

# AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Association à but non lucratif pour la préservation des autocars anciens  
ESPACE EUROMOBILE de WISSEMBOURG



Adhérent à la Fédération Française des Véhicules d'Époque

**BULLETIN D'INFORMATION N° 33 - juillet 2016**  
[www.autocarsanciensdefrance.fr](http://www.autocarsanciensdefrance.fr)

Nombreuses informations sur le forum du site

Siège : Espace Euromobile - Route de Lauterbourg - 67160 WISSEMBOURG ALTENSTADT

E-mail : [assoautocarsanciensdefrance@orange.fr](mailto:assoautocarsanciensdefrance@orange.fr) - Président Jean Louis ESCHENLAUER 06 20 40 94 66

## Voyage au cœur de l'Histoire du Pays de Haguenau

SAMEDI 23, 30 JUILLET ET 6 AOÛT

HAGUENAU, SCHWEIGHOUSE S/MODER, DAUENDORF, NEUBOURG



Proposé par l'Office de Tourisme et interprété par la troupe des 2H de Schirrhein - Schirrhoffen.

Cette année, c'est en « autocar ancien » que nous irons à la rencontre du légionnaire romain Lucius qui choisit de s'installer à Schweighouse sur Moder, puis nous nous rendons à Dauendorf pour vous mettre en scène la terrible épreuve de la Peste Noire.

Vous découvrirez également la douloureuse époque de la guerre des paysans à Neubourg, lieu de rassemblement des révoités du « Bundschuh », pour finir avec la Révolution Française et le démantèlement du couvent de Neubourg dont plusieurs éléments du mobilier se trouvent toujours dans l'église St Nicolas de Haguenau.



LIEU DE DÉPART ET D'ARRIVÉE : HAGUENAU

Horaires : 17h30, 18h et 18h30.

Tarif : 4€/pers. à partir de 16 ans.

Inscription et règlement au préalable obligatoires à partir du 11 juillet auprès de l'Office de Tourisme

1 place Joseph Thierry à Haguenau - Tél. 03 88 06 59 99

## Un nouveau pensionnaire

Il y a quelques semaines nous avons accueilli dans notre collection ce magnifique bus parisien **Renault TN 4F**, qui nous a été offert par l'AMTUIR (Association du Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux) de Chelles (Seine et Marne). L'engin est en parfait état et roulant.

Année de construction 1935

Moteur Renault 4 cyl. de 58 CV fonctionnant à l'essence, autrefois au carburant ternaire (1/3 alcool, 1/3 Benzol, 1/3 essence)

Consommation 100 l / 100 Km



Ici le TN 4F au retour d'une promenade le 12 juin dernier, à l'issue de l'AG d'AAF

## Le mot du Président

L'opération déménagement de notre collection, de notre outillage et de nos milliers de pièces de rechange est terminée ; c'était une mission de grande ampleur, vous trouverez quelques photos en page 6. Nous allons maintenant pouvoir reprendre les travaux de restauration de nos autocars. Nous travaillons également sur le projet de musée. Nous vous promettons des nouvelles d'ici peu.

Je vous rappelle que nous attendions depuis le mois de juin 2015 une réponse du Ministère des Transports quant à la possibilité de n'effectuer qu'une déclaration annuelle de transport avec nos cars de collection, au lieu d'une déclaration préalable à chaque sortie.

Nous avons également soumis la demande d'étendre la restriction de transport historique ou commémoratif à des transports « nostalgiques » c'est-à-dire festif, évènementiel, familial, à l'exclusion de transports d'enfants,

de lignes régulières et de transports de personnel d'usine.

La réponse du Ministère des Transports à la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque) vient de tomber. Par lettre du 13 juin 2016 le Ministère nous informe de son impossibilité de donner une suite favorable à notre demande. Cette réponse est argumentée par le fait que les autocars de collection ne sont soumis au contrôle technique que tous les 5 ans. Nous avons pourtant proposé, lors de nos visites au Ministère, un contrôle technique annuel, proposition rejetée par nos interlocuteurs, au motif qu'on ne va pas créer une catégorie de véhicules supplémentaires.

Pour pouvoir circuler librement nous ne voyons donc plus d'autre solution que d'immatriculer nos autocars dans un autre pays européen, l'Allemagne ou le Luxembourg ont notre préférence.

Jean Louis Eschenlauer, Président d'AAF

## Le Renault Présidence - un grand tourisme à la française

Parmi les derniers véhicules rentrés, le PR14 à carrosserie Gangloff Présidence est une véritable perle. D'abord il est en bel état pour un véhicule de 34 ans, ensuite c'est une réalisation française, alsacienne même, digne d'intérêt.

Par rapport aux autres pensionnaires de la collection, la caractéristique de cet autocar de grand tourisme construit à Colmar en 1982, est sa hauteur de 3,54 m. Le but n'est pas d'offrir un meilleur point de vue aux passagers, mais plutôt de loger la quantité de bagages que suppose un voyage de plusieurs jours. La formule s'est imposée jadis comme alternative luxueuse à la traditionnelle galerie. Seule la partie arrière, à partir du deuxième essieu était alors concernée et cela se traduisait par un décrochement du pavillon. Dans les années 60, les cars à moteur arrière ont présenté des volumes de soutes suffisants et les cars surélevés sont devenus très exceptionnels.

### Entre hauteur et charge

L'apparition en 1971 du Neoplan Cityliner, surélevé sur toute la longueur et très impressionnant avec ses deux pare-brise superposés et ses soutes de 11 m<sup>3</sup>, relance la mode du surélevé. Effectivement, la formule redevient pertinente lorsque les voyageurs pour un voyage de dix jours, prévoient un change complet chaque jour. Le chauffeur peut se gratter la tête quand il compte sur le trottoir des bagages énormes ou des passagers avec deux valises.

Mais on se rend vite compte que si le Cityliner est bluffant, il est une fausse réponse au problème. Entre le poids limite en charge de 16000 kg et son poids à vide de 12800 kg, la charge utile n'est que de 3200 kg. Selon la norme qui fixe à 70 kg le poids moyen d'un passager, rugbyman s'abstenir, il ne peut donc embarquer que 45 passagers malgré ses 50 places. Autant dire que les 12 m<sup>3</sup> de soutes ne servent à rien, puisque le car complet est en surcharge avant même la première valise. La réponse de Neoplan est une version trois essieux à 19000 kg de PTAC, mais bien plus onéreuse. De plus, la réglementation française de l'époque fixe un seuil à 15000 kg au-dessus duquel la vitesse autorisée sur le réseau routier hors autoroutes et grands axes, n'est plus que de 75 km/h.

### L'audace de Gangloff

Au début des années 70, le car de tourisme français de référence est le Saviem E7L. Il pèse à vide 10 300 kg et en charge 15 000 kg. Avec 4 700 kg utiles et une fois ses 53 passagers embarqués, il reste encore 1000 kg pour les bagages. La transformation est donc envisageable. Gangloff, qui a déjà à son actif des réalisations hors normes et même des deux-étages, est sollicité pour réaliser sur E7 des cars de même classe que le Cityliner. Il faut donc faire un E7 plus « gros » sans faire plus lourd. Le challenge est relevé avec un premier autocar présenté au salon de l'auto d'octobre 1974, aux couleurs de la SAT de Thonon-les-Bains.



Le GT de la collection AAF présente la silhouette définitive avec le décrochement de pavillon à l'arrière, où sont positionnés les évaporateurs de la climatisation



Repeint à chaque changement de propriétaire, nous en ignorons d'ailleurs le nombre, l'autocar n'est, par chance, pas défiguré

Le tout premier E7 surélevé, aux couleurs de la Société Annemassienne de Transport (SAT), se fait tirer le portrait dans les rues de Colmar avant de rejoindre le salon de l'auto en octobre 1974



En plus de la hauteur des soutes au volume généreux de 10 m<sup>3</sup>, Gangloff a réalisé un plancher en pente. Sur ce véhicule, climatisé, le carrossier a conservé du Saviem la face avant et le pare-brise d'origine en deux parties. L'esthétique évoluera sur le suivant livré en 1976 à la SACO de Saint-Raphaël avec grand pare-brise en deux parties et une calandre à fond noir. Amélioration notable, la porte avant est désormais d'une seule pièce.

Après avoir produit depuis 1971 un S 200 à trois essieux, rival du Neoplan Cityliner, mais plus prestigieux, Setra présente une nouvelle gamme d'une grande pureté qui va révolutionner le design des autocars. La version 215 HD, haute de 3,33 m, devient la référence en matière d'autocars de tourisme. En Allemagne, ni Mercedes, ni Magirus, principaux constructeurs d'autocars, n'ont de projets dans ce sens. L'un et l'autre doivent s'en remettre à des carrossiers extérieurs. La réputation de la qualité Gangloff lui vaut d'être choisi par Magirus, qui signe un contrat pour 100 carrosseries livrables sur deux ans ! Le châssis n'est pas celui de son car de tourisme traditionnel 230TL120, instable en cas d'élévation du centre de gravité. Heuliez l'a appris à ses dépens, son Navajo n'ayant pu être homologué. C'est donc le châssis du bus de ligne 230L117, de conception récente, qui sera habillé d'une carrosserie identique à celle des premiers E7, sauf la deuxième porte ramenée en position centrale.

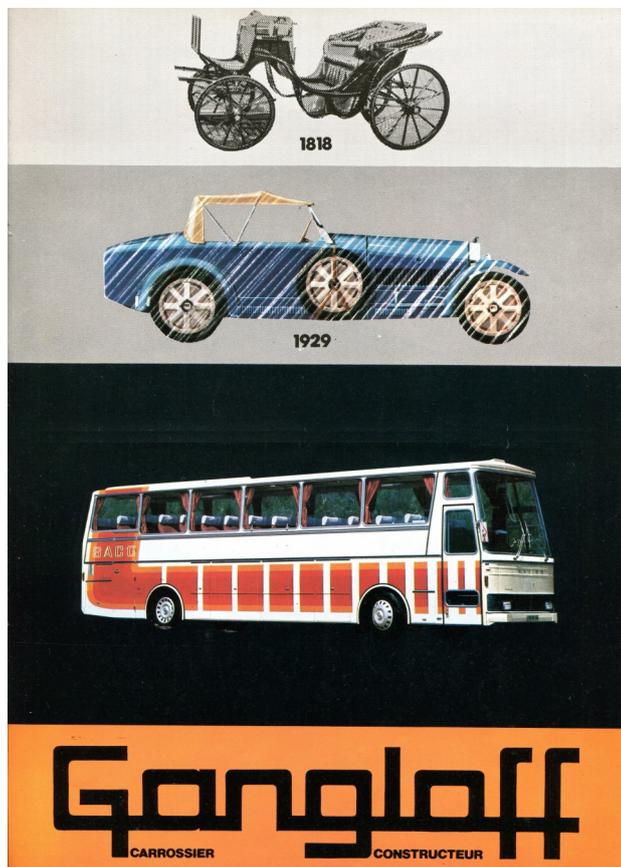
### Métamorphosé

Cette commande Magirus et l'effet grande série qu'elle induit, permet d'abaisser les coûts et d'enregistrer de nouvelles commandes de E7 sur le marché français, par exemple chez Gonnet à Belley (trois) ou chez TPN à Vichy (deux). Déjà, les vitres collées se sont substituées à celles à montage caoutchouc. Mais en matière d'esthétique, chaque détail compte. Justement, la carrosserie Gangloff est chargée en détails, baguettes ornementales, superstructures, reliefs... Une cure lui est administrée en 1978, jusqu'à obtenir une forme aussi lisse que possible. Le galbe des faces latérales est redessiné afin de gagner en largeur au niveau des épaules. Par contre, le plancher est redevenu horizontal, au profit du volume de soute vers l'avant. C'est donc une carrosserie entièrement nouvelle en gestation.

1978 est aussi l'année de naissance de Renault Véhicules Industriels qui réunit Saviem et Berliet. Les fleurons des deux marques en autocars, E7 et PR14, sont bien incapables de soutenir la comparaison avec un Setra, même si avec ses roues avant indépendantes, le E7 est réputé pour son confort et si, avec ses vitres collées et une mécanique à niveau, le PR14S fait figure d'élève en progrès. RVI, qui compte contrer les importations, se doit d'avoir un catalogue complet, aussi le recours à Gangloff pour combler le vide en haut de gamme, apparaît comme une évidence.

### Châssis au choix

La nouvelle carrosserie Gangloff est dévoilée sur un stand dans le même hall que celui de RVI au salon de l'auto d'octobre 1978. On peut y contempler un E7 aux couleurs des voyages Chesseron de Cerizay, fief d'Heuliez. A côté, un PR14S est décoré de bandes 3M comme les autres cars d'origine Berliet ou Saviem exposés chez RVI. Le PR14 a donné « du fil à retordre » à Gangloff. Tandis que le châssis du Saviem est un treillis comportant des traverses extérieures qui vont faire office de corbeaux, le châssis Berliet est constitué de deux longerons en tôle pliée en U entretoisés de traverses en X. Il a donc fallu à Gangloff appréhender la flexibilité des longerons d'après les données fournies



La deuxième carrosserie, aux couleurs de la STACO de St.Raphaël, diffère déjà par son pare-brise en deux parties seulement et sa porte avant d'une seule pièce



La première nouvelle carrosserie GT est montée sur un châssis E7 pour les Voyages Chesseron de Cerizay (Deux-Sèvres)

par Berliet et adapter la liaison caisse – châssis en conséquence. Autre difficulté par rapport au Saviem, d'ordre électrique cette fois, la masse. Sur le véhicule exposé, il a fallu s'y reprendre avant d'obtenir un résultat satisfaisant et durable.

Toujours est-il que les premiers livrés le sont essentiellement sur base E7. Mais la raison d'être de RVI étant la production tricolore, les modèles animés par un moteur MAN sont voués à quitter le catalogue.

Si le car standard et l'autobus SC10 feront de la résistance, le E7 tirera sa révérence dès 1982. Depuis 1980, le modèle à carrosserie Gangloff préconisé est donc sur châssis PR14SR, d'ailleurs plus puissant que le E7, 246 ch DIN au lieu de 240. Il a pris le nom de Présidence et présente déjà une modification, la porte avant fait désormais toute la hauteur de la caisse. En 1981, le repositionnement de l'évaporateur principal de climatisation à l'arrière du pavillon conduit à un décrochement de cette partie. Dès lors, le modèle Gangloff prend tout simplement le nom de GT. En même temps, Gangloff a créé un tableau de bord spécifique, constitué de deux consoles de part et d'autre du volant, celle de gauche comportant un clavier multifonctions et celle de droite le contrôlographe et un cadran regroupant les jauges. Entre les deux, une barre de voyants est encastrée dans la planche de bord. Enfin, l'adoption de nouveaux pneumatiques 2,75 R 80 - 22,5" permet d'élever le poids total en charge à 16 900 kg.

Commercialement, il est évident que le GT a vocation à satisfaire une clientèle fidèle à Renault, souvent exclusive. Les clients multimarques qui ne peuvent s'offrir un Setra trouvent leur bonheur dans un Van Hool Acron ou même peuvent à bon prix acquérir un Irizar Udala sur la même base PR14SR. Question prix justement, même si le tarif ne reflète pas la réalité de la transaction, il permet des comparaisons. Au salon 1982, le PR14SR est proposé à 750 970 Francs (114 651 €) prix de base. En ajoutant toutes les options, WC et réfrigérateur y compris, on arrive à 845 258 Francs (129 047 €). La version GT Gangloff démarre à 859 756 Francs (131 260 €) et avec toutes les options, dont une clim à 63 398 Francs, on atteint 1 045 943 Francs (159 685 €), soit une différence de 14 à 23 %, à équipement équivalent, entre PR14SR et le GT. C'est le prix du look et de l'augmentation du volume de soutes, de 7,5 à 12 m3 (sans WC), soit 4,5 m3.

Gangloff aura tout de même au total monté 180 carrosseries sur E7 et PR14. Certaines ont été réalisées pour des véhicules promotionnels Renault, Michelin, BNP... On a aussi vu cette carrosserie montée sur un châssis Mercedes O303, une exigence du Parisien Carlux, fidèle client de Gangloff. Mais le comportement routier de cet autocar, baptisé dromadaire, sera source de désagréments, surtout après les repas. La sortie du FR1 en 1984 condamne immédiatement le GT, tout comme le PR14SR d'ailleurs. Seule la version mixte PR14SL subsiste. Gangloff doit se consoler en se voyant confier la réalisation de la version GTS qui remplace le PR14 GT, une affaire laborieuse, voire douloureuse pour les deux parties et qui prendra fin avec la sortie du FR1GTX, entièrement fabriqué à Annonay.



Véhicules carrossés par Gangloff, montés sur soubassement Renault Véhicules Industriels, E7 L ou PR 14 S.

RCS, n° 8 864 800 077 - PUBLICIS

# Gangloff

CARROSSIER-CONSTRUCTEUR  
15, rue Stanislas - 68000 COLMAR - Tél. (89) 41.19.50

La seconde nouvelle carrosserie GT, sur châssis PR 14 S, est livrée à Renault Véhicules Industriels, comme véhicule de démonstration



Début 1980, le modèle prend le nom de « Présidence » et n'est plus proposé que sur châssis PR14 SR

## Le dernier préservé a retrouvé sa terre natale en Alsace

Celui de la collection Autocars Anciens de France a trop changé de mains pour retracer son historique. Le dernier exploitant était la SO.MA.TRA.V de Manosque, qui l'exploitait au ramassage du personnel du centre de recherche nucléaire de Caradache. A sa réforme, le dirigeant de la SO.MA.TRA.V, Monsieur Faucouneau, l'a cédé à Alain Gros.

### Caractéristiques

Longueur 12 m,  
Hauteur hors tout 3,54 m  
capacité 55 places.  
Poids à vide : 12 250 kg  
en charge 16 600 kg  
Moteur six-cylindres en lignes MIDR 06.20.30 (origine Berliet) de 8,82 litres suralimenté par turbocompresseur à air refroidi  
Puissance 264 ch DIN à 2200 tr/mn  
Puissance fiscale 24 CV.  
Boîte ZF S6.90 avec relais GV90  
vitesse maxi 117,4 km/h  
Réservoir gazole de 370 litres entre l'essieu avant et la roue de secours.

Benoît Gruhier

Le poste de conduite est une originalité Gangloff, moderne et ergonomique. Les voyants sont encastrés dans la planche de bord, entre deux consoles.

Le levier de vitesses comporte la commande du relais GV90 en option



à l'intérieur, les rideaux et les têtes ont été laissées. Cadeau !



## Dates à retenir pour les prochaines rencontres d'autocars de collection

Du 21 au 23 avril 2017 = 3 jours

SINSHEIM et SPEYER (Allemagne)

Nous participons avec un de nos autocars

Parution du programme en août 2016

Du 17 au 20 août 2017 = 4 jours

en SARRE (Allemagne)

Nous participons avec un de nos autocars

Parution du programme en août 2016



## *Le déménagement du siècle : mission terminée*

De mi mars à début juin 2016, soit en un peu plus de 2 mois et demi, ce ne sont pas moins de 75 véhicules et des milliers de pièces détachées qui ont migré de Betschdorf vers Wissembourg. Un travail titanesque réalisé par de nombreux bénévoles de l'association AAF. Chapeau bas et félicitations. Quelques photos :



# EXPOSITION

## 70 ans

# VELOSOLEX

1946 - 2016

Wissembourg

Grange aux Dimes

30 juillet au 21 août 2016

du mardi au dimanche  
10 h - 12 h et 14 h - 18 h

Entrée libre

Infos : Office de Tourisme  
Wissembourg 03.88.94.10.11.



# EXPO AUTO RETRO NORD ALSACE

- voitures
- Motos
- tracteurs
- camions
- Autocars

**dimanche 2 octobre 2016**  
**visite de la collection d'autocars**

Wissembourg - Espace Euromobile  
Route de Lauterbourg  
10.00 h à 18.00 h

**Entrée**  
**2 €**



**Saucisses grillées**  
**saucisses chaudes**  
**tarte flambée**



**Vous êtes collectionneur de véhicule (voiture, moto, tracteur, camion, autocar) : venez exposer votre véhicule : repas et boisson offerte au conducteur - condition : venir avant 10.00 h et repartir après 17.00 h**

## *Nous y étions*

Le 6 avril dernier le loueur d'autocars **LAMBERT LOCATION** organisait ses journées Portes Ouvertes à son siège de Gisy les Nobles (Yonne). Plus de 50 transporteurs de la région parisienne ont répondu présent à l'invitation ; ils ont découvert avec plaisir et un brin de nostalgie notre SETRA S 140



**Notre SETRA S 140 entouré du nouveau Temsa Maraton, d'un Temsa HD et d'un YUTONG**

Au mois de mai dernier le **GLAS AUTO CLUB INTERNATIONAL** a réuni en Alsace plus de 110 véhicules de cette marque mythique. Les participants ont effectué une promenade à Mulhouse avec trois de nos autocars pour y visiter la Cité de l'Automobile / collection Schlumpf.



**Notre SETRA S 130, BERLIET PLB Gangloff et SAVIEM S 53 R, côte à côte, devant le musée Schlumpf à Mulhouse**

Gros succès pour le **Musée Français du Pétrole** de Merwiller qui invitait le 22 mai 2016 à découvrir le paysage et le passé du Pays de Pechelbronn autrement.



**Le SETRA S 130 et le SAVIEM S 53 R étaient de service pour cet intéressant circuit commenté par des spécialistes du musée du Pétrole**

La ville de cure **Bad Mergentheim** a renoué au mois d'avril 2016 avec la tradition des rencontres internationales d'autocars anciens. C'est la première fois que pas moins de 3 autocars français ont participé à cet événement majeur outre-Rhin.



**En convoi autour de Bad Mergentheim : le S 53 R d'Autocars Anciens de France, suivi par Francis Mikorski et son petit NEOPLAN N 210, suivi par Marcel Kunegel et son SAVIEM E7**

## *Dates à retenir :*

**Journées travaux à Wissembourg SAMEDI**  
**9 juillet - 30 juillet - 13 août - 27 août -**  
**3 septembre - 17 septembre - 1<sup>o</sup> octobre**

Nous sommes présents de 9.00 h à 16.00 h (accueil café dès 8.45 h), mais chacun vient et part selon ses disponibilités. Le repas de midi est pris en charge par AAF. Inscrivez vous de préférence par mail [assoautocarsanciensdefrance@orange.fr](mailto:assoautocarsanciensdefrance@orange.fr) sinon tel. 06.20.40.94.66.

**DIMANCHE 3 JUILLET** : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg, site EUROMOBILE

**DU 3 au 7 JUILLET** : voyage de 5 jours au TIROL : Reith im Alpbachtal - Hall in Tirol - Innsbruck - Kitzbühel

**SAMEDI 23 JUILLET** : voyage en autocar ancien au cœur de l'Histoire de Haguenau (voir page 1)

**SAMEDI 30 juillet** : voyage en autocar ancien au cœur de l'Histoire de Haguenau (voir page 1)

**SAMEDI 6 AOUT** : voyage en autocar ancien au cœur de l'Histoire de Haguenau (voir page 1)

**DIMANCHE 7 AOUT** : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg, site EUROMOBILE

**DIMANCHE 4 SEPTEMBRE** : de 10.00 h à 12.30 h rencontre mensuelle de véhicules de collection à Wissembourg, site Euromobile

**DIMANCHE 2 OCTOBRE** : EXPO AUTO-RETRO NORD ALSACE + Portes Ouvertes sur le site EUROMOBILE de Wissembourg (voir page 7)

## *Transfert du siège de l'association*

Par décision du Conseil d'Administration en date du 25 mai 2016, notre association a transféré son siège de Strasbourg à la Maison des Associations, où nous étions depuis la création en 2007, à Wissembourg, sur le site Euromobile. Voici donc notre nouvelle adresse postale :

Autocars Anciens de France  
Espace Euromobile,  
Route de Lauterbourg  
67160 WISSEMBOURG-ALTENSTADT

## *Le site EUROMOBILE à Wissembourg : Un abri pour votre véhicule de collection (ou autre.....), caravane, camping-car*

La société Euromobile , créée l'année dernière par une quarantaine de membres de l'association AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE, est maintenant opérationnelle dans ses nouveaux locaux à Wissembourg. (adresse = Route de Lauterbourg, en sortant de Wissembourg en direction de Lauterbourg, dernier hall à gauche). Euromobile abrite sur son site la collection d'autocars d'AAF, et gère une activité de location d'emplacements pour tous véhicules, de collection ou autres, voitures, tracteurs, camions, autocars mais aussi caravanes et camping-cars. Le site est fermé et sécurisé.

Extrait du tarif mensuel de location : (tarif dégressif pour les heureux propriétaires de plusieurs véhicules)

Pour la première voiture 40 € TTC

Pour la 2° voiture 36 € TTC

Pour la 3° voiture 30 € TTC

Possibilité également de louer des ateliers fermés pour permettre aux collectionneurs d'installer leur outillage et de travailler sur la restauration de leur véhicule.

EUROMOBILE est une SAS à capital variable : c'est le moment de devenir associé et de participer activement à la création d'un musée inédit en Europe (il n'est pas obligatoire d'être membre d'AAF), ou d'augmenter votre part de capital.

Contact : Jean Louis Eschenlauer 06.20.40.94.66.

[euromobile.sas9@orange.fr](mailto:euromobile.sas9@orange.fr)



Pour adhérer à notre association : remplissez le bulletin d'adhésion ci-dessous, joignez votre chèque de cotisation et envoyez le tout à : Autocars Anciens de France, Maison des Associations, 1a Place des Orphelins, 67000 STRASBOURG

**BULLETIN D'ADHESION** : Je souhaite devenir membre de l'association AAF

Montant de la cotisation annuelle = 30 €, ou plus si vous le souhaitez.

Un reçu fiscal à faire valoir sur votre déclaration d'impôts vous sera délivré

Nom et prénom : \_\_\_\_\_ Mail \_\_\_\_\_

N° \_\_\_\_\_ Rue \_\_\_\_\_ code postal et ville \_\_\_\_\_

Tél fixe \_\_\_\_\_ Tél portable \_\_\_\_\_

Profession (ou activités) \_\_\_\_\_ ci-joint chèque de \_\_\_\_\_ € à l'ordre de A.A.F.