

P 204113

Belgique - België  
P.P. - P..B  
4020 LIEGE 2  
BC 4109



# Correspondance

Juillet- Août -Septembre 2007



**BULLETIN TRIMESTRIEL**

[www.alaf.info](http://www.alaf.info)

E-mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto:infoalaf@yahoo.fr)

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

## Correspondance Bulletin trimestriel

**Rédacteurs:** Sainte E, Collier W, Genet L, Collin A, Dehar H, Van de Voorde C, Laurent Maghe L Magnée J-F.

Photo couverture : Vapeur 64.169 voyage inaugurale sur la ligne 128 du PFT(photo FX LEEMANS le 2/6/2007)

**Editeur responsable :** Albert Collin,  
rue de la Gare 77 4102 Ougrée.  
Arrondissement Judiciaire de Liège.  
N° d'entreprise : 420.059.488

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

**Abonnement (1 an, 4 numéros) : 9 € (EURO).**

Règlement au compte  
n° 068 - 2376674 - 07 de l'ALAF asbl.  
(Abonnement 2007)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

E-mail: [jfmagnee@belgacom.net](mailto:jfmagnee@belgacom.net).

Site Internet : [www.alaf.info](http://www.alaf.info)

E-mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto:infoalaf@yahoo.fr)

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (à l'exception des articles extraits de la

revue « Le Rail ») et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl. Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

## SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction page 3

La vie du club : Les berges sur Meuse  
Pages 4 à 7

2006 et les années en 6 suite et pas encore fin pages 8 à 12

Les petits trains sur les routes pages 13 à 20

Solutions Mots-croisés n°8 pages 20

Calendrier des projections page 21

Exposition annuelle de l'ALAF asbl, le samedi 3 et le dimanche 4 novembre 2007 de 9 à 17 h infos sur le site : [www.alaf.info](http://www.alaf.info) E mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto:infoalaf@yahoo.fr)

### Le petit mot de la rédaction.

Voici déjà votre revue préférée, enfin je l'espère. C'est aussi le temps des vacances, pour ceux qui s'en iront, je suppose que vous y aurez inclus une visite d'un site ferroviaire, d'un chemin de fer touristique ou d'un musée des transports en commun. Si c'était le cas, n'hésitez pas à nous rapporter un petit reportage photographique et qui sait, il pourrait être inclus dans une des prochaines éditions de notre revue.

Ce trimestre ci, nous vous proposons la suite des articles concernant la vie du club. Laurent, qui m'avait affirmé qu'il n'écrirait jamais qu'un seul article (la motorisation d'une AM quadruple de la sncb) en est au 7<sup>ème</sup> !!

Il en est de même pour notre ami Lucien avec la série 2006 et les années en 6 troisième chapitre : ce n'est pas encore le dernier.

RV vous propose les solutions du dernier mots-croisés, il reprendra en Octobre avec une nouvelle grille.

William nous propose quelques souvenirs d'enfances sur le thème ..... des chemins de fer évidemment.

Je vous rappelle qu'il n'y aura pas de réunion le vendredi 13 juillet pour cause de nettoyage complet de notre local.

Les samedi 3 et dimanche 4 novembre 2007, de 9 à 17 h, verront notre exposition annuelle afin de montrer au public et aux amateurs l'état d'avancement de notre réseau.

Ces activités demandent toujours de la main d'œuvre, donc un petit coup de main, même d'une heure ou deux, est toujours le bienvenu. Pour l'expo, adressez-vous à notre Président Albert qui prendra note de votre nom et de vos disponibilités.

Bonne lecture et bonne vacances.

La rédaction.

## La vie du Club : Les berges de la Meuse

Cette année, nous avons décidé de nous attaquer aux berges de la Meuse. Commencées il y a bien longtemps, elles étaient restées à l'abandon et dénotaient dans l'ambiance du réseau. Notre objectif sera donc de terminer cette zone pour l'expo 2007.

Le travail est d'envergure : il nous faudra redresser le lit du fleuve et fermer l'espace ainsi créé par un panneau de bois qui supportera nos futures réalisations. Contrainte supplémentaire, la zone ainsi couverte sert actuellement de trappe de visite aux différents moteurs d'aiguillage de la sortie des Guillemins et aux installations



portuaires de la rive gauche. Il nous faut donc concevoir un panneau mobile qui, par coulissement, libérera l'accès de service nécessaire au bon entretien du réseau.



Notre choix s'est porté sur un panneau de multiplex de 15mm d'épaisseur supporté par des longerons verticaux qui assureront la rigidité de l'ensemble. Le panneau est découpé de manière à épouser les courbes du fleuve. Nous profiterons de la berge en rive droite pour camoufler le joint entre le

panneau mobile et la partie fixe du réseau. Une fois terminé, le panneau est installé en place et est maintenu par de petites cales de bois qui assureront le repositionnement correct de l'ensemble chaque fois qu'il devra être retiré pour accéder aux zones techniques du réseau.

Pendant que notre équipe de terrassiers, s'occupe de la réalisation du terrain, d'autres se sont déjà attaqués aux bâtiments qui occuperont ce nouveau point d'intérêt du réseau. Déjà deux réalisations sont en cours, il y en aura d'autres, beaucoup d'autres... Nous pensons utiliser la



technique de reproduction par moulage de façades génériques que nous habillerons différemment afin de reproduire plusieurs bâtiments tous différents bien que de base commune.



La première maison de maître, du Maître devrais-je dire, est réalisée par notre Ricky national. Celle-ci est déjà presque terminée et vient juste d'être mise en peinture et patinée. Notez le fini de cette façade et l'aspect décoratif crée par l'arrondi des fenêtres. La seconde est réalisée par bibi. Elle avance bien, je ne travaille pas aussi vite qu'Eric, mais je n'ai pas non plus les années d'expérience dont il peut se vanter.



A mon rythme j'avance dans la réalisation de cette maison. A l'heure où j'écris ces lignes, il faut encore y placer fenêtres et rideaux mais elle est déjà présentable. La voici en compagnie de celle réalisée par Eric.



Eric et Alain sont ici en plein travail, rien ne pourra les arrêter. Admirez cette concentration.



Un nouveau bâtiment est déjà en cours d'élaboration par Eric.



Fabienne a rejoint l'équipe des bâtisseurs. La voici en train de confectionner des peupliers.





A l'étage, on s'active également : l'ancien vicinal est en cours de rénovation.

(NDLR : Quand vous lirez ces lignes, le tram circule d'un côté à l'autre et le tracés de la voie unique fonctionne parfaitement maintenant. Merci à nos électriciens et à leurs assistants)



Que fais-je ? Je la polarise ou pas cette pointe de cœur ?



Et enfin, je ne résiste pas à vous montrer cette photo de la famille Brosselman.

"J'ai fait un rêve" comme disait Stefan. Ce n'est plus un rêve.... c'est la réalité maintenant...

Texte et photos : Laurent Maghe

## 2006 et les années en 6 suite et pas encore fin.

1956 sera marquée par une autre grande étape dans le domaine de l'électrification : les lignes 161 BRUXELLES NAMUR et 162 NAMUR JEMELLE ARLON LUXEMBOURG. La capitale voyait ainsi la traction moderne la relier à sa consoeur grand-ducale un an après LEUVEN (LOUVAIN) et LIEGE, et deux ans après GENT (GAND), BRUGGE (BRUGES) et OOSTENDE. Si on ajoute MECHELEN (MALINES) et ANTWERPEN (ANVERS) en 1935 puis CHARLEROI en 1949, on peut dire que le réseau des grands axes électrifiés prenait une certaine allure, voire même une allure certaine, préfigurant celui qu'on connaît aujourd'hui.

C'est ainsi que le 29 septembre la Pacific 10.018, la reine des vapeurs belges, quittait LUXEMBOURG et s'offrait un dernier baroud d'honneur sur ce parcours particulièrement difficile où ses sœurs et elle connurent leurs heures de gloire. Même les modernes type 1 plus jeunes de 25 ans ne réussirent jamais à les supplanter sur cette ligne. Dès le lendemain, la cavalerie des 10 de JEMELLE fut arrêtée excepté quatre machines qui immigrèrent à BRUXELLES MIDI où elles subsistèrent encore à peu près trois ans. La 10.018 est préservée et est quelques fois exposée froide lors de manifestations ou autres journées portes ouvertes. Vu son état, sauf miracle, il ne faut pas espérer la voir de nouveau en tête d'une rame comme a pu le faire sa jeune sœur 1.002 début des années 90.

Revenons en 1956 : pour remplacer les 10, la SNCB disposait des 22 qui courraient déjà sur les lignes précitées mais il s'avéra que le profil en dent de scie de la 161/162 nécessitait un modèle renforcé : la 23 était née. Similaire à la 22, elle se vit équipée du freinage électrique par récupération qui porta son poids à 92 T, avec, si on compte toujours aussi bien (pourquoi en serait-il autrement ?), une charge par essieu de 23 T (comme les type 10 et 1) et qui, pensait-on, devait y faire merveille. Il s'avéra finalement que son utilisation un tantinet laborieuse à se mettre en marche était quelque peu un handicap sur des pentes et des rampes relativement vite franchies l'une l'autre, ce qui y imposait, comme cela était le cas auparavant et le sera toujours encore plus que sur toute autre ligne, une dextérité certaine de la part des conducteurs. Par contre, ce système a fait merveille lors de la descente du tronçon entre LIBRAMONT et JEMELLE, tout comme celle des plans inclinés de LIEGE, notamment avec la 2383 lorsqu'elle était l'allège spécialisée. Quand on voit le nombre de fois où elle les descendait, ça ménageait fameusement les blocs de freins. N'empêche que ces remarquables locomotives, malgré une puissance de seulement 2250 CV, y fournirent un service remarquable, souvent en UM, et ce jusqu'à l'arrivée, dans la deuxième moitié des années 70, de la type 20 de 7000 CV.

Aujourd'hui, les 23 parcourent encore régulièrement ces lignes en tête de convois marchandises, presque toujours en UM avec une autre 23 ou une 26, une habituée de la ligne également. Mais un autre matériel voyait également le jour au même moment : les automotrices à caisse inox système BUDD commandées expressément pour la desserte de cette ligne. Pendant quelque temps, effectivement, elles s'accaparèrent les services omnibus et semi direct en compagnie des AM 1954. Par après, on a pu y voir circuler toutes les autres séries, jusqu'aux modernes AM96 mono courant type 500, à l'exception des rames BENELUX et des sprinter série 900. Citons aussi, pour terminer, les splendides rames TEE quadritension suisses et diesel hollando suisses qui sillonnèrent nos ARDENNES pendant de longues années



pour le plaisir des yeux des amateurs et, pourquoi pas, des navetteurs attendant leur AM sur le quai.

Les luxembourgeois, en corollaire, « lancèrent aussi les ficelles » vers THIONVILLE et METZ en concordance avec la SNCF, ici en 25000V alternatif. En effet, cette dernière, suite aux résultats plus que positifs des essais de ce mode d'électrification sur la ligne alpine d'AIX LES BAINS à LA ROCHE SUR FORON, terminait d'en équiper son artère NORD EST à l'important trafic de minerai et de charbon qui imposait de très lourds convois tractés jusque là par les puissantes locomotives à vapeur 150X, ex 44 allemandes de guerre à 3 cylindres, et 150C et P à 4 cylindres compound d'obédience NORD. Par la même occasion, on vit apparaître un nouveau type de locomotive à l'aspect particulier dans le style « boîte à sel » et de suite affublé des surnoms de « fer à repasser » ou « Thionville », à savoir les BB12000, suivies des BB13000 à moteurs directs qui seront surtout cantonnées au service voyageurs, et des CC14000 et 14100, qui allaient faire merveille en remplacement des 150. Leur cabine centrale permettait la conduite à droite comme à gauche, condition indispensable pour la circulation à la fois classique SNCF et sur les lignes alsaciennes et lorraines ex allemandes comme chacun sait. Leur livrée bleu moyen, inhabituelle à côté du vert classique nettement en vigueur à l'époque fit sensation.

Bien des années plus tard, elle virera pourtant au vert « unifié » SNCF avec bandes jaunes de visibilité qui ne la dépareillait nullement, reconnaissons le. Les CFL achetèrent quelques 12000 à leur voisin et les exploitèrent jusqu'il y a peu alors que leurs sœurs françaises étaient déjà hors service. Classées dans la série 36, elles auront encore eu le temps de venir nous rendre visite en gare de GOUVY dans leur livrée grenat et jaune « CFL ». En modélisme, après une version chez JEP en O, la 12000 a été fournie par HORNBY ACHO, FLEISCHMANN (12040 bleue), JOUEF (12041 BLEUE, 12079 verte et 3609 CFL grenat) et MARKLIN conjointement avec TRIX (12068 verte et 13001 Bleue , 3601 CFL bleue et 3609 grenat). La CC14100 est, elle, reproduite par LIMA sous les numéros 14138 en bleu d'origine et 14129 en vert unifié, tandis que la 14000 l'a été en série limitée par la firme artisanale française LOCOSTYL. Quant à la gare de LUXEMBOURG, de par cette situation, elle devenait immédiatement gare bi courant. Actuellement, on peut voir se côtoyer matériels belge en 3000V CC, luxembourgeois et français, mais aussi allemand grâce à leurs 181 bi fréquence du dépôt de FREIBURG (FRIBOURG EN BRISGAU) en 25000V AC: quoique tous sont fréquemment immortalisés sur pellicule, souvent côte à côte, il n'y a pas photo : nous sommes bien en Europe ! Et ce n'est pas fini. Depuis l'année précédente, comme déjà évoqué, si les locos électriques gravissaient les plans inclinés pour rallier BRUXELLES, les convois de marchandises étaient encore tractés en traction vapeur au départ de KINKEMPOIS via la 36A. L'électrification s'imposait donc. Après GUILLEMINS KINKEMPOIS le 15 janvier, ce qui permettait par la même occasion aux nouvelles venues de desservir le dépôt et la remise, et FEXHE VOROUX le 15 février, ce fut chose faite le 15 décembre. Cet itinéraire en rampe continue dont la déclivité ne dépasse pas 8 ‰, excepté la sortie de KINKEMPOIS jusqu'au viaduc de RENORY à 10‰ qui y imposait souvent une pousse au temps de la vapeur, permet, comme chacun sait, de rejoindre la 36 en évitant la montée fastidieuse des plans par les marchandises comme ça se pratiquait avant guerre et de suite après. La 36A pouvait enfin donner sa pleine mesure après être restée très longtemps en léthargie jusqu'à ce que, le 31 août 1939 lors d'un orage violent, la foudre déclenche accidentellement la mise à feu des mines posées par le génie.

Tout cela est d'ailleurs relaté dans les superbes livres « le rail passe par LIEGE » édité par le GTF, ainsi que « 150 ans du rail en province de LIEGE » de notre regretté MARCEL LAMBOU et « ANGLEUR VERVIERS, le jeu du rail, des collines, des rivières » de GEORGES HENRARD. En athlétisme, ROGER MOENS, ANDRE BALLIEUX, ALFRED LANGENUS et EMILE LEVA amélioraient le record du monde du 4X800 mètres en 7'15"8. Celui-ci tiendra jusqu'en 1982. Outre-atlantique, l'américain G.PINCUS offrait aux femmes un fameux espoir de bien-être en mettant au point la pilule contraceptive, généralisée aujourd'hui. Quant au concours Eurovision, c'est en cette année 1956 qu'il vit le jour. La première édition eut lieu en Suisse et le vainqueur, dont le nom est oublié depuis belle lurette, était.....suisse ! Notre pays était représenté par FUD LECLERC et MARY MARC(ne me demandez pas le titre). De leur côté, les amateurs de crème glacée voyaient arriver dans les étalages une nouvelle marque, Ola pour ne pas la citer, qui allait les régaler avec une gamme de produits très appréciés encore aujourd'hui : qui n'a pas goûté au moins une fois un Cornetto, une Viennetta, un Magnum double chocolat ou une boîte de folie aux chocolats Carte d'Or ? Oui, d'accord, ce n'est peut-être pas très diététique mais qu'est ce que c'est bon, mmh !

Pendant ce temps, les démolisseurs achevaient leur triste besogne : les liégeois venaient de voir disparaître leur magnifique gare des Guillemins. Le nouveau plan de voies était en cours d'aménagement et on allait pouvoir ériger le nouveau bâtiment fonctionnel tout vitré d'allure moderne pour l'époque....mal aimé par tous ceux qui avaient connu l'ancien et que les amateurs actuels fixent sur la pellicule avant qu'il ne disparaisse à son tour.

Quel contraste, il est vrai, avec l'armature de la future gare TGV qui la joute en l'ayant déjà pénétrée un chouïa. Le TGV, parlons-en justement. L'aménagement du tunnel de SOUMAGNE bat son plein: la voûte est terminée et le ballast ainsi que la voie et la caténaire sont en place juste après que la population ait pu le traverser à pied, en vélo et en.....autobus du TEC ! Le tunnel ne connaîtra sûrement plus pareil bain de foule.

Depuis, les essais ont débuté. L'immense viaduc situé le long de l'autoroute d'Allemagne est en place et les travaux de jonction après le sommet des plans d'AACHEN (Aix la chapelle) côté allemand avancent bien également. De même, le Buschtunnel, maintenant à simple voie, est en cours de restauration tandis que la construction du nouveau pertuis de la seconde voie suit son cours. Restons dans la même région: les lignes de feu la VENNBAHN se réduisent encore comme une peau de chagrin. Alors que la 45A est démontée le 3 octobre entre WEYWERTZ (WEVERCE) et LOSHEIMERGRABEN, la 45 voit circuler le dernier train de MALMEDY à TROIS-PONTS le lendemain. En effet, le dernier raccordé à cette ligne quitte MALMEDY ! Après la triste fin de l'association de la VENNBAHN, il ne reste plus aujourd'hui que la liaison entre EUPEN et RAEREN pour la desserte de l'atelier de rénovation, anciennement Locorem de SCLESSIN, où trônait encore voici peu le matériel de la dite association, et la ligne descendant à STOLBERG. Restons en Allemagne où la « TAURUS » 1216 050 des ÖBB (chemins de fer autrichiens) bat le record du monde de vitesse pour une locomotive sur la LGV NÜREMBERG INGOLSTADT en roulant à 357 Km/H le 26 juillet. Le 2 septembre, elle a été exposée en gare de KINDING au côté des BB9004 et CC7107 SNCF détentrices du record de 1955: belle brochette de pur-sang n'est-il pas ? Cette même SNCF

inaugure le 18 novembre la première ligne de « tram train » de France, numérotée T4, entre AULNAY sous BOIS et BONDY dans la banlieue parisienne. La ville de PARIS, elle, voit revenir le tram dans son enceinte le 16 décembre après 69 années: la T3 traverse les 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements du pont de GARIGLIANO à la porte d'IVRY et est exploitée par la RATP. Auparavant, le 13 mai, MULHOUSE aussi a inauguré deux lignes de ce mode de transport de plus en plus apprécié par nos voisins du sud. J'ai déjà pu le photographier et filmer dans l'enceinte de leur dépôt en août 2005, bien que ce fût interdit, grâce à l'amabilité du personnel technique présent dans la cour où se déroulaient les essais, ainsi que les voies en construction en ville. Ce dépôt se situe à peu près entre le musée de l'automobile et le site des foires. Le matériel roulant, appelé CITADIS et déjà prévu dans d'autres villes, provient de l'usine ALSTHOM, tiens donc. Leur ancien réseau urbain roula de 1880 au 15 avril 1955. Un service par trolleybus fonctionna aussi de 1947 à 1968. L'exploitation en système tram train est prévu entre MULHOUSE et THANN d'abord, jusqu'au terminus de cette ligne à KRÜTH ensuite. Pour rester dans ce domaine, le 16 juin, c'est au tour de VALENCIENNES de voir les trams modernes circuler à voie normale alors que l'ancien réseau était à voie métrique. Celui-ci venait jusqu'à la frontière belge à BLANC MISSERON alors qu'il atteignait la gare de QUIEVRAIN jusqu'à la date fatidique du 10 mai 1940.

Chez nous, c'est la STIB qui reçoit sa nouvelle motrice 4000 articulée le 17 octobre. Elle est la première d'une série de 19 et précèdera la dernière tranche de la série 3000. La SNCB, elle, lance ses récents AR type 41 depuis le 11 décembre entre LUXEMBOURG, ARLON et VIRTON, relation qui renaît après 22 ans. Bien sûr, les installations ne sont pas encore terminées à ce moment (HALANZY n'a encore qu'un de ses anciens quais, non conforme, qui doit être réadapté aux normes actuelles, ainsi que la reconstruction de ceux d'AUBANGE et MESSANCY, qui avaient été arrachés à l'époque, et dont la remise en service est prévue fin 2007), mais la réouverture d'une ligne mérite largement d'être évoquée car bien plus agréable que toutes les fermetures et autres suppressions auxquelles nous sommes, hélas, habitués ! A quand BASTOGNE LIBRAMONT déjà évoqué également et, pourquoi pas, BASTOGNE GOUVY ?

A l'heure où on prône l'utilisation des transports en commun, un mode économique d'exploitation assurerait probablement une desserte attrayante dans les styles tram-train, que la France met largement en œuvre actuellement et que l'Allemagne emploie largement depuis longtemps (allez voir le COLOGNE BONN) ou un système bi-mode comme le GLT, essayé pendant quelque temps entre JEMELLE, ROCHEFORT et HAN-sur-LESSE, solution assez écologique qui, une fois n'est pas coutume, n'a pas été retenue et a été cédée à l'étranger qui l'apprécie à sa juste valeur ! Pour l'industrie wallonne, nouveau coup dur en octobre : la société DEF, notre seul fabricant de radiateurs bien connu installé à ROCOURT dépose le bilan. Les anciens se rappelleront certainement l'immense publicité active lumineuse, juchée sur le toit de son magasin place SAINT-LAMBERT parmi les autres du même style, qui attirait les regards des voyageurs attendant qui le tram, qui le trolley, qui le bus, coincé dans les barres des embarcadères, appelées familièrement « les chaînes » ! Face à une concurrence étrangère féroce, nos entreprises n'ont plus d'autre solution que de rendre les armes : DEF n'y a donc pas échappé elle non plus : encore une de nos « institutions » qui fout le camp ! En France, les locomotives BB20200 bi fréquence 15000/25000 V. basées au dépôt de STRASBOURG tirent

leur révérence dans le courant du premier trimestre. Issues des BB17000, que l'on peut voir aussi bien en trafic marchandises qu'en service omnibus, notamment en réversible avec les voitures à 2 niveaux blanc et jaune en banlieue parisienne, elles avaient été engagées dès 1970 sur l'axe EST entre HAUSBERGEN, MULHOUSE, SAINT-LOUIS et BALE MUTTENZ. Ce sont les 20210 et 11 qui ont effectué le voyage d'adieu le 12 avril entre les triages de MUTTENZ et BETTEMBOURG ! La 20202 est préservée pour le musée de MULHOUSE en vue de tracter de futurs convois touristiques. Restons en France où la ville d'AMBERIEU fêtait le 24 juin les 150 ans de l'arrivée du rail là-bas. A cette occasion, on put y admirer dans sa livrée d'origine la CC20001, premier prototype des locos bi tension 1500CC/25000AC des essais de mise au point du courant 25000V monophasé en SAVOIE, ainsi que la 2CC2 3402, une des « mille pattes » du PLM également très bien restaurée, dont la remise en service touristique est, paraît-il, en bonne voie. Elles n'ont certainement pas dépareillé à côté des matériels modernes présentés par la SNCF. Dans le prolongement de cette manifestation, les 21 et 22 octobre, c'est la gare de SAINT-JEAN DE MAURIENNE qui accueillait une belle brochette de locomotives qui circulèrent jadis, avec prise de courant par frotteurs sur troisième rail, sur la célèbre ligne du même nom dont on fêtait également le cent cinquantième. Etaient présentes les vapeurs 141F282 et 242AT6 ainsi que les électriques BB36( une « biquette ») et 1ABBA1 3603, ces quatre machines sorties du musée de MULHOUSE pour l'occasion, des CC 7102 et 6570, appartenant à des associations, et de la CC6558, dernière de la série à arborer la livrée verte « MAURIENNE ».

Lucien Genet

**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME  
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m<sup>2</sup>**

**TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES**

**TOUT POUR LE DECOR ,VEHICULES HO**

**VISITEZ NOTRE SITE INTERNET**



[www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)

**QUAI DE LA BOVERIE 78**

**4020 LIEGE**

**TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03**



# LES PETITS TRAINS SUR LES ROUTES

## Introduction

### 1955. Paris.

Un petit garçon de cinq ans est réveillé à 6 heures du matin. Il fait encore nuit. Que c'est dur se lever ! « Le banania » descend mal.

Les valises sont prêtes. Un taxi rouge et noir emmène la famille silencieuse, encore endormie. Et c'est le choc d'un monde nouveau. Une salle immense, pleine de fumées et de bruits, réduit les silhouettes humaines à la taille de soldats de plomb. Odeur de l'ancien chaud, halètement des machines en chauffe, c'est la gare Saint-Lazare un samedi matin. Je pars pour Dieppe avec « le train des Anglais ». Premier voyage en train. Les fils télégraphiques montent et descendent. La fumée sale cache le ciel. Les gouttes de pluie tombent en glissant sur la vitre froide. Sonnerie des passages à niveau. Grâce au martèlement régulier des routes, je me rendors.

### 1960. Avenue Daumesnil.

Pour marcher vers l'école, c'est plus rapide de passer par la gare de Lyon. Le matin et le soir, je traîne près des voies et des quais. Les feux arrières rouges cerclés de blanc, et les plaques de destinations lointaines me captivent, Vintimille, c'est où ? Mêmes fumées, mêmes voix de cavernes dans les haut-parleurs suspendus sous la verrière gigantesque, même intérieur de cathédrale bruyante. Dans la salle des pas perdus ( des enfants perdus ? ), il y a des immenses fresques sur les murs. Je découvre l'exotisme et les harmonies en vert et rose : les agaves et les roches saumonées de la côte d'Azur. J'admire les maisons blanches d'Afrique du Nord. Les trains traversent la mer ?

1965. Les affres de l'adolescence. Les premières fugues nocturnes. La tête envahie par le corps, nous errons le long des canaux et des voies ferrées, sur les talus couverts de ronces et de détritrus.

A l'arrière des gares et près des dépôts le charbon et le mâchefer recouvrent tout mais le violet des feux déposés au sol et le bruit des essieux rouillés colorent l'ensemble sous la pluie. Nous imitons les sifflets brefs des vapeurs et les sifflets tristes des autorails. C'est l'univers rêvé pour le romantisme simple des adolescents. Il n'y a pas que « Le Grand Meaulnes », dans la vie. Nous tournons autour des machines à vapeur.

Nul besoin de suivre des cours d'histoire de l'art pour être sensible à leur esthétique. Nombreux étaient les voyageurs qui s'arrêtaient un moment, avant de monter dans leur train journalier, afin d'admirer les bielles et la mécanique, impressionnés par les roues plus hautes qu'eux, dominés par la beauté et la puissance de ces majestueux « monstres d'acier » !

### 1970. Heureuses Vacances.

Heureuses vacances dans le Périgord. Rencontres avec les cousines et des petites lignes abandonnées. Nous nous traînons le long des tunnels vides et des ponts

fragiles, goûtant les dangers et les interdits. Les vieilles gares se recouvrent de lierre. Par endroit, les talus n'ont plus ni rails ni traverses. Ce sont les voies étroites, reste de chemins de fer départementaux. Aux murs du bistrot du village, nous nous approchons des vieilles photos où les carrioles à chevaux vont chercher les voyageurs. Il y avait des petites lignes partout. Une gare par canton ! L'âge d'or du chemin de fer. Il ne s'agit pas de triste nostalgie, nous n'étions pas là, avant les deux guerres, c'est pourtant un charme joyeux et rafraîchissant que nous avons ressenti ! Depuis nous fouillons les campagnes à la recherche des vestiges de vieux tortillards et tacots disparus. Nous avons suivi les traces des tramways à vapeur qui roulaient au milieu des villages. Nous avons parcouru des carrières pour dénicher les locotracteurs et les wagonnets abandonnés.

Nous avons traversé les grilles pour explorer les embranchements d'usine sans oublier de nous intéresser au passé des grandes lignes qui traversent le pays. Cet article souhaite vous faire partager ces ambiances d'autrefois, avec des vues échelonnées entre 1900 et 1940 environ. Il ne prétend pas dresser un panorama complet des techniques ou l'histoire des chemins de fer. Il espère seulement qu'en réveillant les souvenirs des uns ou en éveillant l'intérêt des autres, il partagera avec vous mon grand enthousiasme personnel.

N.B. article signé D.T. d'un de mes livres personnels *Petits Trains Pittoresques et adaptés* pour cette circonstance.

N.B. *Emile Verhaeren a écrit à ce sujet :*

*Les trains trouaient l'éther et gagnaient jusqu'au cieux  
Ayant franchi l'abîme où planaient les désastres.  
Et je vis leur fanal rouge et victorieux  
Luire de nue en nue et entrer dans les astres.*

## Les Petits Trains sur les Routes !

Quand on leur parle de chemins de fer, nos enfants dessinent encore à la maternelle de grosses machines à vapeur ! Mais, il y avait surtout les petits omnibus vicinaux, trains des villages, trains du quotidien, ceux qui ont remplacé les diligences et les postillons.

Comme ces tramways à vapeur qui roulaient en pleine chaussée, bien avant les automobiles. Une atmosphère intense, surtout les jours du marché ! Il était de coutume sur les chemins de fer secondaires, d'établir les voies en accotement de route, voire en ville, directement sur les trottoirs.

L'ambiance était pittoresque. Cette proximité permettait à chacun, voyageur, voisin du train ou mécano, de colporter les nouvelles de village en village.

Assis devant son absinthe, le voyageur attend le départ du tacot pour Montmirail. Au terminus de la Ferté- sous – Jouarre, la voie s'arrêtait net dans la cour de la gare du réseau Est, sans butoir, ni sabot, avec pour seul avertissement le mot « FIN » peint à même les pavés ! Les dérives d'engins étaient évidemment fréquentes. Cela faisait partie du folklore local que de venir donner un coup de main au personnel afin de mettre la machine sur rail.

L'embranchement des Grands Moulins de Corbeil cisaille l'avenue de Darblay. A l'époque de la photo, le trafic routier, en grandes parties composés d'attelages

hippomobiles, demeurait raisonnable. Chaque train se devait quand même d'être précédé d'un agent à pied nanti d'un drapeau rouge. Corbeil était une ville de tradition industrielle et ferroviaire qui abritait les grands moulins et, surtout, les fameuses usines Decauville. La petite 030T Corpet - Louvet s'immobilise à hauteur du BV de la gare de Barbizon. A l'instar de locos américaines du XIXe siècle, la machine était dotée d'un pare-étincelles en forme de cône inversé. Cet appareil, agissant comme un filtre, grossier mais efficace, était destiné à protéger la forêt, souvent proche des trains sur ces petites lignes, des éventuelles projections d'escarbilles. Remarquez aussi que, même pour un petit bâtiment comme l'abri de cette halte, il était coutume d'en soigner l'architecture et les proportions, d'utiliser des briques polychromes jointes en motifs géométriques. On signolait jusqu'aux rives de toiture que l'on dentelait finement.

### Les voies portuaires, où le mariage réussi de l'eau, de la route et du rail.

A Dieppe, le train de Paris arrivait directement sur le quai. Le long de celui-ci, on avait construit la gare maritime et le passager n'avait qu'une passerelle à franchir pour embarquer. Cette pratique se trouvait dans bon nombre d'endroits, notamment à Calais pour les prestigieux rapides de luxe de la Compagnie du Nord, ou encore les trains transatlantiques de l'Ouest-Etat, au Havre. Après avoir écumé la campagne alentours de tous ses voyageurs, le petit tacot confie sa précieuse cargaison à l'autobus qui atteindra Figéac en seulement quelques heures. La machine ( 030T Corpet - Louvet ) l'une des plus modernes et des plus répandues en France, est garée sur la plaque tournante, prête à repartir dans l'autre sens. Geste de prudence ou simple coïncidence, le mécanicien reste près de sa locomotive comme s'il pressentait que l'engin routier, quelques décennies plus tard allait lui voler pour d'obscures raisons de rentabilité ce qu'il avait de plus précieux : SA « bouilloire » , sa ligne et ses voyageurs.

L'intérêt local, c'est souvent comme ça qu'on appelait le tortillard du coin qui marque une pose à l'entrée d'Alby. Composé d'une 130T et de son unique voiture, il embarque son comptant de voyageurs. Comme dans la quasi totalité des gares de ce genre, le schéma des voies comporte au moins une demi lune pour permettre le croisement de deux trains. Ici, à l'entrée dans la ville en pleine rue, les rails sont noyés dans le sol afin d'éviter des chocs dangereux aux roues des véhicules routiers.

La rame composée de baladeuse se faufile entre les vieilles bâtisses d'une banlieue. Ces voitures, entièrement à claire-voie, étaient réputées pour leur convivialité. Il n'était pas rare en effet qu'un voyageur hèle l'épicier au coin de la rue ou le facteur en tournée, donnant tout son charme campagnard à cette ligne dont le tracé était pourtant en grande partie urbain. Dans la plus pure tradition des trams vicinaux, le passage du train le long des façades du faubourg de Dammartin ne semble nullement affecter les chevaux du cantonnier de passage. La fumée verticale indique que le tacot marque un arrêt ou roule très lentement suffisamment pour que Firmin, le chauffeur, ait le temps de faire un saut à l'épicerie et faire le plein de carburant. C'est qu'il fait chaud dans les bouilloires et puis il y a des rails pour guider, non di diou !

C'était l'époque où, à la terrasse des brasseries lyonnaises, assis à siroter un Viandox ou un Fernel-Branca, on pouvait voir des petites machines traverser le

boulevard de la Croix Rousse. Un style de train dont les formes sortaient des tréfonds de l'histoire du chemin de fer, une époque où le souvenir des diligences à chevaux, dont elles étaient dérivées, se faisait encore sentir.

Petite note très « chemins de fer départementaux » sur la grande place d'Arras où, perdue au beau milieu, une belle rame de marchandises ancienne semble errer comme une âme en peine. Dans le premier quart du XIXe siècle, Arras était située au départ d'une des lignes les plus anciennes, embryon de ce que devait être dix ans plus tard le « Paris-Lille-Frontière belge ». Cette voie reliait le petit village de Fampoux à la déjà grande ville d'Hazebroek. Créée pour concurrencer l'axe Amiens-Boulogne, elle fut vite intégrée à un schéma plus global qui allait former le réseau de la Compagnie des chemins de fer du Nord..

En plein centre de Vierzon, le petit « départemental » marque un arrêt juste en face de l'usine Merlin. Ce constructeur était passé maître dans la fabrication de machines à vapeur fixes et surtout des locomobiles que l'on utilisait dans les champs pour faire fonctionner les batteuses. La rue pavée, guère fréquentée que par les attelages, permettait encore à des trains complets de circuler au beau milieu sans aucune restriction. Aujourd'hui, du même endroit, un tramway moderne doté des meilleurs freins ne s'y risquerait pas.

Une exposition universelle, qu'elle fut Lyonnaise, Parisienne ou Bruxelloise, était un événement gigantesque qui de tout temps attira des populations immenses. C'est pour desservir des installations aussi pittoresques qu'étendues et fluidifier les mouvements de foule qu'on jugea opportun de recourir à l'emploi de petits trains électriques ou à vapeur. <sup>1</sup>L'expo parisienne de 1889 fut d'ailleurs une merveilleuse occasion, pour le fabricant Decauville, de démontrer les capacités de transports de son système de train portatif. Les Lyonnais quant à eux portèrent leur choix sur un matériel de taille similaire au Decauville mais électrique. C'est donc tiré par une petite machine d'inspiration « boîte à sel » ( un style très en vogue à l'époque ), apparemment à accumulateurs ou pétroléo – électrique, que le petit train de l'expo internationale se faufilait entre les badauds.

La 030T corpet-Louvet des TIV ( tramways d'Ile-et-Vilaine ) déambule haut-le-pied à la sortie du bourg d'Antrain, semblant rebrousser chemin à la vue de la barrière fermée. Les voies des tramways départementaux suivaient les petites routes ou parcouraient des tracés buissonniers afin de desservir les villages alentours , tout le contraire des grands axes rectilignes inter-cités visibles en premier temps des nouveaux grands parcours entre villes et provinces du Sud.

#### Heure d'affluence en gare pour le train des plages, de Palavas à Montpellier.

La machine est celle qu'a immortalisé Dubout, avec ses caisses à eau plates, sa cabine à claire voie et sa cheminée disproportionnée. Là étaient réunis les ingrédients qui donnaient de la « gueule » à un engin. Cette 120 SACM de 1872, au style si caractéristique, s'est époumonée à remorquer les baigneurs jusque dans les années trente. C'est dire si l'on construisait solide à cette époque. Aujourd'hui, bon nombre de vestiges de la ligne restent visibles, notamment deux locomotives type 040T installées statiques à Montpellier et Palavas, sans compter les ponts et les remblais que l'on devine encore entre les haies de bambous, le long de la route de Lattes.

---

<sup>1</sup> NDLC : On en voit un à l'expo d'Anvers en 1930 dans la cassette « Vapeur en Belgique »



### Les faubourgs de Melin, moins encombrés que de nos jours !

La voie en accotement est typique des chemins de fer d'intérêt local et voyez la barrière métallique latérale au-dessus du mur de soutènement.

*Voilà les trains des champs, les lignes d'intérêt local, celles qui ont desservi les plus petits villages à la demande de M. Fréycinet, ministre français des travaux publics en 1877.*

*On créa de multiples tortillards, dénommés ainsi car ils suivaient les courbes du terrain.*

*On construisait un minimum de ponts et des tunnels pour ces lignes économiquement peu rentables...*

### *Braves Tortillards*

S'il demeure un gros engin, le train régional a toujours su se faire discret pour s'intégrer au paysage. Même les ouvrages d'art semblent avoir été engendrés par la nature. La machine PLM avec sa rame de wagons à essieux se faufile en vitesse sur sa voie unique, le long des méandres de la Cure en Bourgogne.

Depuis la simple halte rustique sans quai, au milieu des herbes folles, jusqu'au coquet bâtiment avec marquises décorées de fer forgé, le plaisir du voyage commence par les petites gares, cœurs techniques et affectifs du monde ferroviaire.

# Petites Gares Provinciales.

### Affluence en gare de Monthyon .

Poser pour le photographe local, à côté du train, était un grand privilège. Les 031T Couillet des trains secondaires de cette région roulaient avec la cabine en avant ce qui était rarement le cas sur les grandes lignes à l'exception de la banlieue. Cela évitait les fastidieuses manœuvres de retournement et permettait surtout une meilleure visibilité !

Les jours de marché, la foule embarquait en masse, même dans les gares les plus modestes. Les marchés de sous préfecture étaient les véritables lieux de rencontre et d'échange. A Montrevel, dans l'Ain, sur la ligne de Châlons-sur-Saône à Bourg-en-Bresse, la petite 030 Bourbonnais attend patiemment que tout ce petit monde, laborieusement hissé à bord des voitures à 2 essieux et caisse en bois claque la dernière portière, aidé par le Chef de gare.

A Fours, dans la Nièvre, le chef de gare pose noblement devant sa rame à quai. Grosse montre en main, parce que l'heure c'est l'heure ! Le petit sémaphore que l'on distingue sur l'angle du bâtiment principal, à côté de la marquise, était un signal qui

servait à la régulation des trains lors des croisements en gare. N'oublions pas que ces petites lignes étaient à voie unique, et la station était le seul lieu prévu pour ce genre de manœuvre. L'appareil était actionné manuellement par le chef de gare et, la nuit, une lanterne à huile laissait selon la position du bras articulé, paraître une lumière – une lueur pour être plus juste – verte ou rouge. Laignes, gare PLM de seconde classe. La cloche d'annonce s'ébranle, le train entre en gare, C'est un dimanche soir de province comme les autres et, au terme du repas familial, les cousins vont regagner la ville après avoir reçu les recommandations d'usage. Les porteurs sont sur le quai, prêts à engouffrer malles et cages à chiens dans le fourgon à vigie situé derrière la locomotive. Il y a toujours un détail savoureux à découvrir ou un souvenir qui traîne dans une petite gare : un panonceau en tôle émaillée annonçant les pires poursuites si l'on persiste à vouloir traverser les voies, une lanterne de quai, une horloge. Deux circuits pour la ligne de Crest : un monsieur en canotier et un...vélo en bagage accompagné.

**L'omnibus de 14h52 ne prendra en tout qu'une cinquantaine de passagers mais les reprendra à Valence, parfaitement à l'heure. Il y a de l'herbe entre les rails qui agace les préposés à l'entretien des voies mais enchante les nostalgiques tortillards. Sur la ligne de Lyon à St-Etienne , le chef de gare attend son train bien incliné par les dévers de la courbe.**

La lanterne du premier plan est destinée à éclairer les signaux de nuit. Pendant la journée, les luminaires étaient maintenus descendus de façon à pouvoir les entretenir et les allumer. On voit principalement le système de guidage et de remontée par chaîne. Tous les signaux n'étaient pas équipés d'un tel système et il fallait parfois escalader le mât pour enflammer la mèche ou le bec de l'appareil. Allègre. Le train du Puy est à l'heure ! Tout est propre, le ballast est ratissé de frais. Beaucoup d'images anciennes montrent les voies ferrées directement posées sur les cailloux sans traverses. Ce n'était bien entendu qu'une illusion car il y en avait bel et bien, mais on savait encore les protéger contre les attaques de l'humidité, des insectes xylophages et les chutes de cendre encore incandescente. On avait donc coutume de les recouvrir, soit partiellement, soit de ballast, soit de terre battue. Cette habitude s'est répandue jusqu'au début du XXe siècle.

#### Guignes - Rabutin. Seine-et-Marne.

Note de mélancolie pour une petite gare posée comme ça en plein champ, désespérément loin de tout. Pourtant les voyageurs attendent le train qui assure ses dessertes quotidiennes, fidèle compagnon du monde rural. Une autre petite baraque perdue dans les cultures, non loin du village de Montgé, en Seine et Marne, est une gare. Heureusement que la voie est là pour l'attester ! Vivement que le train arrive, des fois que quelqu'un vienne ! Dans ce presque lieu-dit, c'est un luxe que d'avoir un bâtiment car, sur certaines lignes secondaires, l'arrêt n'est marqué que par son panonceau et une surélévation du terrain pompeusement baptisée quai ! Cette halte abrite néanmoins tous les accessoires d'une vraie station, jusqu'à la charrette pour transporter bagages et colis. Un samedi après midi, et très attentivement, on remarque au bord des voies la partie de ligne devient à voie métrique de Melun à Verneuil l'Étang . L'essentiel du trafic, en plus des voyageurs, était constitué par le transport de betteraves et autres céréales – normal en pleine Brie. Les petites 031T brinquebalaient sur la voie perdue dans les champs parmi les touffes d'herbe. Après une heure de route et de nombreux arrêts pour prise d'eau, le tacot faisait souvent

une pause non prévue sur l'horaire dans ce genre de gargotte-café-tabac tenu par les copains du cru. L'estaminet était apparemment bien plus fréquenté que la gare ! Garder la précieuse propriété du chemin de fer, là ou la route, cette traîtresse osait prétendre à une quelconque comparaison, n'était pas une mince affaire. Surtout en zone rurale, où il était normal de croiser sans précaution une route ou un chemin, fût-il de fer.

La protection des voies face à l'étranger (n.b. mot d'argot ancestral) fut donc confiée aux gardes barrières, cerbères ne laissant passer les piétons que par condescendance. Puis pour entretenir un certain folklore, quelques maisonnettes devinrent le lieu d'un arrêt improvisé mais attendu des mécanos. Les braves femmes, car ces gardes étaient souvent des femmes, n'hésitaient pas à servir le « coup de gnôle » à ceux qui n'en pouvaient plus de « s'esbaudir » ( n.b. mot d'argot ancestral ) sur les fumantes machines.

Voici une gare moins petite mais fleurant bon la Normandie profonde : L'Aigle, dans l'Orne. Située au milieu de la ligne de Granville, c'était un point d'arrêt obligatoire pour le ravitaillement des locomotives qui avaient bien soif au bout de 150 km de trajet. A chaque train arrêté retentissait la voix du baryton du hurleur : « L'Aigle, l'Aigle, une heure d'arrêt buffet ! » Et la curieuse grue à eau à réservoir incorporé permettait de mettre les soutes du tender à niveau, pendant que le mécano faisait une visite de sa machine, histoire de graisser un peu la mécanique.

A mi chemin entre Bordeaux et la pointe de Grave, la pointe de Pauillac et son chef attendent la mise à quai de l'omnibus du soir. Les rames étaient composées de voitures à portières latérales que seulement deux essieux supportaient. On imagine le confort quand les trains roulaient sur les petites voies tordues ! La machine, traditionnelle 120 ou 030 à tender séparé, malgré les détails typiquement Midi ressemblaient en tout point à celles qui sévissaient sur les lignes du PLM. Cette ligne, très tôt dotée d'équipements électriques spéciaux, fut vers les années 1970 et pendant quelques années, le lieu où la SNCF et certains constructeurs ont testé leurs machines les plus novatrices.

Pour immortaliser ce long récit, une chanson avait été créée :

« Le Tacot de Beaubery » *Paroles et musiques de Benny FURTIN* à mon ami L. Bernadin.

Pour aller à St-Bonnet-d'Joux,  
Chercher des navets et des choux,  
A Beaubr'ry j'ai prit le tacot  
Qui marche comme un escargot.

Dans l'wagon j'minstall' promptement  
A côté d'un'honne maman,  
Pendant que le mécanicien  
S'administrait un l'itr' de vin,

Au bout d'une heure nous partons,  
Mais, sacrébleu, dans nos wagons  
On s'croirait su'r' dos d'un chameau

Où sur les ressorts d'un tombereau.

Le pauv'tacot crachait, soufflait,  
Car fort asthmatique il était,  
A la montée il s'arrêta  
Pris d'une crampe d'estomac.

On reste un quart d'heur' sans bouger  
Je crie : « Est-c'qu'on va démarrer ? »  
L'chauffeur me répond gentiment :  
« Si vous et'es pressé, courez d'avant ! »

VOILA, ce que je voulais à tout prix vous conter aujourd'hui, ce que nos arrières et arrières arrières grands pères ont connu dans leur prime jeunesse avec, à cette époque, beaucoup de joies et souvenirs que sans eux nous n'aurions jamais connus et pensés.

William

27 janvier 2007.

## Mots-croisés

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	M	I	C	H	E	L	I	N	E	S
2	A	B	R	I		I	N	O	U	I
3	R	I	S		I	G	N	E		G
4	C	S		I	N	N		L	I	N
5	H		A	N	D	E	S		R	A
6	E	P		C	I		P	E	A	U
7	P	A	T	A	C	H	O	N		X
8	I	D	E	S		E	T	R	E	
9	E	R			I	L			S	U
10	D	E	R	A	I	L	L	E	U	R

### Solution de la grille N°8

Surveillance d'entreprises  
Contrôle de personnes



Surveillance de chantiers  
Contrôle d'accès

### Agence Belge de Gardiennage s.a.

rue Grande, 111 5500 Dinant

Tél.: 082/745.745 - Fax: 082/227.580 - (GSM: 0475/753.023)

e-mail: abgsecurity@skynet.be  
02/201.06.30

A.B.G. s.a: - 24H/24 - 365 Jours/an

NOTRE BUT, FAIRE DE VOTRE SECURITE NOTRE METIER DANS LA SECURITE

n° enregistrement: 863.596.839 Autorisation ministérielle: N° 16.0133.09



## Calendrier des projections

En juillet et en août pas de projection, réunion libre.

Le mercredi 5 Septembre 2007 : Ce mois-ci, c'est au 150<sup>ème</sup> anniversaire des chemins de fer suisses que nous convie Pierre Ruiz au travers d'une cassette vidéo.

Le mercredi 3 octobre 2007 : Jean-Pierre Dufays nous présente un CD sur le service voyageur des CFL.

Le mercredi 7 novembre 2007 : Pour les 50 ans des TEE Pierre Ruiz présente une cassette reprenant la saga de ce service prestigieux.

Le samedi 3 et le dimanche 4 novembre de 9 à 17 h, Exposition annuelle à l'ALAF

Le mercredi 5 décembre 2007 : Nous revivrons les grands moments du record du monde de vitesse « TGV par la projection d'un DVD de ce record.

Le programme qui vous est présenté, est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.

**Nettoyage de notre local, Le vendredi 13 juillet 2007 il n'y aura pas réunion ces jours là.**



## ***Le Point du JOUR***

**Librairie-Papeterie-Lotto**

**Service photocopie:**

- noir/blanc
- couleur numérique
- plastification
- reliure spirale

**Rue de la Station, 68**

**4430 ANS Site:<http://www.lepointdujour.be>**

**Tel.04/246.13.97**

**e-mail: [lepointdujour@skynet.be](mailto:lepointdujour@skynet.be)**

