



**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 et publiée au J.O. le 20 janvier 1988 p.154

**11 Avenue Leclerc
69007 LYON**

Bulletin 2009-01

17 mars 2009

Réunions du samedi : à partir de 15 heures au local :
le 28 mars : Les gares par Patrick Laval et Alain Thozet.
(Pour mémoire : Le 4 avril AG Paris. Le 18 avril AMFL)

1) Cotisations 2009

Le trésorier remercie tous les membres qui lui ont transmis leur cotisation. Pour ceux qui ont attendu, il est nécessaire de régler au plus vite votre renouvellement surtout si vous prenez la revue. Vous êtes priés d'envoyer votre chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes à :

M. René MARGERAND - 20 rue du Chapeau rouge 69009 Lyon tél 04 72 19 78 71

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.

2) Internet

Consultez le site de l'AFAC régulièrement pour les dernière informations :

<http://www.afac.asso.fr/>

Si vous disposez, depuis peu, d'une adresse électronique, pourriez vous la communiquer à

alain.thozetchezwanadoo.fr.

remplacez svp **chez** par le caractère arrobas

Cela servira entre autre à la diffusion du bulletin. Merci,

SORTIES :

Le 15 mai : Fondation Marius Berliet. Acompte : 30 Euros reliquat sur place.

Réponse impérative pour le 15 avril.

Rendez-vous à la gare de Sathonay après le passage du TER Lyon-Bourg de 8h 30.

Il est possible de se rendre en train en gare de Sathonay depuis Perrache (8h04) ou La Part-Dieu (8h16)

Départ de Sathonay à 8h 40 en autocar historique. Visite de la fondation au Montelier de 9h 30 à 12 h.

Repas à l'auberge de Birieux. (12h 30 à 15h.)

Visite du musée du chemin de fer à Chatillon sur Chalaronne. (16h à 17h.)

Retour à la gare de Sathonay pour le TER de 18h25.

Une journée à Saint Étienne :

Le 29 avril.

Visite de l'usine Jacquemard-AVR (constructeur d'appareils de voie pour grands réseaux et tramways).

Visite du dépôt de la STAS et du musée des transports suivi d'une conférence de M. Jean-Paul Nahon.

ATTENTION : Visites organisées par le **siège parisien auprès duquel vous vous inscrirez.**

Vous enverrez vos noms, prénoms, adresses, téléphone, numéro de membre et une enveloppe timbrée.

(mentionnant votre adresse)

Estimation : 50 Euros.

ARF : (Amis du Rail du Forez) le 17 mai 2009 balade dans l'ouest lyonnais.

« Adieu aux Caravelles ». Coût 69 Euros + repas facultatif à 15 Euros.

Prendre contact pour inscription au 04 77 80 40 60 ou consulter le site : <http://arforez.free.fr>

Rochers de Naye : *RETENEZ CETTE DATE*. Le samedi 27 juin.

Visite (entre autre) de la ligne Montreux-Rochers de Naye.

Départ Part-Dieu : 7h 04

Retour Part-Dieu : 21h 47

Pays de Galles : (sur 5 jours)

Nous prévoyons une visite aux « Petits trains du Pays de Galles » fin août-début septembre.

AMFL: Le 18 avril nos amis de l'AMFL tiendront leur A.G. dans nos locaux.

ATTENTION : **PAS de réunion AFAC ce jour là.**

Carpates :

..... Il n'y aura pas de visite des travaux.

Ligne de tramways T4 :

Il a été demandé une circulation sur cette nouvelle ligne avant la mise en service le 20 avril 2009.

Exposition :

A Brindas, salle des fêtes, le Dimanche 26 Avril 2009, exposition sur le F.O.L. à l'occasion de la Foire de Brindas.

Compte rendu de la visite à Liège :

De Luxembourg au Musée des transports en commun du pays de Liège, avec nos amis lyonnais. (Par Roland Marganne)

Samedi 15 novembre 2008, Luxembourg-Ville, 11h45. J'arrive du train de Liège pour accueillir vingt-quatre amis lyonnais, en visite à Liège, et qui vont parcourir en ma compagnie l'axe Luxembourg – Troisvierges – Liège dans l'un des derniers trains internationaux tractés des CFL et de la SNCB. La gare de Luxembourg est un vaste chantier : les CFL profitent de la création de la nouvelle desserte TGV Paris-Est – Luxembourg pour mettre leur station principale aux normes du XXI^{ème} siècle. Il est vrai que l'application généralisée de l'horaire cadencé – souvent à la demi-heure – au Grand-Duché a multiplié le nombre de trains, si bien que toutes les voies à quai de Luxembourg sont désormais exploitées selon le système néerlandais du « quai-tandem ».

12h30, appel sur mon portable : Jacques Perenon m'informe que le TER Nancy – Luxembourg, dans lequel le groupe a pris place, vient de franchir la frontière grand-ducale à l'heure... Ouf... La correspondance « un peu juste » entre le Corail Lyon – Metz (un des derniers trains de cette catégorie en France, qui circule par Macon – Chalon-sur-Saône – Dijon – Neufchâteau – Toul) et le TER « sillon lorrain » a bien fonctionné, et nos amis français pourront prendre leur correspondance pour Liège avec moi, sans courir...

12h42, voie 10 : avec 2 minutes d'avance – mais oui... – voici le TER : une automotrice triple SNCF Z 2N NG de nouvelle génération. Libération de portes, salutations, prise de contact avec les vingt messieurs et quatre dames du groupe AFAC Rhône-Alpes... Une demi-heure de battement... mais le train pour Liège est déjà là, sur la même voie... un éléphant tirant quatre boîtes d'allumettes : locomotive CFL bicourant série 3000 (analogue aux série 13 de la SNCB) de 5500 kW et quatre voitures SNCB type I 6 vieillissantes et à compartiments : tout le charme des trains des années septante (pardon... soixante-dix) : un petit air de déjà vu pour nos amis français partis à la fine pointe de l'aube dans un train « Corail » de même acabit.

13h15, notre train pour Liège s'ébranle, à l'heure lui aussi. Le voyage de 2 heures et demie (pour 150 km, répartis équitablement entre la France et la Belgique...) commence : pour passer le temps, je distribue une brochure d'une cinquantaine de pages préparée avec passion avec Jean Evrard et Willy Brock, où nous avons rassemblé une documentation sur toutes les particularités ferroviaires de ces deux journées. Nous allons traverser le Luxembourg de part en part, selon un axe sud-nord. Pendant que les uns se plongent dans la lecture de l'opuscule, d'autres apprécient la qualité de l'armement de la voie luxembourgeoise : longs rails soudés, bourrage parfait, prise d'aiguillages en vitesse sur les garages actifs de la section à simple voie entre Ettelbruck et Gouvy. Et nos amis français de découvrir toutes les gares d'arrêt : Mersch, Ettelbruck et sa navette pour Diekirch, Kautenbach et sa ligne vers Wiltz, Maulusmühle, ce point

d'arrêt qui ne semble desservir qu'un petit patelin, Clervaux et Troisvierges, où le chaleureux chef de train luxembourgeois, en tenue bleue, laisse le train à son homologue belge : un « accompagnateur de train » SNCB en gris, d'allure plus austère, avec son képi caractéristique. Toujours à l'heure, le train est peu fréquenté : il est vrai que nous voyageons le samedi en milieu d'après-midi.

La courte section frontalière (7 km) entre Troisvierges et Gouvy est sinueuse et pentue : nous franchissons ici la ligne de partage entre le bassin du Rhin et celui de la Meuse : une fois la frontière belge franchie, le train redescendra vers Liège, en pente continue.

Gouvy, gare frontalière belge : un site assez grand, témoin de l'Europe d'avant la suppression des frontières. Une belle rame de voitures I 11 avec locomotive série 13, stationne sur une des voies de garage : c'est un train d'heure de pointe pour Bruxelles, un « dromadaire » : la locomotive est « encadrée » par la rame, avec cabine de conduite aux voitures de chaque extrémité. Nous continuons, nous, vers Liège, en descendant les vallées de la Salm, de l'Amblève et de l'Ourthe, dans de superbes paysages ardennais teintés d'un brun automnal du meilleur effet. Nos amis français, eux, se sont réunis dans le couloir, où ils peuvent apprécier ainsi l'enfilade des panoramas et les différents bâtiments de gare, dont l'architecture est typiquement belge : des constructions en brique à un étage, érigées pour loger jadis le chef de gare et sa famille. Les gares d'arrêt s'égrènent : Vielsalm, d'où partait notamment un tram vicinal pour Lierneux, Trois-Ponts, d'où partait une des lignes des Cantons de l'Est aujourd'hui défermée, Aywaille. C'est non loin d'ici que se trouve la section de séparation électrique entre le 25 kV 50 Hz qui alimente la locomotive depuis Luxembourg et le 3 kV courant continu caractéristique de la grande majorité des lignes ferrées du réseau belge : cette section est franchie sans arrêt, pantographe baissé, le temps pour le conducteur de réaliser les commutations nécessaires sur sa machine...

Le train est en vue de Rivage, sous 3 kV : ici la ligne de la vallée de l'Ourthe nous rejoint... La vitesse du train est limitée à 90 km/h et l'armement de la voie depuis la frontière laisse trop souvent entendre le « tac-tac » ancestral, typique des rails éclissés : la Belgique doit encore mettre cette ligne aux normes du XXI^{ème} siècle afin de permettre l'accélération de la vitesse commerciale de cette relation. C'est pour 2009, paraît-il...

Nous descendons donc la vallée de l'Ourthe et abordons la banlieue de Liège. Le train franchit la Meuse, et permet la découverte d'un joli panorama de la ville, avant d'arriver dans la gare principale de Liège – Liège-Guillemins – en pleine reconstruction. L'architecte catalan Santiago Calatrava est passé par ici, avec une création de verre et d'acier – une cathédrale des temps modernes – que toute l'Europe vient admirer. Nous, nous continuons dans notre train jusqu'à la gare centrale de la Cité Ardente « Liège-Palais », à un jet de pierre de l'hôtel où nos amis français ont décidé de descendre.

Passage de notre train dans les tunnels sous le centre-ville, et nous voici à Liège-Palais, une gare semi-souterraine qui tire son nom de la proximité du Palais de Princes-Evêques, un patrimoine évocateur du passé de Liège, qui fut une principauté épiscopale jusqu'à la Révolution française, au moment où Liège est devenue française jusqu'à la débâcle napoléonienne. Une très courte promenade à pied place Saint-Lambert, cœur commercial de Liège, amène nos amis lyonnais place... de la République française (cela ne s'invente pas) où se trouve l'hôtel Ibis, mais aussi un des terminus urbains des transports en commun liégeois : aujourd'hui, des autobus aux couleurs wallonnes (rouge et jaune) font la boucle autour de cette place : jadis, c'étaient les trams verts et les trolleybus... que nous verrons au Musée toute à l'heure.

16h30 : la météo le permet... j'ai prévu un petit tour pédestre de l'hyper-centre, histoire de permettre à nos amis de prendre le pouls de Liège. Nous empruntons la rue de la Régence, afin de découvrir les berges de la Meuse : tiens, nos amis lyonnais ont le nez en l'air... Ils observent en fait les façades à la recherche de rosaces de fixation des anciennes lignes aériennes des trams et trolleybus : ils ne sont pas déçus. Plus loin, juste devant la passerelle piétonne enjambant la Meuse, quelques rails de tram sont encore là, noyés dans la chaussée, inutilisés depuis quarante ans. Mais patience... le gouvernement de la région wallonne vient de décider le retour du tram à Liège à l'horizon 2012.

Passage de la Meuse sur la passerelle, et petit tour dans la République Libre d'Outre-Meuse, une institution folklorique de tout premier plan à Liège, avec son personnage emblématique Tchanchès (« François » en wallon : la langue originelle de la région n'est pas le français, mais le wallon). Nous repassons la Meuse par le pont des Arches, le plus ancien de Liège, détruit à deux reprises pendant les deux guerres mondiales pour enrayer l'invasion allemande. Puis, par le dédale des petites rues du cœur historique de Liège, nous aboutissons devant le Perron, symbole des libertés liégeoises, près de la Violette (hôtel de Ville), avant de rejoindre la place Saint-Lambert, un espace en pleine réhabilitation : ici se trouvait la cathédrale Saint-Lambert, démontée pierre par pierre dans le sillage de la Révolution Française.

Nous avons prévu de prendre l'autobus de la ligne circulaire n°4 des TEC, qui va nous conduire à la gare des Guillemins d'abord, au musée des Transports en commun du pays de Liège ensuite. En 10 minutes, nous arrivons pour la seconde fois « aux Guillemins », pour visiter la gare, encore en chantier. La superstructure de verre et d'acier est néanmoins terminée, impressionnante : tandis que les uns admirent son architecture, les autres... regardent passer les trains, avec une attention particulière aux « locomotives d'allège », une institution typiquement liégeoise : elles

poussent les trains les plus, lourds pour Bruxelles dans les plans inclinés d'Ans dont la pente maximale a une valeur de près de 4 %.

Après une demi-heure passée sur les quais, il est temps de partir pour le Musée, non sans avoir jeté un dernier coup d'œil sur un TGV Thalys arrivé de Paris-Nord, et en partance pour Köln Hbf, à 120 km d'ici. Nous empruntons à nouveau la ligne circulaire d'autobus n°4, et nous faisons l'expérience de l'« arrêt régulateur », sorte de terminus fictif qui permet au conducteur de s'accorder une petite pause tandis que les voyageurs changent de véhicule.

19 heures... nous voici au Musée, où notre ami Jacques va réaliser un rêve : souper (comme l'on dit en Belgique) au milieu de la collection de trams, trolleybus et autobus liégeois. Il a été exaucé grâce à Claude et Jean Evrard, avec la complicité de Willy Brock... et de deux cuisiniers aussi actifs que sympathiques, venus spécialement pour l'occasion. L'apéritif est l'occasion d'une présentation générale du musée par Jean Evrard, dans la cafeteria où les tables du repas sont dressées, dans un décor franco-belge imaginé avec toute la délicatesse de Madame Claude Evrard. Au menu, des plats typiquement liégeois, cuisinés sur place, parmi lesquels le plus célèbre : « le boulet frites sauce lapin »... dont l'appellation intrigue bon nombre de convives... les plus surprises sont assurément les quatre dames qui nous accompagnent. La soirée se termine par une visite en règle du Musée et une séance audiovisuelle à l'auditorium, où Jean Evrard fut à nouveau très abondamment sollicité... Dame, il a fait toute sa carrière dans la société de transport locale et en est en quelque sorte la mémoire.

23h26 précises : le dernier autobus de la soirée passant dans le quartier se présente à l'arrêt « hôtel de police », à un jet de pierre du Musée, et nous ramène promptement au centre, face à l'hôtel Ibis, où nous amis lyonnais peuvent enfin prendre du repos : certains nous ont avoué s'être levés à 4 heures du matin...

Et pourtant, d'aucuns trouvèrent encore la force de lire à satiété la brochure publiée spécialement pour l'occasion... ou de se lever, à l'aube, le lendemain matin pour aller revoir les vestiges des rails de tram près de la Meuse, au beau milieu du marché dominical de la Batte.

Quant à moi, j'ai pu... attraper le dernier autobus de la ligne 21, au pont d'Avroy... J'étais chez moi à minuit, tout heureux d'avoir apprécié le plaisir pris par nos amis lyonnais à découvrir le pays de Liège en train, tram, trolleybus et autobus... si l'on peut dire...

Compte rendu de la visite au tramway touristique de l'Aisne :

Au Tramway Touristique de l'Aisne (TTA), avec l'AFAC Rhône-Alpes. (Par Hubert GROTECLAES)

Dimanche 16 novembre 2008

Parti d'Eupen, près de chez moi, à 7h12 avec le train IC pour Ostende, j'arrive à Liège-Guillemins à 7h57, le temps de sauter dans l'IR de 8h08 pour Anvers, qui arrive à Liège-Palais à 8h12... un train bien rempli de jeunes qui avaient célébré une fête dans le Carré, le lieu traditionnel de réjouissances de la Cité Ardente. Arrivé à Liège-Palais, je découvre une gare souterraine complètement et récemment rafraîchie (coût : 245 000 €) en attendant la construction d'un nouveau bâtiment en surface, prévu pour 2009-2010. Oh... surprise, j'ai pu obtenir au guichet l'empreinte du cachet de la gare...

J'arrive ainsi à pied place de la République Française pour 8h30, où un autobus-ancêtre nous attend : le 4779, un DAF, carrossé par Van Hool, année de construction 1975, livré à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux en 1976, moteur 180 CV, boîte automatique VOITH, 1 495 000 km au compteur. Vu sa faible motorisation, il n'a circulé que deux ans au groupe de Liège de la SNCV, avant d'être muté au Groupe d'Anvers, une région plus « plate » où il a fait toute sa carrière, jusqu'en 1997. Après restauration, il est actuellement propriété du chemin de fer touristique de Sprimont (CFS).

Je suis reçu par des amis liégeois, Jean Evrard, Michel le Bussy et Roland Marganne, qui vont escorter le groupe lyonnais de l'AFAC arrivé la veille.

Les voici qui sortent de l'hôtel Ibis : un groupe très « sympa ». Je fais notamment connaissance avec Jacques Perenon, spécialiste de la célèbre ligne belge « Athus-Meuse » (à quand une édition sur le sujet...) et son père Francis. Je distribue des rivets provenant de l'ancien viaduc de Moresnet, sur la ligne marchandises 24 Visé – Aix-la-Chapelle. J'observe que certains participants sont accompagnés de leur épouse, tandis qu'un autre est accompagné d'un caniche par ailleurs très calme.

Le programme proposé ce dimanche est détaillé dans une plaquette distribuée à tous les participants. A 8h50, conduit par Pierre Dykmans, un des animateur du CFS, qui a revêtu un uniforme de la SNCV, l'autobus s'ébranle vers Erezée via Chênée, Beaufays (où Willy Brock, un autre ami liégeois, nous salue avec un drapeau français), puis Sprimont, au pays des carrières, où un court arrêt permet à chacun de voir une locomotive monument rappelant la ligne

vicinale à écartement standard Poulseur – Sprimont – Trooz. Une bonne demi-heure plus tard, nous arrivons sous la pluie à l'ancienne gare vicinale de Manhay : le bâtiment vicinal d'architecture typique, qui vient d'être restauré, est de belle facture et va devenir une « maison de village ». Les hangars et remises ex-SNCV existent toujours ; ils servent notamment de garage pour autobus : à travers une vitre, on voit d'ailleurs un tout nouvel autobus DAF-Jonckheere des TEC. A part quelques rails qui dépassent à peine d'un hangar, tout l'équipement ferroviaire a disparu.

Durant tout le trajet, Michel Le Bussy nous a décrit les lignes vicinales de la région traversée. Il nous a même raconté une ancestrale bataille oubliée, du temps de Napoléon, et nous a distribué un feuillet commémoratif. Mille mercis...

Nous arrivons à Erezée vers 11h20. Nous sommes accueillis par un autre ami, Paul Auguste, un des animateurs du TTA. Dans le bâtiment-musée récemment édifié au terminus, il nous présente le Tramway Touristique de l'Aisne, une portion de l'ancienne ligne vicinale Melreux – Comblain, miraculeusement préservée de l'anéantissement dans les années soixante par des amateurs avisés. Mais chacun s'impatiente : déjà l'autorail diesel ART 133 et sa remorque 1344, en livrée vicinale rouge et beige nous attendent... Ils sont pris d'assaut par les photographes du groupe. Bientôt, un coup de sifflet du chef de train... et le célèbre klaxon bitonal typique de la SNCV retentit : le convoi s'ébranle pour un périple de 6 km vers Forge- à l'Aplez, terminus provisoire du tram touristique... la voie est cours de réfection au-delà vers Dochamp. Quant à la section terminale, vers Lamorménil, elle n'est actuellement pas praticable : toute l'infrastructure doit y être revue...

Quant à moi, j'ai pris place dans la remorque : j'y découvre un minuscule poêle à charbon servant de moyen de chauffage... C'était une autre époque...

La ligne suit grosso modo le cours de l'Aisne, en site propre, le plus souvent en pleine campagne... Après un bon quart d'heure... tête à queue de l'autorail à la « demi-lune » de Forge et retour à Blier où le TTA a construit de toutes pièces un dépôt-atelier... avec un mur en pierre de taille imposé par les services luxembourgeois de l'urbanisme. Ce dépôt abrite une locomotive à vapeur froide identique à celle qui circule aujourd'hui au chemin de fer de la baie de Somme : elle est destinée à une future restauration. Il y a aussi qu'une locomotive vicinale bicabine typique de la SNCV, dont la remise en état de marche apparaît plus problématique. D'autres véhicules vieillissent mal à l'extérieur.

Nous passons ce dépôt au peigne fin tandis que quelques courageux bénévoles du TTA montent une grue hydraulique sur un wagon plat au moyen d'un camion-grue de la SNCV, toujours fonctionnel, qui a appartenu au Groupe de Charleroi : cet ancêtre a conservé sa livrée brune « voies et travaux » typique.

Alors que la pluie ne nous quitte plus, nous nous dirigeons vers le « Val de l'Aisne », le restaurant du camping local, géré par des Néerlandais – la région est très prisée par nos amis du Nord... ; Willy Brock nous a rejoints et un repas ardennais nous est servi, avec jambon local et gibier... saison oblige... Pour l'arroser, plusieurs de nos amis français délaissent le vin pour goûter les saveurs des bières belges, plus particulièrement la célèbre trappiste d'Orval...

Après ce chaleureux « casse-croûte », l'autobus historique nous ramène d'une traite à Liège-Guillemins. Nos amis lyonnais doivent en effet ne pas rater le train IC de 17h57 pour Bruxelles, où ils doivent attraper la correspondance du TGV Thalys pour Paris : pas de chance, l'IC pour Bruxelles, arrivé à l'heure, est retardé de 7 minutes au départ de Liège et doit rouler jusqu'à Ans dans le sillon d'un autre train supprimé. Les Lyonnais les plus intrépides profitent de l'arrêt prolongé en gare pour examiner les manœuvres de la « locomotive d'allège » qui va pousser le train sur les « plans inclinés » d'Ans.

Heureusement, sur la ligne à grande vitesse Ans – Louvain, parcourue à 200 km/h par ce train de service intérieur SNCB, le conducteur a pu regagner quelques minutes et assurer de justesse la correspondance du Thalys à Bruxelles-Midi... Nos amis français devaient en effet prendre, à Paris, le dernier TGV pour Lyon et rentrer chez eux pour minuit... ce qu'ils ont fait...

Quant à moi, plus prosaïquement, j'ai pris « mon » IC pour Eupen à 18h05. À 19h, j'étais chez moi, à Kettenis, à quelques kilomètres à peine de la frontière allemande... et ce, après une journée dont le garderai le meilleur souvenir.

À tous les participants, lyonnais et liégeois, un salut cordial de la *Deutschsprachige Gemeinschaft* (Communauté belge de langue allemande) !

Assemblée Générale Ordinaire du 6 décembre 2008

Saint Genis Laval

Effectif de la section : 108

Présents 61

En présence de :

M. Patrick Laval représentant la Direction Nationale. Mme Granel secrétaire de la section de

Toulouse. Mme et M. Guillou. M. Aslanian (AFAC Pau)
Ouverture de l'assemblée à 10 h par le Président Alain Thozet.

In memoriam :

Le Président rappelle que nous ouvrons traditionnellement nos travaux par l'évocation de membres disparus lors du dernier exercice. Si nous n'avons à déplorer aucune disparition pour l'AFAC Rhône-Alpes, deux noms seront cités.

- Jean-Louis La Rosa l'un des fondateurs de l'AMTUIR, ancien membre de l'AFAC, qui est venu à plusieurs reprises nous parler du métro parisien.
- Le lyonnais Paul Scherrer qui a œuvré pour les transports en commun.

Une minute de silence salue leur mémoire.

Innovation pour cette 33^{ème} assemblée qui sera présentée à partir de la projection d'un diaporama " Power Point " mis en place par Yvon Brument. Des images, de courts textes et des tableaux serviront de support aux commentaires.

Activités 2008 : (commentaire : Jacques Dognin)

Activités courantes : réunions-projections tous les samedis à 15 h avec, en parallèle, fonctionnement du réseau.

Excellente participation.

A.G du 20^{ème} anniversaire dans un lieu ferroviaire prestigieux : Château Perrache, ex Hôtel terminus du PLM construit au début du XX^{ème} siècle . (Samedi 1er déc. 2007)

En présence de :

Mme Geneviève Guillot Chef de gare de Perrache.

Le Président Bernard Porcher, Alain Caire, Patrick Laval représentaient le siège parisien. Nous avons accueilli des représentants des sections Midi-Pyrénées, Toulouse et Genève.

65 personnes présentes au repas.

Les rois : Samedi 5 janvier 2008. Rétrospective en images de l'année par Gilles Neyret.

Participation à l'exposition de modélisme de Bourgoin-Jallieu (26/27 janvier) et à la bourse de l'AMFL (...)

Les voyages.

Voies ferrées du Velay. 26 avril. (43 participants.)

Périple Suisse. Du 29 au 31 mai. (27 participants.)

Bex Villars Bretaye. 28 juin (28 participants.)

Berlin Innotrans. (en coopération avec le COPEF) (25 participants.)

Liège 15/16 novembre (24 participants.)

Le réseau : (commentaire : Bernard Cony)

Le réseau s'est mis à l'heure européenne cette année. Du matériel des réseaux européens a circulé chaque samedi.

Les installations évoluent sans cesse : extension, aménagements, décors, ville éclairée.

En plus du réseau H0, un réseau H0e ou N est en cours de montage.

Rappel important : Chacun peut apporter des maquettes pour les faire rouler, mais ce matériel reste sous la responsabilité de son propriétaire qui doit le remporter en fin de séance.

La bibliothèque : (commentaire : Jacques Dognin)

Notre bibliothèque possède une collection très complète d'ouvrages ferroviaires et de revues.

Par exemple, notre collection de « Notre-Métier La Vie du Rail » débute par le N° 1 du 15 mai 1938. Les revues d'avant-guerre (1938 et 1939, avant suspension des publications par décision de la censure) ont été reliées et mises sous coffret afin de les protéger.

Les collections Lecroulant et Paul Fillon nous ont permis de réunir la totalité des numéros.

Nous avons décidé de faire relier chaque année en deux volumes, pour faciliter la consultation. Par ailleurs, nous conservons à part sous cartonnage des numéros non reliés pour permettre de faire des

photocopies ou de scannes. Chaque année est donc conservée au moins en double.

Deux armoires métalliques ont été trouvées grâce à notre ami Changarnier. Elles abritent d'une part les Vies du Rail et d'autre part les revues Voies Ferrées ainsi que les cassettes vidéo.

Site Internet : *(commentaire : Yvon Brument)*

Le site est présenté par un rappel de son fonctionnement. Yvon Brument rappelle que le contenu dépend essentiellement des membres de l'AFAC.

Bilan financier : *(commentaire : Jean-Yves Letellier)*

La présentation des détails des recettes et des dépenses met en évidence que le montant des cotisations reversée par le siège couvre à peine nos dépenses obligatoires. (local et frais annexes.)

Nos dépenses sont couvertes par le reliquat des voyages.

Renouvellement du tiers du Conseil d'Administration : (5 membres cette année.)

(commentaire : Alain Thozet)

Yvon Brument, Bernard Cony, Jacques Dognin, Paul Dubois Violette, René Margerand sont élus à l'unanimité.

Gilbert Augier, secrétaire de la section depuis 25 ans présente sa démission pour raison de santé. (Il avait été élu secrétaire en décembre 1983)

Le président demande si un membre de la section est candidat, Michel Forissier se présente. Il est élu à l'unanimité.

Le Conseil d'Administration, désormais au complet, se réunira le vendredi 9 janvier avec, à l'ordre du jour l'élection de son bureau et la désignation des diverses tâches de chacun.

Projets 2009 :

(Voir bulletin.)

Nouveautés dans les éditions ferroviaires : *(commentaire : Guy Trimbur)*

Guy Trimbur présente traditionnellement lors de nos A.G les nouveautés qu'il a sélectionnées.

C.A. du vendredi 13 mars 2009 au local à partir de 18h45.

Présents : Alain Thozet ; Michel Forissier ; Marc Julien ; Gilles Neyret ; Jean-Yves Letellier ; Jacques Dognin ; François Bernard ; Paul Dubois-Violette ; Guy Trimbur ; Jean-Claude Broussier.

Excusés : Adrien Gondin ; Yvon Brument ; Michel Vandembroucke ; René Margerand ; Bernard Cony.

Ordre du jour

Quelques idées pour l'AG :

Changement de date pour éviter la proximité avec le 8 décembre.

28 novembre ? 12 décembre ?

Coupler avec les rois ? D'où 9 janvier ?

Accord pour le principe du changement.

Activités du premier semestre 2009 :

Projet TGV Rhin-Rhône. Visite du chantier des gares nouvelles. (à voir)

Avril demande d'une rame spéciale pour le T4.

Samedi 27 juin. Rochers de Naye et bords du Léman.

27 août / 31 août : Pays de Galles

Propositions pour la bibliothèque : (Michel Forissier)

Projets à discuter. Groupe bibliothèque AFAC.

1) Continuer le travail entrepris par le groupe (avec Jacques Dognin) pour que notre bibliothèque soit mieux et plus utilisée.

Liste informatique des Livres et leur sommaire

Liste informatique des revues et leur sommaire
(RGCF, FACS, MTVS, AFAC, ...)

Rangement et vérification des revues, préparations pour reliure.

2) Accès à d'autres ouvrages pour satisfaire plus de curiosités.

Recensement des ouvrages ferroviaires des bibliothèques publiques (comme la Bibliothèque Municipale de Lyon : 290 réf sur « chemin de fer », 100 sur « tramway »),

Recensement des ouvrages numérisés et des revues disponibles sur Internet (plus ou moins gratuitement). Par exemple le site de l'École centrale de Lyon (<http://bibli.ec-lyon.fr/index.php?rubrique=patrimoine>) permet l'accès à une soixantaine d'ouvrages anciens numérisés. Une collaboration avec l'Urfist (Jean-Pierre Lardy, membre AFAC, Université Lyon-1), spécialiste de ces recherches serait utile.

http://urfist.univ-lyon1.fr/62298709/0/fiche__pagelibre/&RH=

Collaboration avec d'autres associations disposant de documents :

AFAC et FACS, Paris

AHICF (<http://www.ahicf.com/ressources.htm>)

Académie François Bourdon (Bibliothèque des Schneider et ICF, Le Creusot et Université de Dijon : <http://afbourdon.com/rubriques/Vie/vie.htm>).

...

3) Réfléchir à un recensement des collections privées de nos membres (livres documents, photos et films)

Listes pour les autres membres,

Legs de collections privées à une bibliothèque, une association.

4) Possibilité d'organisation de sorties d'archéologie ferroviaire.

Questions diverses :

Voyage COPEF : Le COPEF prépare actuellement un grand voyage en Allemagne du Nord du **23 au 28 septembre 2009**. Le programme de principe est le suivant : départ de Paris le mercredi matin, parcours d'une ligne régionale (fermeture prévue fin 2009) au nord de la Basse-Saxe, nuit à Hanovre. Journée du jeudi consacrée à des lignes régionales – dont certaines sont fermées aux voyageurs – en autorail spécial, en Basse-Saxe, notamment dans la région très touristiques des **Landes de Lunebourg** célèbre pour ses grandes étendues de bruyères. Journée du vendredi consacrée au réseau de tramways et Stadtbahn de **Hanovre** (y compris le grand **musée des tramways de Wehingen**) et celle du samedi aux tramways de **Brême** et à deux réseaux touristiques le dimanche un nouveau parcours sur des réseaux régionaux conduira le groupe à **Hambourg** pour une visite commentée du métro en fin d'après-midi. Le lundi, matinée libre à Hambourg (métro, S-Bahn, visite du port) et retour le lundi soir à Paris. Possibilité de programme légèrement réduit (arrivée à Hanovre le jeudi matin par train de nuit et retour à Paris le lundi matin, par train de nuit). Coût estimé par personne de 600 à 800 €. **Pré-inscription le plus rapidement possible et avant le 25 mars en versant un acompte de 250 €** (encaissement en avril) et en joignant une enveloppe affranchie pour recevoir la circulaire définitive en avril (préciser si chambre SINGLE demandée).
9 rue de Château Landon 75010 Paris.

4 avril : Exposition grand public en gare de Perrache.

Prochain CA : Vendredi 15 mai.