

P 204113

Belgique - Belgïe  
P.P. - P..B  
4000 LIEGE Perron  
BC 4109

# CORRESPONDANCE

AVRIL - MAI - JUIN 2011



BULLETIN TRIMESTRIEL

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

E-mail : [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

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

**Correspondance**  
**Bulletin trimestriel**

**Rédacteurs:** Sainte E, Genet L,  
Collin A, Laurent Maghe L,  
Magnée J-F. Photo couverture La  
gare sans nom. Vue du PN  
(JFM)

**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) :**  
**12 € (EURO) .**

Règlement au compte IBAN :  
**BE 74 0682 3766 7407**

**BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.**  
(Abonnement 2011)

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.be](http://www.alaf.be)

E-mail :

[contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

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

Dessine-moi un gare 2 le retour  
Pages 4 à 10

Oufti, trente ans déjà !  
Pages 11 à 19

Calendrier des projections  
Page 20



Il était une fois, un club de modélisme qui avait tout pour être heureux.

Un beau local comprenant un espace entièrement réservé aux trains miniatures, un espace-bar pour s'y restaurer et s'y abreuver, un petit local de projection et une salle d'atelier un peu à l'écart pour pouvoir y travailler au calme.

Tout n'est certes pas parfait, Il faudrait un peu plus de place pour les uns, parfois un peu de calme pour les autres, il faut parfois combiner les différents systèmes pour que chacun puisse pratiquer son modélisme Il faut aussi que les membres se respectent et acceptent la différence. C'est parfois le plus difficile, mais à force de dialogue avec les uns et les autres, on y arrive.

Notre plus grande récompense est l'Exposition annuelle, c'est là que nous voyons si nous avons atteint notre objectif. Notre but c'est reproduire et rendre une atmosphère ferroviaire. Je pense bien que nous y arrivons chaque année, au vu du nombre de visiteurs que nous recevons et à l'émerveillement que nous pouvons voir dans les yeux des petits et des grands visiteurs.

Alors, tâchons tous de faire abstraction des petits défauts des uns et des autres, de la façon dont chacun pratique le modélisme où du système que chacun utilise et travaillons ensemble à apporter un peu de rêves à nos visiteurs et qui sait, susciter des vocations futures parmi les jeunes visiteurs.

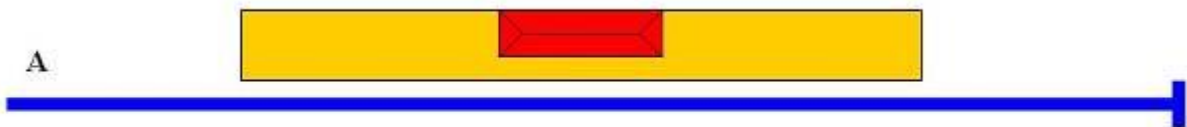
JFM

LE  
P'TIT  
MOT  
DU  
RÉDAC  
,  
CHEF

## Dessine-moi une gare ! (N°2)

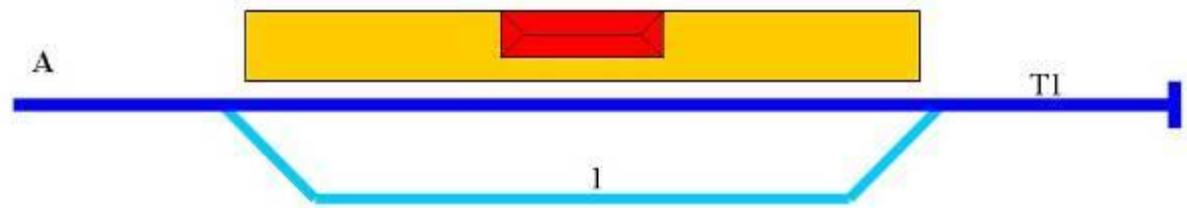
Dans ce deuxième numéro, nous allons traiter le cas des gares terminus et, pour ne pas aller trop vite encore une fois, nous en resterons au cas des voies uniques (patience, la double voie aura son tour !). Bon je ne vais pas vous refaire toute la tartine du premier numéro, mais je vais m'en inspirer. Alors si vous n'avez pas suivi la première leçon, et bien, il vous reste à retrouver le n° précédent ! Comment ça vous ne l'avez plus ? Journal de classe et plus vite que ça ! (ndlr : il est sur le site du club [www.alaf.be](http://www.alaf.be) rubrique correspondance).

Etape n°1 : Application des principes de base à la gare terminus



C'est le cas le plus simple, notre ligne à voie unique se termine par un cul de sac et aucune autre voie n'est présente. On remarquera directement, outre les possibilités de jeux très limitées, que tout convoi arrivant de A (la seule possibilité ici) ne pourra pas effectuer de remise en tête de sa locomotive. Pour ce genre de tracé, nous ne pouvons que vivement recommander de disposer d'un autorail ou d'une rame réversible!

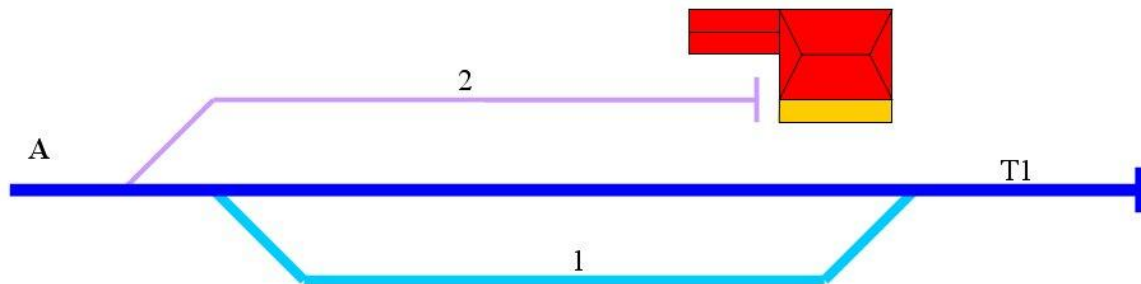
Mais nous en voulons un peu plus, alors ajoutons y immédiatement une voie d'évitement.



Munie de cette nouvelle voie(1), notre gare, bien qu'encore très petite, a déjà bien plus fière allure. Il nous est maintenant possible d'effectuer la remise en tête de notre locomotive via le tiroir (T1) et la voie (1). Notre convoi est prêt à retourner vers A. Notre seul souci est maintenant de nous assurer que la distance comprise entre les deux aiguillages est supérieure à la longueur de notre plus grand convoi.

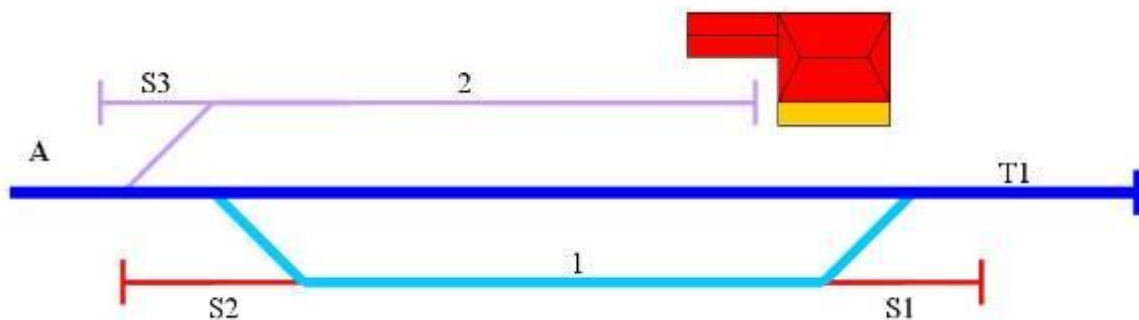
Ce genre de schéma très simple convient par exemple très bien au terminus d'une ligne de tram. Souvent dans ce dernier cas, aucun bâtiment de gare ne sera érigé.

Et mes marchandises me répondrez-vous ? Et bien c'est tout simple : traitons les comme précédemment. Ajoutons une voie de garage qui mène à la halle à marchandises. Mais avant de dessiner, prenons l'hypothèse d'une petite gare où notre halle serait combinée avec le bâtiment voyageurs principal.



Et voilà, cette fois ça y est ! Nous avons enfin réuni tous les éléments de base nécessaires à la bonne exploitation de notre trafic voyageur et marchandise. Alors arrêtons-nous 5 minutes et analysons un peu les possibilités de jeux que nous offre ce tracé. Nous allons voir qu'il y a déjà moyen de s'y amuser malgré le nombre limité de voies.

Quoi ? Qu'entend-je, qu'ouïe-je, qu'accoustiquè-je ? (ndlr : « Dans quel état j'erre !!!! ») Vous n'êtes pas d'accord ? J'ai oublié quelque chose ! Les quoi ? Ah, les voies de sécurité ! Ben oui c'est vrai, en théorie,



notre schéma complet devrait en fait ressembler à ceci :  
Mais n'oublions pas que la voie (1) sert exclusivement à la remise en tête d'une locomotive ! On y circulera principalement vers (A). Si on y circulait vers (T1) comme nous le verrons par la suite, c'est bien pour aller en (T1). Dans ces conditions, (S1) est superflu !

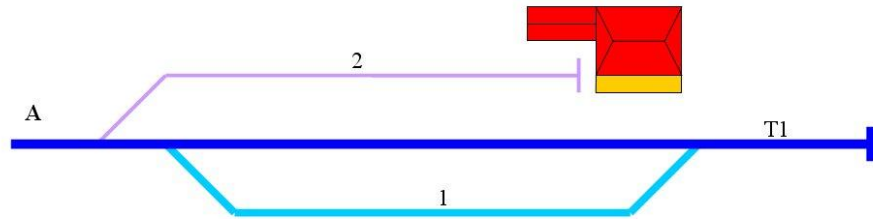
Notre but étant de replacer notre motrice sur la voie principale de l'autre côté de son convoi, à quoi bon l'en dissuader en la dirigeant sur (S2) ?

Seul S3 se justifie ! Imaginez que votre gare soit le terminus d'une ligne de montagne et que vos wagons partis à la dérive en ligne dévalent la pente jusque dans la vallée... Mais bon, c'est une petite ligne... On ne perd pas souvent des wagons par ici, on peut s'en passer... Aïe je sens que je vais me faire des ennemis...

A moins que vous ne transformiez ces voies en garages ou en raccords vers un dépôt de charbon. C'est à vous de voir ! Bon reprenons là où vous m'aviez interrompu...

### Etape n°2 : Jouons un peu avec cette première gare

Il est 5heures,  
Paris s'éveille  
et notre petite  
gare aussi.  
Un petit  
tortillard  
constitué d'une  
locomotive  
tender, 3



boites à tonnerre suivies de deux wagons couverts remonte de A vers notre petite gare où il s'immobilise à quai sur la voie principale. Les freins sont serrés et la locomotive détachée du convoi. Celle-ci s'avance alors en (T1) où elle en profitera pour faire le plein en eau et en charbon (une petite réserve à charbon ayant sommairement été aménagée à cet endroit). Une fois les soutes remplies, elle ira se repositionner en fin de convoi via (1) où elle sera attelée aux deux wagons marchandises qui ont été séparés des voitures voyageurs. Elle reculera alors en ligne pour ensuite refouler les deux wagons jusqu'à la halle à marchandise en fin de voie (2) où ils seront déchargés. Elle ira ensuite se repositionner en voie principale ou elle sera à nouveau attelée aux boites à tonnerre. Notre convoi est prêt à repartir vers (A) sans ses wagons de marchandises.

Midi ! Notre convoi revient à nouveau ! Cette fois, derrière nos boites à tonnerre, nous trouvons un tombereau chargé de charbon destiné à renouveler les réserves de combustible présentes en (T1). Notre locomotive effectue la même série de manœuvres que ce matin sauf, qu'au lieu de déposer le tombereau en (2), elle le refoule en (T1) via (1) où elle y abandonnera son wagon qui y sera alors déchargé. Via (1), elle retournera s'accoupler aux voitures voyageurs pour les redescendre en A.

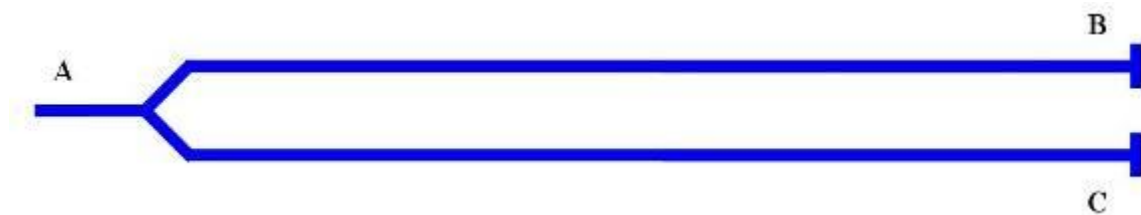
18 heures, déjà l'heure du dernier convoi qui est cette fois uniquement constitué des boites à tonnerre. Notre ballet est maintenant bien rodé ! Notre locomotive file en T1 où elle refait le plein. On en profite pour y atteler le tombereau qui a été vidé pendant l'après-midi. Via (1) (A) et (2), notre petit attelage va maintenant récupérer les deux wagons stationnés à la halle. Là aussi, la journée a été mise à profit pour les opérations de chargement et déchargement des marchandises. Il nous reste à récupérer les boites à tonnerre en voie principale et nous voici prêt à repartir pour (A). Après une bonne nuit de repos, nous voici prêts à reprendre nos activités.

N'hésitez pas à insérer dans ce trafic un ou deux « trains de pointe » aux environs des 8 heures et des 16 heures, cela vous donnera l'occasion d'engager l'un ou l'autre de vos autorails.

Pardon ! Comment dites-vous ? La gare est trop petite ! Vous en voudriez une avec deux voies à quai, une gare marchandise indépendante, et quelques voies de garages. Ok c'est parti, mais pas trop grand !

### Etape n°3 : Vers une gare plus grande

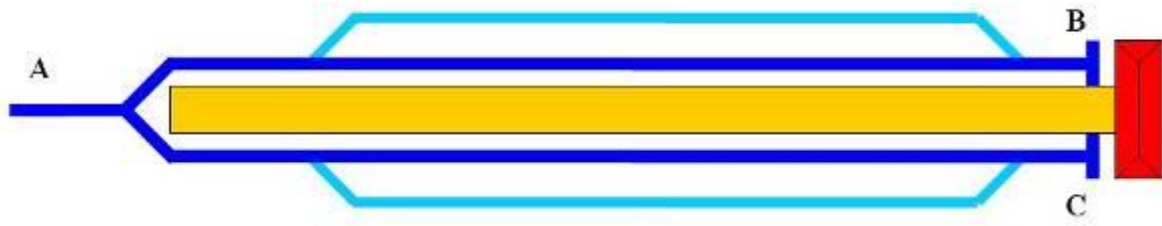
Divisons donc notre voie principale (A) en deux voies à quai (B) et (C)  
Nous revoici avec notre problème de remise en tête de notre locomotive !





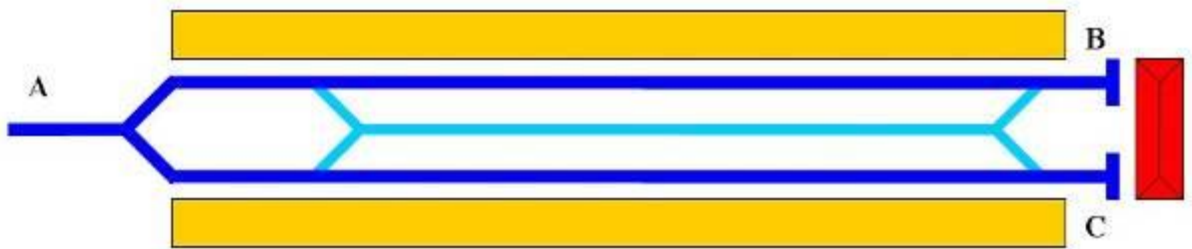
Nous avons cette fois plusieurs façons de le résoudre :

3.1°) *une voie de débord pour chaque voie principale :*



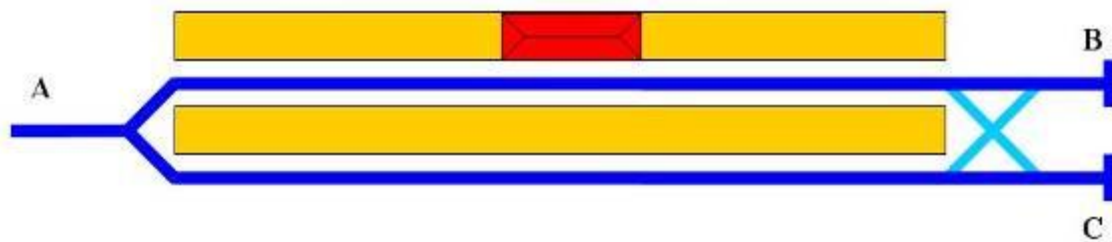
Cette solution simple permet la remise en tête sur chacune des deux voies (B) et (C) indépendamment l'une de l'autre. Constitué de 4 voies, l'emprise de notre plan de voie est ici importante mais permet un positionnement astucieux d'un quai unique pour les deux voies. Vous pensez comme moi ? Pourquoi ne pas transformer les deux voies de débord en voies à quai et ainsi garer 4 rames ! Oui... Mais nous voici avec bien plus de voies qu'il nous en faut pour le trafic de notre ligne à voie unique. Gardons donc celle-ci pour une plus grande gare (sur une ligne à double voie) et cherchons une solution plus économique.

3.2°) *une voie de débord commune aux deux voies principale :*



Solution qui, à première vue, peut paraître intéressante, mais qui finalement nécessite plus d'appareils de voie que la précédente et qui nous astreint, à moins de disposer d'aiguillages symétriques, à un tracé de voie relativement peu esthétique. Deux quais sont ici obligatoires, la gare pouvant se situer soit perpendiculairement aux voies (voir dessin ci-dessus), soit parallèle à celles-ci sur un des quais (voir dessin suivant). Non, nous n'y sommes pas encore, remettons nous à l'ouvrage !

3.3°) *Chaque voie à quai est aussi la voie de débord de l'autre :*



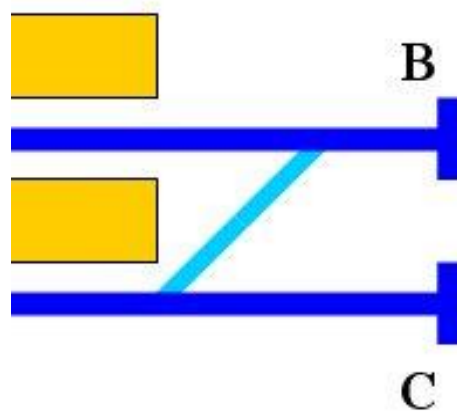
Deux courtes voies croisées sont placées à l'extrémité de la gare. Evidemment, ce tracé sous-entend qu'une des voies soit libre pour permettre la remise en tête de la locomotive située sur l'autre voie. Gênant ? Pas vraiment... N'oublions pas que nous sommes sur une voie unique, nous ne

pourrons pas lâcher nos deux convois en même temps. Le premier partira et pendant qu'il s'éloignera, la remise en tête du second sera effectuée. Il en sera de même pour l'arrivée en gare. Il sera donc, en pratique, aisé de disposer d'une voie de manœuvre même si les deux voies peuvent, parfois, être occupées simultanément. A vous de gérer vos horaires en conséquence !

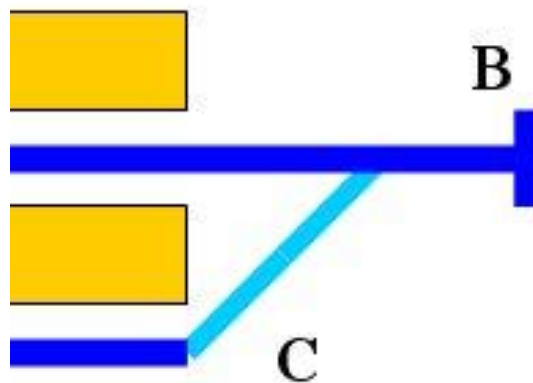
Notons la présence d'un quai central permettant à nos voyageurs de changer facilement de convoi. Le quai latéral est malheureusement une nécessité pour y disposer notre gare. A moins que vous ne décidiez de la construire à cheval sur nos voies avec un unique quai central, accessible par escalier et disposé en contrebas du bâtiment. Mais avouez que ce cas n'est pas fréquent chez nous.

Notre « X » est lui-même constitué des quatre aiguillages et d'un simple croisement. Une TJD est ici inutile !

Mais nous pouvons encore simplifier ce schéma... Une seule branche du « X » est suffisante pour réaliser tous nos changements de voie.



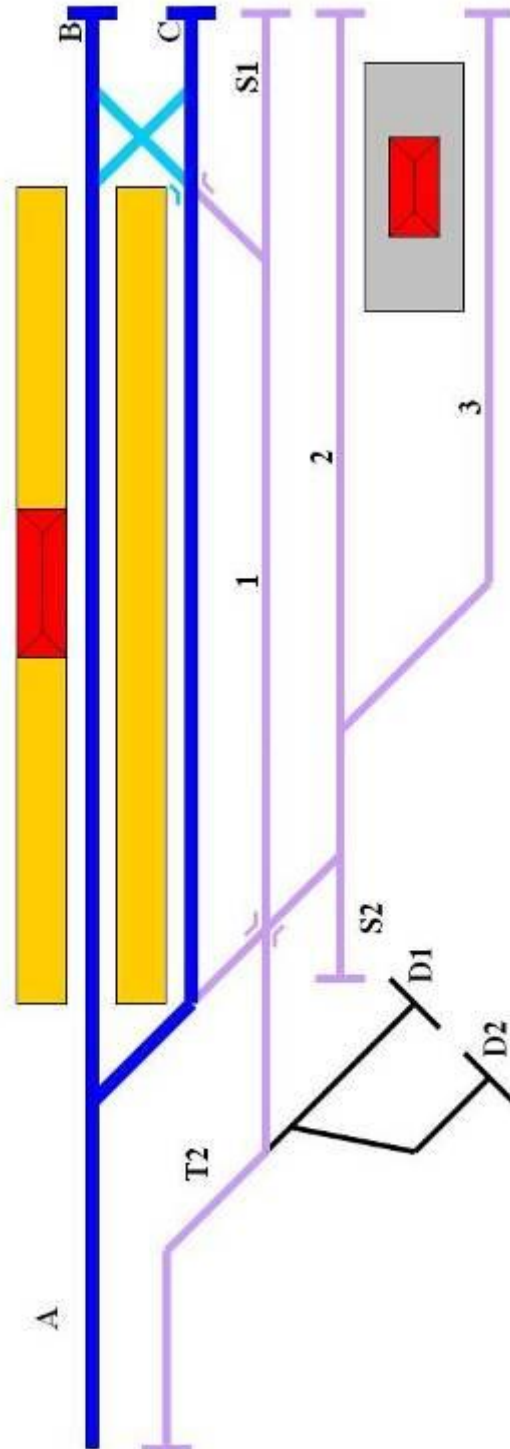
Ce qui rend le heurtoir « C » superflu :





Mais bon assez papoté ! Je devais vous dessiner une gare...

tape n°4 : Enfin le plan !



Notre gare comporte à nouveau quatre zones indépendantes :

- « *La gare voyageurs* » composée des voies A-B, A-C et du croisement en X permettant la remise en tête des locomotives. Son fonctionnement ayant déjà été décrit en détail lors de l'étape 3, nous n'y reviendrons pas.
- « *La gare de formation* » composée des voies (1), (S1) et (T2). la voie (1) servira à la réception ou à la formation des convois marchandises. La voie de sécurité (T2) permet le transfert entre la gare de formation et la gare marchandises sans interférer avec le trafic voyageurs. La voie de sécurité (S1) servira de garage pour wagons ou pour la machine venue déposer un convoi.
- « *La gare marchandises* » composée des voies (2), (3) et (S2). Les voies (2) et (3) sont les voies d'accès à la halle. La voie de sécurité (S2) permet également le déplacement des wagons entre (2) et (3) sans interférer avec les autres zones de la gare. Voir aussi l'article précédent
- « *Le dépôt* » composé des deux voies (D1) et (D2). Permettons-nous une petite folie... C'est un dépôt très sommaire mais suffisant pour deux diesels. Nous y placerons certainement le locotracteur dont nous aurons besoin dans cette gare. L'échange entre cette zone et le reste de la gare se fait par la voie (T2)

Quelques remarques encore :

- Nous avons déjà vu que pour la remise en tête de nos trains de voyageurs, les deux voies principales suffisent. Toutefois, le tracé ci-dessus nous autorise également de le faire par la voie (1)
- Assurez vous de donner assez de longueur à la voie (T2) pour que l'on puisse y refouler à l'aise le convoi présent en (1)
- Lorsqu'un train de marchandises arrive en (1), deux possibilités s'offrent à vous :
  - o La locomotive effectue une remise en tête via les voies principales et, ensuite, via (T2) refoule elle-même son train en (2) ou (3). Dans ce cas, nous perturbons le trafic voyageur.
  - o La locomotive est dételée et garée en (S1). Le transfert des wagons se fait via (T2) par un locotracteur en provenance du dépôt. Dans ce cas, nous ne perturbons pas le trafic en ligne.

7 pages déjà ! Aïe, le cota est encore dépassé... Non, pas la tête, pas la tête monsieur le Secrétaire ! On va en rester là... Enfin pour cette fois...

A bientôt pour de nouvelles aventures.

Texte, illustrations et autres bêtises par Laurent Maghe.

## Oufti, 30 ans déjà!

Y avez-vous pensé ? Mais à quoi donc ? Pas à notre âge bien sûr, il y a longtemps que la plupart d'entre nous a déjà passé ce cap. Alors, de quoi s'agit-il ? Mais de matériels que nous voyons régulièrement dans une presque indifférence pour beaucoup : nos type 27 et le TGV. Tiens tiens, bizarre me direz-vous. Ca y est, il blague encore. Pourtant, c'est bien en 1981 que les premières 27, pour commencer par elles, sont apparues sur les rails belges. Elles firent de suite sensation, autant chez les amateurs que chez les cheminots. Les conducteurs allaient devoir s'habituer à la conduite d'engins affichant 2,5 fois la puissance des bonnes vieilles 22 et 23 qui peinaient souvent à tenir l'horaire, sur l'axe Oostende Welkenraedt Aachen notamment, en tête des longues rames de 10 à 14 voitures ! Leur arrivée a de suite résolu ce problème récurrent malgré les quelques problèmes « de jeunesse » inhérents à tout nouveau matériel, tel le comportement des bogies nécessitant le placement d'amortisseurs anti-lacets, et, très vite, elles furent mises à toutes les sauces. De plus, leur fonctionnement full électronique changeait totalement la manière de conduire : fini le passage des crans série/série-parallèle avec élimination progressive des résistances : dorénavant, on allait démarrer directement en série-parallèle grâce aux thyristors, autrement dit, place à l'électronique de puissance. On ne peut que leur souhaiter d'avoir la même carrière que les 22/23, entre autres. Reconnaissons que la technologie et le savoir-faire belge ont une fois de plus fait merveille....jusqu'à la disparition de la BN et des ACEC (juste après la livraison de la dernière 21) ! (Quid aujourd'hui, en plus de ces deux dernières, de La MEUSE, COCKERILL, SAINT-LEONARD, TUBIZE, BEAUME & MARPENT, La HESTRE, HAINE SAINT-PIERRE, etc? Tout fout le camp au profit de l'étranger).

Tous les modélistes connaissent les 27 Lima, très belles pièces lorsqu'elles sont sorties, et les dérivées T11, 12 et 21, à aménager soi-même pour les deux dernières il est vrai. Aujourd'hui, ces locos sont fournies par LS Model avec la finesse courante chez cette firme. Pourtant, les tout premiers modèles ont été des caisses Bonge en résine, à installer sur châssis Roco de locos 1044 autrichiennes, apparues peu après celles des 55. A l'époque, notre réseau modulaire d'exposition, dit « d'Angleur », toujours à « la pointe du progrès et de la technologie moderne » (!!!!!!!), a vu circuler un de ces tout premiers modèles, exactement comme un des prototypes Roco de la T20 quelque temps plus tard ! On peut faire rouler de la vapeur et du Diesel tout en étant à la pointe de la nouveauté, pas vrai les gars ?

A présent, le TGV. Nous nous rappelons tous des premiers services en 1996, déjà appelés Thalys et assurés en rames « réseau » en livrée gris/bleu « Atlantique » ou gris/rouge « Thalys », limités à Liège-Guillemins. En 1981 (nous y voilà à nos 30 ans), notre défunte gare avait pourtant déjà accueilli la rame 16 Sud-Est qui avait atteint 380 Km/H peu de temps auparavant, pulvérisant ainsi le record à 331 Km/H de 1955 dont les responsables de la SNCF et les constructeurs d'outre-Quévrain avaient tiré un maximum de leçons,

en plus de la formidable capacité du courant 25000V alternatif pour les très grandes vitesses qu'ils furent les premiers à introduire sur une grande échelle, notamment sur l'artère NORD-EST Valenciennes Thionville au fort trafic de charbon et minerai. Quant à la fameuse rame 16, amenée derrière la 2604 en livrée Jaune canari intégrale (livrée d'essai) conduite par notre vieille connaissance Jean Dubuffet, sa forme effilée et sa teinte orange tranchaient de tout ce qu'on était habitué de voir à l'époque.

Il faut se rappeler que le Baron Clerdent, entre autres, bataillait ferme, déjà, pour obtenir la desserte de Liège dans ce vaste réseau européen et cette visite chez nous constituait bien sûr une merveilleuse vitrine dans ce but. Le succès de cette manifestation a été fantastique. Le public ne s'y était pas trompé en venant en masse sur le quai 6 pour découvrir ce qui allait être, comme indiqué alors, le train de demain. Les échos des performances quotidiennes de ce matériel sur la LGV Paris-Lyon ont très certainement poussé les gens à venir admirer « la bête » de près ! Le pari était en bonne voie pour être gagné. Oh, le chemin a encore été très long et parsemé de nombreuses embûches, mais, 15 ans plus tard, le TGV était là ! Et les innombrables travaux colossaux, inhérents à ce type de circulations et qui aboutirent à la gare monumentale actuelle, ne faisaient que commencer pour encore autant de temps dans toute la région : Guillemins, Ans, Bierset, Voroux et Fexhe, Remicourt, Waremme côté Bruxelles, Angleur et Chênée côté Allemagne, en plus de la construction des deux LGV, la 2 depuis Ans jusque Leuven puis la 3 de Chênée vers Aachen par le tunnel de Soumagne et le viaduc de Battice entre autres.

C'est d'ailleurs l'annonce, en vue de ces travaux, de l'utilisation du faisceau et des bâtiments de Voroux, où nous étions installés depuis 15 ans, qui nous a poussés à acheter tôt assez et aménager notre local actuel pour ne pas être mis devant le fait accompli : bien nous en a pris ! Tiens, 15 ans comme nos 27 et le record du TGV et installés dans notre local en même temps que l'arrivée du Thalys à Liège: vous voyez que nous appartenons bien à l'histoire ferroviaire de la région nous aussi !!! (oui, bon, d'accord, c'est peut-être un peu fort de café, comme on dit « amon nos ôtes », mais ça n'a jamais tué personne, hein dis !).

Il faut également se rappeler que les premières rames à avoir desservi les Guillemins, leur gare terminus au début, étaient des rames « réseau » en livrée gris/bleu ou gris/rouge et, qu'en plus de s'arrêter sous la passerelle en arrivant en gare, elles parcouraient l'ancien tracé contournant le site de Voroux en passant près de l'ancien château d'eau de Bierset qui vivait, si on peut dire, comme la passerelle ci-dessus d'ailleurs, ses derniers jours!

Le Thalys actuel est entré en service jusque Cologne (Köln) en juillet 1997, mais on avait déjà pu le voir passer en gare lors des essais dans les quelques semaines précédentes. Cependant, il a assuré son service pendant cinq ans et demi, jusqu'au 14/12/2002 exactement, en alternance avec les rames I 11 tractées par les 27 et les toujours vaillantes 16, dont la 08 en livrée gris/chocolat eut l'honneur de tirer en ce jour l'ultime 438 Köln Oostende, départ prévu à 21H49' aux Guillemins et, pour une fois, à l'heure SVP. En

effet, devant attendre une correspondance chroniquement très en retard à Cologne, celui-ci étant même parfois « mémorable », ce train ne parvenait que rarement à arriver à l'heure à son terminus ostendais. J'ai eu la chance de filmer ce dernier convoi au passage en vitesse au quai actuel de Voroux. Quant à l'ICE allemand, ce serait pour plus tard, début 2003. Maintenant, en plus des rames T13/I11, ces matériels grande vitesse se côtoient régulièrement sur les LGV après l'avoir fait sur les lignes 36 et 37 et, reconnaissons-le, si même la plupart d'entre nous préfère le chemin de fer classique, nous nous arrêtons quand même quelques secondes pour les contempler. Finalement, après les épisodes plus lointains des TAR du Nord et autres De Dietrich et Bugatti SNCF, on n'est pas tellement loin du temps des superbes rames TEE VT115 de la DB ou, plus récemment, des autorails simples en rouge puis doubles en jaune des NS qui nous reliaient à Maastricht. A présent, nous allons pouvoir nous poser la question qui était d'actualité il y a 30 ans : comment cela va-t-il se passer les prochaines années? Car l'histoire n'est finalement qu'un éternel recommencement, CQFD.

La rame 16 Sud-Est du record du monde en 1981







La caisse « Bonge » sur notre vieux réseau d'expo « dit d'Angleur »



La 2719 sur la voie deux de Liège Guillemins.



Aux allèges dans le cul-de-sac de la rue Mandeville.



Trois type 27 pour .....une poignée de M2 !!







Voie 1 et 2 avec l'autorail double des NS en jaune.



La rame TGV réseau aux couleurs Thalys.



Le Thalys pendant ses premiers essais.



La rame grise réseau à Ans.



A Bressoux avec l'auto-train pour Narbonne.

## HOBBY 2000 MODELISME

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

# Rombouts®

Succursale Province de Liège-Luxembourg-Namur  
16 bis Avenue de l'Expansion  
4432 ALLEUR  
tél : 04/2476390 Fax : 04/2476395  
[www.rombouts.com](http://www.rombouts.com)  
e-mail : [horeca.liege@rombouts.com](mailto:horeca.liege@rombouts.com)

**Pépinière Agnessens**  
04/377 48 38  
48, rue De Heuseux 4630 Micheroux

• Arbustes • Arbres • Sapins de Noël • •

Plantes vivaces Plantes aquatiques Plantes annuelles

FAX : 043 402 281 091

**Project Management  
Consulting**

**Karin Wouters**  
Senior Project Manager

**wtab  
consult**  
within time & budget

Mobile : +32 496 86 66 88  
Fax : +32 10 500 216  
[karin.wouters@wtab.be](mailto:karin.wouters@wtab.be)

Rue Ninoles 8  
B-1340 Geraards (Ottignies-Louvain-la-Neuve)  
Belgium

## CALENDRIER DES PROJECTIONS

**Le mercredi 6 Avril 2011** : Une fois n'est pas coutume ce soir, nous traversons la manche pour nous rendre en Angleterre, berceau du rail et de la vapeur, en visionnant un beau CD ramené de vacances par Albert Collin et qui s'intitule « The very best of BRITISH STEAM.

**Le mercredi 4 Mai 2011** : Pierre RUIZ nous emmène ce soir dans son pays de prédilection, la Suisse, en nous présentant un très beau CD sur le Furka-Oberalp.

**Le mercredi 1<sup>er</sup> Juin 2011** : Pierre Ruiz nous invite à la nostalgie des vacances et des pays montagneux en présentant un CD sur le mont blanc express et divers réseaux connexes tels que le tramway du mont blanc, le train du Montenvers, le Martigny-Châtelard , le chemin de fer du barrage de l'Emosson.

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



## ***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: lib[lepointdujour@skynet.be](mailto:lepointdujour@skynet.be)**