

## Libres Propos. (Par Alain Thozet)

**En** 1978 le rapport intitulé «Orientations pour les transports terrestres» a été publié. Plus connu sous le nom de rapport Guillaumat (qui présidait la commission d'étude sur l'avenir des transports terrestres) sa lecture éclaire d'un jour nouveau la situation dans laquelle se trouve le chemin de fer en France. Il est impossible de résumer un tel document. Prenons quelques points en lien avec la réalité actuelle.

Fort de plus de 150 pages, il débute par un historique sommaire qui est une très bonne synthèse de la politique des transports en France. À partir de la fin des années 20, le chemin de fer a été la cible d'une concurrence anarchique de la part du transport routier. L'usage de la route est gratuit, mais le chemin de fer supporte la charge de ses infrastructures. De plus il paye des impôts : un quart des recettes voyageurs est reversée à l'État. Les décrets de coordination vont essayer de mettre un peu d'ordre. Nous rappellerons la création de la SNCF en 1938.

Après la deuxième guerre mondiale, la déréglementation ou libéralisation s'installe par étape. Nous citerons la fin du contingentement du transport routier en zone courte en 1969. Celui en zone longue aura lieu en 1986. Le rapport constate la reconnaissance des mérites du transport voyageur par route lorsque 10000 km. de lignes de chemin de fer sont fermées. Qu'en est-il aujourd'hui de ces services par autocar ?

Il fournit aussi une photographie du trafic marchandise et donne les orientations pour l'avenir. La répartition des différentes prestations est la suivante :

Train complet : 37,5 % des tonnes-kilométriques  
Petites rames entre 100 et 480 tonnes : 12,5 %  
Wagons isolés : Régime Accéléré 15,3 % Régime Ordinaire 34,7 % soit au total 50 %.  
Cela représentait en 1977 60 % des recettes commerciales de la SNCF.

La répartition par produit transporté est la suivante :

Produits de la sidérurgie : 13 %  
Minéraux et combustible solide : 14 %  
Boissons et denrées périssables : 10 %  
Matériaux de construction : 12%  
Produits pétroliers et chimiques : 13 % pour ne retenir que les principaux chapitres.

Concernant le trafic par wagons isolés, l'analyse est très détaillée. L'abandon total présente le risque de voir «s'effondrer l'ensemble du trafic marchandise par un réflexe de fuite de la clientèle». Plus loin nous pouvons lire :

«L'écroulement de la SNCF, en tant que société commerciale, en serait la sanction immédiate et laisserait seul l'État face à un outil ferroviaire dégradé.»

Les transports combinés ont droit à un court chapitre et son développement ne peut résulter d'une intervention de la puissance publique.

Le rapport évoque longuement la prise en charge des infrastructures.

À ce niveau la concurrence rail-route est-elle juste ? Les chocs pétroliers sont présents dans le texte. Un chapitre parle des économies d'énergie et des relations complexes entre fiscalité et énergie.

Il y a un absent de taille : le transport à grande vitesse par voie ferrée. Pourtant le 25 mars 1971 le comité interministériel inscrivait la ligne Paris - Lyon au VI<sup>ème</sup> plan. Devons-nous conclure que pour le rapport le chemin de fer n'avait pas d'avenir ?

Trente cinq ans se sont écoulés. Le chemin de fer existe encore en France. La contraction de son activité a toujours été liée à une crise économique. Espérons que pour une fois les solutions à courte vue ne soient pas de mise.

Espérons ....

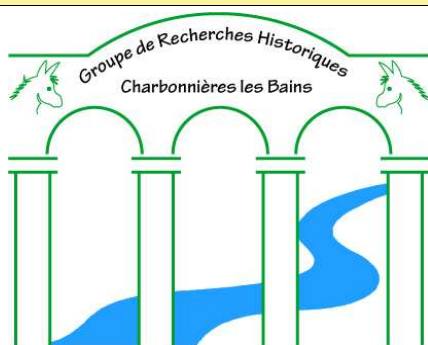
*P.S. Relisez l'éditorial de Daniel Caire paru dans le numéro 332 de Chemins de Fer.*

Publication: 21 janvier 2013

## SOMMAIRE

Libres propos.	<b>1</b>
Exposition de Charbonnières.	<b>1</b>
Rétro 2012	<b>2</b>
Les ROIS	<b>2</b>
Est de LYON et T3	<b>3</b>
ZILLERTALBAHN Voie de 076 (...suite)	<b>3</b>
Anecdote-souvenir	<b>4</b>
Lyon Perrache. Deux 6500 le 8 décembre.	<b>4</b>
150 ans ça se fête !	<b>5</b>
Présentation de la journée à Mulhouse.	<b>6</b>
Deux bonnes Nouvelles.	<b>6</b>
Compte rendu de la réunion du CA du 12 janvier.	<b>7</b>
Images de neige.	<b>8</b>
La vie de l'associa- tion. Inscriptions et cotisations.	<b>9</b>

## EXPOSITION DE CHARBONNIÈRES (Par Jean Darnand Président du GRHC)



Le GRHC (Groupe de Recherches Historiques de Charbonnières-les-Bains) remercie l'AFAC pour son importante participation à notre exposition sur la ligne Lyon Saint-Paul à Montbrison.



### Ont participé à ce numéro

Alain Thozet  
Jean Darnand  
Jean Claude Broussier  
Henna Malvigue  
Robert Chappelet  
Gilles Neyret  
René Rialland  
Philippe Leroux  
Jacques Dognin  
Pierre Julien  
Yvon Brument  
Henri Tenoux  
Laurent Manoha

## SAMEDI 5 JANVIER: RÉTROSPECTIVE 2012 et LES ROIS 2013



On se prépare pour la projection de la rétro 2012

Clichés Robert Chappelet



La Rétro 2012 du samedi 5 janvier, diaporama d'un peu plus de 30 minutes, a été méticuleusement préparé comme chaque début d'année par Gilles NEYRET. Ce fut la première des activités 2013 de l'AFAC Rhône-Alpes.

Gilles nous avait concocté un diaporama de ses clichés les plus représentatifs de l'année écoulée. (de son point de vue a-t-il précisé ...)

Les deux points forts tournaient autour de Couzon au Mont d'Or et de nouvelles entreprises de fret (ECR, EUROPORTE, VFLI, ...).

Après cette entrée en matière, la majorité de l'auditoire se retrouva autour du traditionnel cérémonial du tirage des rois alors que certains continuèrent à discuter autour de la technique photo et informatique.



Clichés Gilles Neyret



4 septembre 2012 Couzon au Mont d'Or train 61699 BB27158 VFLI

4 septembre 2012 Couzon au Mont d'Or train 61093 CC 77004 ECR



Et maintenant:  
**LES ROIS !**

Clichés Robert Chappelet



**Du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) à l'inauguration de LEA (Ligne de l'Est de l'Agglomération) renommée T3**  
*Texte et photos Jean-Claude Broussier*

**R**appelons brièvement l'origine de la ligne du Chemin de Fer de l'Est de Lyon.

Elle fut ouverte en plusieurs étapes:  
1881 De Lyon (Gare de l'Est) à St Genix d'Aoste par Crémieu et Morestel.  
1882 De Soleymieu à Montalieu  
1884 De Montagnieu à Amblagnieu  
1899 De St Hilaire de Brens à Jallieu  
1947 fin de l'exploitation voyageurs  
2003 fin de l'exploitation fret et la fermeture de la ligne.  
Grâce au PDU du Grand Lyon adopté en



1997, la plate-forme des CFEL fut sauvegardée entre Lyon et Meyzieu ZI, ce qui permit au Grand Lyon d'envisager un nouveau moyen de transport en lieu et place des CFEL sur 15 km environ.

Le 27 Novembre 2001, les élus du Grand Lyon décidèrent de parcourir la ligne entre Part-Dieu et la gare de Décines à bord de 2 XTER 73500 (73524 et 73619).



La décision d'une desserte en tramway moderne était prise entre Lyon et Meyzieu ZI. La tête de ligne de ce tramway sera à la gare de Part-Dieu côté Villette et non Gare de l'Est dont le bâtiment voyageurs n'existait plus.

La ligne est partagée avec LESLY (Liaison Express Lyon St Exupéry) renommé (RhônExpress) entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu ZI et prolongée jusqu'à St Exupéry pour le RhônExpress. Juillet 2004 Début des travaux de la ligne T3 Décembre 2006 Inauguration de cette ligne avec des tramways Alstom Citadis TGA 302. Août 2010 Inauguration de RhônExpress.



La plate-forme ex CFEL au delà du terminus de Meyzieu moment de l'inauguration du T3. Le RhônExpress l'empruntera plus tard en direction de St Exupéry.



Gare de Meyzieu



T3: Rame 856 pelliculée pour l'inauguration de la ligne

RhônExpress aux essais à l'entrée de l'atelier de maintenance.



La Part-Dieu. Villette T3 et RhônExpress

**ZILLERTALBAHN VOIE de 076.... Suite.... Par Henna Malvigie.**

L'article de Georges Quemin a suscité des réactions avec de nouvelles contributions. Henna Malvigie a envoyé quelques photos prises en 1966.



Préparation de la locomotive Krauss & Co N°1



L'AchenseeBahn. Locomotive 020 T  
Voie métrique à crémaillère type Riggenbach  
Rampe maximum 160 ‰. Rampe moyenne 130 ‰.

**ANECDOTE - SOUVENIR** (Par René Rialland ex CTT basé à la Scaronne.)

**Un** matin d'hiver j'accompagnais un de mes CRRU sur le TGV 604 direct Paris gare de Lyon, départ de Lyon Part-Dieu à 7 H 00.

Tout était normal, il faisait froid avec un peu de neige au sol, mais rien d'inquiétant. À 7 H 00 pétante " Ding Ding: "Autorisation de départ ». Le carré de sortie est vert. L'inverseur sur "Marche Avant" car après l'arrêt il doit être positionné sur 0, pour éviter un départ intempestif sur carré fermé. Le MPT sur " Traction", quelques mètres sont parcourus, les zéros du KVB s'éteignent. " Allez! Lâchez les chevaux " (on était en UM de rames SUD EST). Elles ne demandent que ça ! La VI sur 60 pour la sortie de LYD et au dégagement de la zone 60, légère réduction sur le MPT. La VI sur 90 et on en remet un peu, le saut de mouton est franchi vers 80 et à ce moment l'interphone avec la rame nous donne un "BIP BIP BIP " soutenu. Je décroche, le contrôleur de la rame de tête me demande d'appeler le PRS de LYD pour savoir s'il nous autorise à nous arrêter à SATHONAY car une jeune femme qui accompagnait sa mère est restée coincée dans le train alors qu'elle a laissé son bébé dans sa voiture dans le parking de la gare. J'appelle le PRS de LYD pour lui expliquer la situation. Il me répond que ce n'est pas de son ressort, mais de celui de la CCT de LYON ( Je m'attendais à la réponse.) Nous étions déjà dans la rampe des Mercières, trop tard pour négocier l'arrêt avec la CCT. Il fallait agir vite.

Je rappelle le contrôleur pour lui demander dans quelle voiture se trouvait la personne : il me répond : "juste derrière toi ". Je lui indique donc que nous ferons l'arrêt en face du BV de SATHONAY à gauche dans le sens de la marche.

À peine 10 minutes après son départ cette brave jeune femme (et charmante de surcroît... ) était sur le quai de SATHONAY (voyage

gratuit dont elle se serait bien passé.) Étant arrêté au droit du carré de sortie de SATHONAY, la reprise de vitesse fut rapide et la section de séparation fut franchie à 70 km/h.

Retard au passage à MACON TGV: 2 minutes, à l'heure au Bois Clair. Inutile de préciser qu'on a tiré au maximum dans la rampe de 35 %, pour passer juste à 220 km/h ( vitesse maxi de certains sommets de côte) sans se faire attraper par le COVIT (Contrôle de vitesse.)



En définitive, personne n'a rien dit, personne n'a rien écrit.

À PARIS, nous avons eu une pensée particulière pour le bébé avec le contrôleur et mon CRRU en espérant qu'il ait été récupéré en bonne forme et rapidement. Nous sommes allés boire un petit café à sa santé. Nous avons tout simplement le sentiment d'avoir agi selon notre conscience professionnelle.

<b>Petit glossaire.</b>		<b>CTRA</b>	Chef de Traction : remplacé par CTT ( Cadre Transport Traction )	<b>CRRU</b>	Conducteur de route.
<b>KVB</b>	Contrôle de vitesse par balise.	<b>Le MPT</b>	Manipulateur de traction.	<b>La VI</b>	La vitesse Imposée. (Indexe qui commande à la machine de rouler à cette vitesse.)
<b>La CCT de LYON</b>	Commande centralisée de la LGV.	<b>Le PRS</b>	Poste d'aiguillage et de régulation de la zone de LYD.	<b>LYD</b>	Lyon Part Dieu.

**LYON PERRACHE 8 décembre 2012.**

Visite de deux 6500 préservées en état de marche.



**CC 6558** : (Cliché Robert Chappelet.)

En livrée d'origine: vert "Maurienne" et bandes blanches. Conservée et entretenue en état de marche dans la célèbre rotonde de Chambéry par l'APMFS.



**CC 6570** (Cliché Philippe Leroux.)

En livrée d'origine: gris métallisé et bandeau " rouge Capitole." Conservée et entretenue en état de marche par l'APCC 6570 au dépôt d'Avignon.

## 150 ans ça se fête !!! *(Par Alain Thozet)*

**L**e samedi 10 janvier 1863 près de 40000 voyageurs ont découvert la première ligne de chemin de fer souterraine au monde. Les projets ont commencé à fleurir à partir de 1844 avec l'idée de construire une ligne permettant aux trains venant du nord d'avoir un terminus dans la cité de Londres elle-même. Des travaux d'assainissement et l'ouverture de nouvelles rues offraient la possibilité d'établir une ligne souterraine.

En 1851, la grande exposition relança un projet conduit par Charles Pearson qui fut un partisan enthousiaste de ce chemin de fer et porté par la City Terminus Company. Il envisagea la possibilité aux trains à voie large du Great Western Railway d'utiliser cette ligne construite en souterrain entre Paddington et King's Cross car une rue large reliait ces deux gares.

En 1853 une compagnie nommée North Metropolitan Railway reçut l'autorisation royale de construire une ligne entre Paddington et King's Cross mais l'autre compagnie qui continuait la ligne jusqu'à la City n'eut pas l'autorisation. Après fusion des deux compagnies sous le nom de Metropolitan Railway Company, le projet resta en suspend car le capital de la compagnie n'avait pas été réuni. Le GWR fut l'un des principaux souscripteurs avec la Cité de Londres.

La construction débuta en mars 1860 avec la méthode de la tranchée couverte entre Paddington et King's Cross (figure 1). Au delà il fut construit un tunnel et une tranchée (figure 2). Le premier trajet complet eut lieu le 24 mai 1864 avec le premier ministre Gladstone. Le train était constitué d'une locomotive à vapeur et de 2 tombereaux. Pearson est décédé le 14 septembre 1862. Il n'aura pas vu les débuts de sa ligne pour laquelle il s'était tant donné.

L'horaire de 1863 prévoyait 67 trains en semaine dans chaque sens, 48 le dimanche ; il n'y avait pas de trains le dimanche matin pour

cause de services religieux. Cette pratique cessa en octobre 1909. Le trajet de 6 km. était effectué en 18 minutes (figure 3).

Le matériel utilisé était fourni par le GWR évidemment à voie large : 22 locomotives de la série «Metropolitan» et de type 120T conçu par Gooch ; 45 voitures des 3 classes à 4 essieux groupés par paires. Les voitures étaient éclairées au gaz (une première). Le système de signalisation était en avance pour l'époque : block absolu et enclenchement. Mais la circulation de locomotives dans un tunnel n'est pas simple. L'emploi du coke évitait la fumée ; la vapeur était condensée dans le réservoir à eau mais assez rapidement l'eau atteignait son point d'ébullition. L'atmosphère dans les tunnels devait être irrespirable même si les cheminées d'aération ont été multipliées. Mais parfois elles émettaient de la vapeur ou des fumées et cela effrayait les chevaux dans la rue au-dessus du tunnel. Dès le début de l'exploitation, il était interdit de fumer dans les voitures mais en 1884 à la demande de certains des voitures fumeuses furent mises en service. La coopération entre le GWR et le Metropolitan cessa en août 1863.

Le Great Northern et le London & North Western vinrent au secours du Metropolitan avec des trains à voie normale. Rien n'était simple....

Le Metropolitan reçut à partir de 1864 des 220T construites par Beyer Peacock suivant 2 séries avec au total 60 locomotives. La dernière, la numéro 23, cessa son service sur le métro en 1936 et elle est exposée au London Transport Museum (figure 4).

Les voyageurs attendirent 1905 pour voir disparaître la traction à vapeur sur le Metropolitan.

Comparez les 2 gabarits Metropolitan (à gauche) et Tube (figure 5) Voici un très bref résumé de l'histoire de la Metropolitan Railway Company l'ancêtre de tous les métros du monde.



(Sources Wikipedia)



## Visite de l'ex-musée des chemins de fer de Mulhouse : "LA CITÉ DU TRAIN"

**IMPORTANT** : Pour participer aux voyages, il est nécessaire d'être membre de l'AFAC et à jour de sa cotisation.

Le 6 avril nous nous rendrons à Mulhouse pour redécouvrir le Musée. Cela fait déjà quelques années que nous nous sommes rendus à Mulhouse. Une occasion pour parcourir à nouveau ce temple du chemin de fer.

En plus du voyage vous aurez une option comprenant la visite et le repas au musée.

Il faut prévoir un budget de l'ordre de 110 EUR pour le trajet-visite et repas.

**Date limite d'inscription le 16 mars 2013. Voir p. 9** ▶



Aller:  
 Lyon Part-Dieu: 6 h 00  
 Mulhouse: 9 h 16

Retour:  
 Mulhouse: 20 h 03  
 Lyon Part-Dieu: 23 h 15

*Photos Wikipédia*



## DEUX BONNES NOUVELLES (Par Jacques Dognin)

### LE CREUSOT: RENAISSANCE DE LA 241 P 17 classée monument historique.

(d'après l'article signé Alain Bollery paru dans "CREUSOT-INFOS")

**On** se souvient de l'accident du 28 août 2011 près de Chambéry. Un tube à fumée venait de céder. Huit personnes avaient été blessées, dont deux grièvement. Après les investigations nécessaires, il a été



*Clichés Alain Bollery*

décidé de refaire toute la tuyauterie de la chaudière de cette locomotive classée monument historique, propriété des chemins de fer du Creusot.

Sa chaudière comporte 174 tubes. Les plus gros d'un diamètre de 140 mm et les plus petits de 55 mm (141 petits et 33 gros de près de 7 mètres de longueur, ce qui représente au

total 1200 mètres de tubes.

Deux techniciens de l'entreprise alsacienne Stein Énergie sont actuellement sur ce chantier inédit pour eux. Spécialistes des chaudières industrielles, c'est la première fois qu'ils interviennent dans la chaudière d'une locomotive. Ce chantier terminé, il restera ensuite à remettre la machine en état de marche après vérifications d'usage, comme à chaque début de saison, mais cette fois après obtention des habilitations nécessaires, ce qui validera en particulier sa chaudière pour 10 ans.

Le premier voyage est espéré pour le printemps selon Serge Chevalier.

Nous ne pouvons que nous réjouir à l'annonce de cette nouvelle. Il est certain que nombre d'entre nous seront présents, comme lors de sa première chauffe, pour marquer l'événement.



## Le MASTROU (d'après informations transmises par Henri Tenoux)



Les travaux de construction de la future gare terminus de Saint Jean de Muzols, de son BV et du musée sont bien avancés en ce début d'année.

Le matériel se prépare activement au dépôt de Lamastre: construction des baladeuses, rénovation des Mallets, entretien des vélorails...

Une baladeuse (N°5401) vient d'être terminée.

Les infrastructures ont fait l'objet de gros travaux.

La saison 2013 devrait connaître de belles circulations.

*Clichés Laurent Manoha*





# Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC  
Rhône-Alpes

N°016  
2013 / 01  
Page 7

## Réunion du Conseil d'Administration du 12 janvier 2013. (10 h à 12 h 15)

Résumé des divers points à l'ordre du jour :

### Bilan de l'AG du 24 novembre 2012 :

La salle du restaurant « L'instant d'une pause » manquait de place et était trop exigüe à plus de soixante personnes. (Ce qui montre le succès de nos AG.)

La salle Ravier est unanimement regrettée. Il faudra se mettre sur les rangs en mars pour notre AG du 30 novembre. À titre de précaution, une solution « B » est envisagée à Tassin.

### Répartition des tâches :

Tâches		Responsables	Suppléants	Remarques
Représentation de l'Association		Alain Thozet	(*)	(*) Sera désigné selon la manifestation
Communication vers l'extérieur		Pour les diverses manifestations, expositions, bourses d'échanges, etc ... Gilles Neyret Jean-Claude Broussier François Bernard.  (*) Site Web	<b>X</b>	(*) Site Web: Yvon Brument
Secrétariat		Jean-Pierre Petiot	Georges Quemin	<b>X</b>
Trésorier		Jean-Yves Letellier	René Margerand	<b>X</b>
Animation	Visites, déplacements	Alain Thozet	Gilles Neyret Paul Dubois-Violette Jean-Claude Broussier	<b>X</b>
	Réunions (Planning)	Jean-Yves Letellier	Alain Thozet	Coordination avec les associations amies: <b>FACS</b> : le premier lundi des mois pairs <b>PROTRALY</b> : le 1er jeudi de chaque mois <b>AMFL</b> : AG 13 avril 2013.
	Réseau	Bernard Cony Jean-Claude Broussier Rolando Torracca	<b>X</b>	<b>X</b>
	Bibliothèque documentation	Michel Forissier	Jean-Pierre Petiot	<b>X</b>
	Communications internes. Bulletin	Échos de la Scaronne : Jacques Dognin Michel Forissier	Yvon Brument	Étude du calendrier prévisionnel des dates de publication des 5 bulletins prévus pour 2013.
Local et sécurité		Guy Trimbur	Bernard Cony	<b>X</b>

### Activités prévues pour 2013

**9 Février:** musée du cheminot à Ambérieu en Bugey (17 €).

**6 avril:** Cité du train à Mulhouse : (Voir ci-dessus et p.7.)  
Horaires : le matin premier TGV, le soir, retour avec le dernier.  
(Le repas sera soit inclus et à prendre à la Cité, soit libre, pour ceux qui voudront se déplacer individuellement dans Mulhouse ou alentours.)

**8 juin :** Le Jura Suisse date avancée à cause de travaux prévus en Suisse. Horaires : premier TGV, dernier TGV.

**Le voyage d'automne** se fera en direction de Nice, Marseille ou Montpellier, suivant les tarifs promotionnels de la SNCF.

**Une visite des Technicentres** (La Mouche et l'Arbresle) est à l'étude.

**Participation** au voyage de l'AFAC Paris à Fribourg.

**\* NEIGE DU 15 JANVIER 2013 \***

Belles occasions pour les photographes.

Pierre Julien



Vallée de la Saône,  
St Romain au Mont d'Or 26214



Tranchée des Tchécoslovaques Class 77



RhônExpress Villeurbanne

Yvon Brument



RhônExpress Villeurbanne



T 3 Villeurbanne



Gare St Paul Tram-train Ouest Lyonnais

Laurent Manoha : À Silon, la RD de la vallée du Rhône sous la neige







# Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

**AFAC**  
Rhône-Alpes

**N°016**  
2013 / 01  
Page 9

## LA VIE DE L'ASSOCIATION

### BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE MULHOUSE. (SAMEDI 6 avril 2013)

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_ téléphone \_\_\_\_\_

S'inscrit pour: \_\_\_\_\_ personne (s)  
choisit l'option : (entourer l'option choisi).

A : Train \_\_\_\_\_  
et verse 50 EUR x \_\_\_\_\_ =  
B : Train (Cheminot) \_\_\_\_\_  
et verse 0 EUR x \_\_\_\_\_ =  
C : visite + repas \_\_\_\_\_  
et verse 25 EUR x \_\_\_\_\_ =

Soit au total \_\_\_\_\_  
par chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes et adressé à :  
Alain Thozet 26 chemin de Naive 69230 SAINT-GENIS LAVAL.  
Téléphone : 04.72.39.95.92 (après 19 heures S.V.P.)

#### PAR RETOUR DE COURRIER.

À \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ Signature.

**SVP joindre une enveloppe timbrée si vous n'avez pas d'adresse électronique.**

L'inscription peut se faire par téléphone.

*L'inscription effective aura lieu à la réception du chèque.*

→ **Limite d'inscription le 16 mars 2013**

### **COTISATIONS 2013.** Les 3/4 des cotisations 2013 ont déjà été encaissées. Je vous en rappelle le montant :

Membres actifs (y compris les conjoints) : 22 Euros  
Avec revue 36 Euros + 22 Euros  
junior 12 Euros

### **Vous ne ferez qu'un seul chèque pour la cotisation et l'abonnement.**

Vous pourrez envoyer votre chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes à :  
M. Jean-Yves Letellier 284 rue Garibaldi 69003 Lyon Tél 04 78 60 55 32.

Joindre SVP les **bulletins de renouvellement** et une enveloppe timbrée pour recevoir la vignette. Ces documents sont exigés par la Commission Paritaire des Publications et Agences Presse.

### **BULLETINS DE RENOUELEMENT COTISATION 2013**

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_ Membre n° \_\_\_\_\_  
 Membre actif 22 €  
 Membre junior 12 €

À \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ signature



### **ABONNEMENT 2013**

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_ Membre n° \_\_\_\_\_  
 Abonnement à tarif réduit pour les membres – France 36 €

À \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ signature



Contact bulletin: bulletin-ra@afac.asso.fr

Publication :  
**www.afac.asso.fr**

Contact président:  
Messagerie : alain.thozet@wanadoo.fr

Rédaction:  
Jacques Dognin  
Yvon Brument

Préparation  
et recadrage  
des photos:  
Yvon Brument



**Prochain bulletin**  
**N°017**

Publication: 15 mars  
Limite de remise des  
documents:  
8 mars

Association Française des Amis des Chemins  
de Fer

**Section Rhône-Alpes**  
Association loi de 1901  
déclarée à la Préfecture du Rhône le 21 décembre 1987  
publiée au J.O. le 20 janvier 1988 p.15

11 Avenue LECLERC  
69007 LYON

**Directeur de publication:**  
A.Thozet, Président de l'AFAC Rhône-Alpes