l'équipe et la déconcentration des fonctions techniques clés devient une affaire urgente. D'une part nous ne sommes pas à l'abri d'un accident chez l'un des responsables principaux du fonctionnement interne du Cercle,

d'autre part il ne fait pas de doute qu'il existe une usure de l'engagement volontaire des titulaires qui exercent pour certains depuis plus de 10 ans.

Face à la crise des vocations bénévoles, faute de candidats, il ne faut plus tarder dans la transformation de l'organisation du Cercle.

Nous n'avons pas d'autre choix que d'évoluer vers un modèle économique incluant la rémunération de prestations pour les tâches techniques centrales, puisqu'on ne trouve pas de successeurs bénévoles qualifiés. Cela aura aussi le mérite de consolider la structure en réduisant la concentration actuelle des tâches techniques. Elles dépendent trop d'une seule personne, Daniel Vauvillier, qui souhaite réduire sensiblement le temps qu'il consacre aux activités pour le Cercle.

Pour l'instant la fonction de président tenue par Jacques Willigens ne présente pas la même concentration, ni le même niveau de disponibilité. Elle n'a pas d'aspects techniques. La fonction de trésorier - Daniel Leclerc - est assez lourde. Elle reste acceptée par le titulaire et présenterait d'autres types de difficultés s'il fallait la partager. Sa déconcentration éventuelle n'est pas prioritaire mais l'équipement en un logiciel permettant de soulager la fonction est envisagée, reste à trouver le bon produit.

Pour effectuer la transition vers un autre modèle économique, plusieurs étapes sont identifiées :

- 1- Acquérir les connaissances administratives et de gestion pour pouvoir piloter une association au fonctionnement plus complexe et soumise à diverses réglementations, fiscale, droit du travail, comptabilité élaborée, etc.
- 2- Établir des fiches de fonction et se préparer à une étape de transmission de compétence. Évaluer les coûts et en déduire l'adaptation des cotisations et autres rentrées d'argent.
- 3- Prospecter et recruter.
- 4- Effectuer la transition en souplesse.

Nous estimons que la transition est à étaler sur au moins deux années. Elle sera conditionnée aussi par le profil du (des) candidat(s) : niveau de compétence purement technique, intérêt personnel ou non pour les sujets ferroviaires historiques, etc.

Pour passer à l'action, nous considérons 2021 comme une année préparatoire active et 2022 et 2023 comme les années de transition.

#### Récapitulatif concernant la répartition des charges techniques

L'hébergement des sites, les sauvegardes de tout ce qui est en ligne, le maintien des serveurs est déjà assuré sous forme d'une prestation professionnelle chez RODHEBERGEMENT, entreprise tenue par Rodolphe Braud, membre du CHRF.

#### **Charge vacante depuis l'été 2020** (cessation de fonction de Roland Forcet)

Les Wiki en ligne (PLM, Midi, PO) ne sont plus étoffés de façon systématique et structurée.

Le chantier de lancement du WikiNord est fermé et pour l'instant non repris. Les autres réseaux ne font l'objet d'aucun chantier.

Cependant, la mise à jour logicielle de l'application wiki reste tenue par Bruno Bretelle. Ceci assure la continuité de la consultation en ligne et la contribution volontaire et ponctuelle aux Wiki reste accessible. Elle existe d'ailleurs sous forme d'apports réguliers individuels mais modestes.

En l'état les wiki restent disponibles au public mais sont quasiment figés.

#### **Charges détenues par le secrétaire général (Daniel Vauvillier) liées à une technique informatique**

*Rédacteur en chef non technique mais liée étroitement à la planification et qui génère un important trafic de messagerie, dévoreur de temps*

Planification glissante Excel avec exploitation des fonctions graphiques

Tenue assemblée générale Plateforme de sondage Eval&Go (ou équivalent)

Site Web Plateforme WordPress (publication et tenue à jour)

Communication circulaires Plateforme d'emailing MailChimp (ou migration sur équivalent)

Archivage documentation Archivage sous Windows, duplication, répertoire sur Excel, et sauvegarde sous SyncBackFree

Collecte docus et scans Travaux de scan en mode paramétré et traitement d'images

Mise en p. des publications Adobe InDesign /suite Creative cloud. Maquettage, traitement d'images, préparation des fichiers graphiques pour l'imprimeur

Le titulaire cherche à se défaire des charges techniques dont le cumul est dévoreur de temps au plus tard dans les 3 ans et ne conserver que les fonctions de direction et d'animation.

La charge de loin la plus lourde et la plus urgente à transférer est la mise en page des publications. Un calcul grossier du temps à consacrer à la mise en page permet d'évaluer le temps d'activité à au moins 1 heure par page, en tenant

compte des activités connexes comme les échanges de courriels sur le sujet. C'est une base de départ. Pour deux numéros par an de 96 pages, on obtient 192 heures.

Une externalisation de cette tâche, rémunérée selon une hypothèse de taux bas TTC de 30 et 35 euros l'heure, donnerait respectivement 5760 euros et 6720 euros par an.

Ce coût, rapporté à 530 membres donne par cotisation une augmentation théorique de 10,9 à 12,7 euros pour conserver l'équilibre entre cotisations et prix de revient des publications.

Ce chiffrage grossier est repris dans la discussion d'ensemble sur l'augmentation des cotisations est au point 8.

L'externalisation des autres tâches techniques détenues par le secrétaire général représente un volume horaire cumulé assez faible, difficile à transformer en une prestation isolée. Il serait commode de l'associer à la prestation de mise en page.

C'est la raison pour laquelle nous recherchons un candidat possédant un profil technique compatible avec toutes les tâches liées à l'informatique et qui les assumerait en supplément de celle de mise en page. Il s'agirait ainsi de créer une fonction de **secrétaire adjoint technique**, rémunérée sous forme de prestations horaires.

Nous sommes en discussion avec un membre du Cercle au profil technique correspondant qui recherche justement des prestations rémunérées en appoint de ses revenus propres. La tranche d'âge dans laquelle il se situe garantit au Cercle une bonne stabilité dans cette fonction nouvelle. Sa qualité de ferrovophile apporte l'assurance d'une collaboration motivée. À l'occasion de l'AG, nous sollicitons d'autres candidatures. Il suffit de nous contacter rapidement (avant fin février 2021) à ce sujet.

Concernant la reprise de l'animation des bases documentaires Wiki, la fonction est ouverte aux candidatures. Son volet technique est très facilement maîtrisable. Cette fonction doit rester bénévole. Elle peut intéresser une personne disposant de temps, sachant agir avec rigueur et méthode et appréciant les activités documentaires en ligne. Le fonds documentaire proviendra du CHRF.

## **8 – Le service de la revue et les cotisations**

Service de la revue. Nous avons voulu satisfaire les adhérents en offrant en 2020, année prévue sans hors-série, un numéro double en fin d'année. De la sorte, nous avons pu respecter un principe auquel nous tenons, bien qu'il ne soit pas contractuel, d'assurer à nos adhérents de l'ordre de « 200 pages de documentation dans l'année ».

Avec le nouveau format de la revue avoisinant 96 pages, ce qui répond mieux à celui des études désormais plus copieuses et de plus en plus documentées, nous allons couvrir avec deux numéros ce fameux principe d'offrir ces « 200 pages par an » au titre de la cotisation.

En conséquence, il ne serait plus possible désormais d'associer à la cotisation le numéro hors-série pouvant paraître la même année lorsque c'est le cas. De 3 volumes de 64 pages nous passerions à deux volumes à 96 pages. La formule évoluerait, le principe resterait. La cotisation donnerait toujours droit approximativement au même nombre de pages.

Vouloir maintenir l'ancienne formule, alors qu'il y a nécessité d'augmenter la cotisation en raison des frais de la mise en page externalisée, imposerait de répercuter en plus le coût de ce hors-série. Il en découlerait une augmentation de cotisation dissuasive.

Nous préférierions proposer Les monographies à venir à titre onéreux. Chacun pourrait les acquérir selon l'intérêt qu'il porte au sujet proposé.

Cette nouvelle disposition, pour laquelle nous voyons mal une alternative, est soumise au vote à l'occasion de l'AG.

À chaque assemblée, il convient de statuer sur le montant de la cotisation pour l'années A+1. Aussi doit-on considérer dès à présent la situation pour l'année 2022. Mais avant d'aborder la discussion sur l'augmentation des cotisations il est utile de lire les rappels A et B présentés ci-dessous. Il est également utile de se souvenir que le prix de revient de la revue (frais d'envoi inclus) a doublé en 10 ans.

### **Rappel A - Historique des discussions sur l'augmentation des cotisations.**

Lors de l'AG clôturant l'année 2017, en février 2018, la question d'augmenter la cotisation qui n'avait pas bougé depuis 7 ans a été soulevée. Le motif initial visait à se protéger du risque de tarifs postaux élevés si nous n'atteignons pas le nombre de 400 membres résidant en France, seuil en dessous duquel on ne bénéficiait d'aucun tarif de groupe à l'époque. L'autre motif était que l'on avait déjà en ligne de mire l'idée d'une externalisation.

Il a été répondu positivement à l'augmentation à 95,16%.

Il a donc été acté ce qui suit : « En cas de nécessité (exercice 2018 ou 2019 déficitaire), les cotisations pourront être augmentées pour l'exercice 2020, et fixées à un montant de 30 € pour les sympathisants et de 45 € pour les actifs. Comme annoncé, il n'y aura pas d'augmentation en 2019. »

Entretemps la Poste a modifié ses règles et le nombre d'adhérents a cru significativement, le problème ne s'est pas posé. Et la mise en page a continué d'être réalisée bénévolement. A telle enseigne qu'aucune augmentation n'a été demandée pour 2020 ni pour 2021.

**Rappel B - En 2019, le rapport moral précisait mieux qu'avant notre politique financière** par ces phrases :

*« pour assurer et préserver les moyens de notre mission centrale, la publication de la revue Rails d'Autrefois, raison majeure de l'adhésion de nos membres, nous visons à équilibrer le budget selon deux volets distincts en les présentant comme financièrement indépendants :*

- *d'une part les cotisations couvrent l'ensemble des dépenses de publication et de diffusion de la revue tout en permettant de commander un supplément d'exemplaires,*
- *d'autre part, les produits de la vente de ce supplément, ainsi que d'autres revenus sont affectés à la conduite de toutes les autres activités du Cercle. Ceci comprend notamment la couverture des dépenses de représentation et d'équipement, les frais engagés dans des actions de communication et de notoriété. »*

Le rapport moral a été approuvé à l'unanimité.

La même répartition a été présentée dans le rapport financier 2019, lui aussi approuvé, avec les comptes 2019, à l'unanimité.

Augmentation du tarif des cotisations. Faisant suite à l'examen rapide du coût de l'externalisation de la mise en page, nous devrions retenir une fourchette de hausse de 11/13 euros comme hypothèse de travail.

Le montant réel nécessaire de la hausse ne peut pas être affiné à la date de notre assemblée. L'idée est de la répercuter sur deux années consécutives. Ceci nous donnerait le temps de construire un budget précis et de prendre en compte d'autres éléments que la mise en page, comme le coût de fabrication sans sous-traitance de numéros à dos carré collé et celui des activités technique de secrétariat.

Nous proposons donc une hausse de 10 euros pour 2022 et le principe d'un nouvel ajustement (si nécessaire) en 2023, calculé sur la base d'éléments précis à venir.

En revanche, les aléas éventuels liés à toute mauvaise surprise durant la gestion 2021, année préparatoire à la transition, seront pris en charge avec les avoirs du Cercle.

Nous anticipons naturellement aussi le fait que l'augmentation des cotisations aura un impact sur le volume des dons, actuellement généreux, sur la migration d'un certain nombre de membres cotisants comme actifs vers une cotisation sympathisants, voire quelques départs purs et simples. C'est pourquoi nous estimons que tous ces paramètres incertains contribuent encore à justifier une augmentation de la cotisation en deux temps.

ooOoo

Comme vous l'avez constaté, nous sommes à un tournant de la vie du Cercle. Le questionnaire proposé pour cette assemblée générale va vous permettre de donner votre avis à travers votre vote.

Mais il convient de mesurer que les cotisations pratiquées jusqu'à présent, maintenues longtemps très basses, font figure d'exception par rapport aux prix pratiqués dans le domaine de la littérature ferroviphile et qu'il faut désormais accepter de les voir réévaluées de façon substantielle.

**Au terme de cet exposé, nous vous invitons à ne pas vous abstenir. Les membres actifs et les contributeurs pourront soutenir nos propositions et notre action par un vote de confiance, ou pas. Et tous, actifs, contributeurs et sympathisants pourront s'exprimer de façon étoffée à travers les espaces de commentaires que propose le questionnaire.**