

P 204113

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

Correspondance

OCTOBRE-NOVEMBRE-DECEMBRE 2011



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

E-mail : 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.

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : Genet Lucien

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.

**12 € (EURO). Abonnement (1
an, 4 numéros)**

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 : Rue A. Renard,
6, 4100 Seraing
E-mail : a.boulet@skynet.be
Site Internet : www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
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
Rappel Cotisation et Nettoyage local	Page 4
Photo de la 1ère page	Page 5
Dessine-moi une gare : suite et fin N°4	Page 6 à 11
Il était une fois de plus...	Page 12 à 17
A propos du film « Le train »	Page 18 à 19
Calendrier des projections	Page 20

Journées Portes Ouvertes

Samedi 5 et Dimanche 6

Novembre 2011

De 9 à 17 heures

Club ALAF

Dans son local

Rue de la Gare, 77

4102 OUGREE

P.A.F. : 3€

A vendre :

Chemise ALAF Manches longues

Taille 43-44 Prix 25€

Prendre contact avec
François-Xavier Leemans
pendant les réunions.

Bourse d'échange

Le dimanche 1 avril 2012

De 9 à 13 h

Ancienne Ecole De Berloz

Réservation obligatoire

Auprès de

Xavier Leemans

Francoisxavier.leemans@skynet.be

Nous voici arrivé au dernier numéro de la revue correspondance de cette année, mais, pour moi, c'est une première car je prends la plume pour écrire le premier mot de la rédac.

On remarque depuis certains mercredis un désistement par les membres du club de la séance film. Je rappelle que pour le mois d'octobre, Lucien Genet nous présente le magnifique film "Le Train".

Au mois de novembre, notre exposition annuelle aura lieu le samedi 5 et dimanche 6 novembre. Les préparatifs de cette fête vont bon train. Les membres travaillent pour que le réseau soit prêt pour ces dates. Le 3 rails aura ses blocks avec signaux en service. Le 2 rails pour le grand circuit roulera en système ABC (Automatic Braking Control). Les arrêts des locomotives devant les signaux blocks seront plus réalistes qu'auparavant. Le petit circuit de montagne peut maintenant être alimenté en système analogique ou en digital. Un article dans cette revue reprend les différents rendez vous concernant les préparatifs pour le nettoyage du local. Il ne faut ne pas perdre de vue que les journées portes ouvertes représentent pour le club une rentrée financière importante et permet de ce fait d'améliorer le réseau chaque année.

Une nouveauté pour ce numéro, une page est consacrée à la photo de la page une. Dans cette revue se trouvent les modalités de paiement de la cotisation 2012. Elle reste fixée comme l'année passée à 50 €. Je souhaite à tous une très bonne lecture.

AB

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef

Renouvellement de la cotisation

Dans quelques semaines, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les autres années, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2012 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de 50 € (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,16 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Magnée JF** ou par virement sur le n° de compte suivant :

Dexia banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

(En communication : Nom + cotisation 2012.)

J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (**demandez-la à un membre du comité**). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**.

+++++

Nettoyage du local.

Avant l'expo, nous nettoierons le local pour que celui-ci soit nickel.

Comme chaque fois lors du nettoyage, il n'y aura pas de réunion. Seuls les membres soucieux de donner un coup de main seront admis.

Qu'on se le dise !!!!!

1er nettoyage le vendredi 28 octobre 2011

Mise en place du local pour l'expo le vendredi 4 novembre 2011

Le lundi qui suit l'expo, soit le 7 novembre 2011, dans la matinée, nous aurons besoin de quelques personnes afin de remettre le local en ordre pour la réunion du vendredi suivant.

Photo de la première page :

Un soir à la gare des Guillemins, le long d'un quai, une rame automotrice électrique attend, le départ est imminent, les trois phares de la rame sont allumés, mais, chose étrange, il n'y a personne dans la cabine, ni sur les quais, on dirait que la gare est déserte cette nuit. La scène semble irréelle, la lumière provenant des éclairages de la gare se reflète sur la carrosserie des voitures. On dirait que ces voitures sortent d'une vitrine d'exposition. Le numéro d'immatriculation semble étrange. Un homme regarde cette scène surréaliste, il prend son appareil photo et, immortalise cet instant.

Cette automotrice triple est une des premières versions de la série nommée "Désiro" et les numéros commencent par 08000 et 08500 suivant les versions. Cette série sera construite par Siemens pour une partie et par l'usine de Bruges appartenant au groupe Bombardier pour l'autre. La série 08000, du type mono tension 3kVolt, sera du type 'RER' pour 95 rames, le solde, soit 115 rames, du type conventionnel. La commande de tout ce matériel, soit 305 rames donc, sera étalée dans le temps entre 2011 et 2016. Chaque rame offrira 232 places en deuxième classe, 32 places en première et seize sièges du type strapontin.

L'appareillage électrique se trouve en toiture, ce qui permet de dégager un plus grand espace intérieur. Ces rames correspondent au standard actuel en matière de confort, air conditionné, annonce sonore et par affichage du type display, intérieur moderne avec répartition des sièges de part et d'autre du couloir central, plancher du véhicule ramené à la hauteur des quais. Les personnes à mobilité réduite ne sont pas oubliées (WC, portes élargies).

Les rames ont une longueur de 80 mètres pour une puissance avoisinant les 2200 KW avec une masse avoisinant les 150 tonnes. Ces caractéristiques font que la vitesse maximale est de 160 km/Heures. Les premières rames sont en cours d'homologation et, si tout va bien, on pourrait les voir cette année sur la ligne de l'Athus/Meuse.



Rame Désiro N° 08502

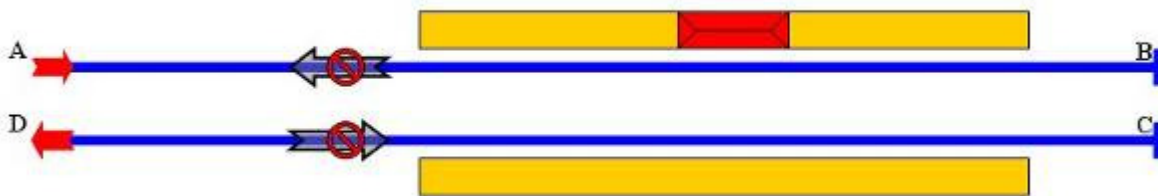
*Photo Lucien Genet, Texte AB, Données techniques : Journal du Chemin de Fer
Toute reproduction interdite.*

Dessines-moi une gare ! (N°4)

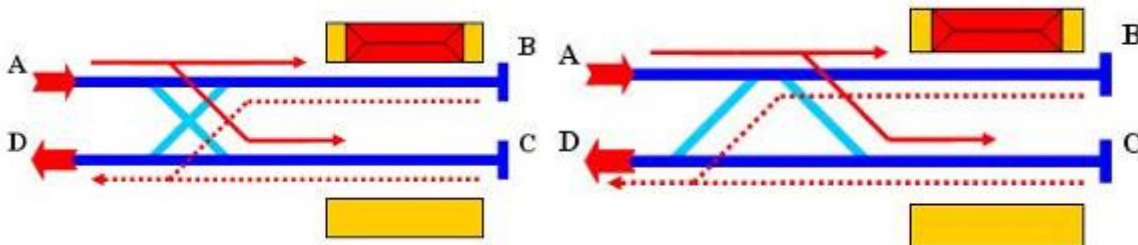
Tout logiquement nous nous dirigerons avec ce quatrième numéro vers une gare terminus à double voie. Et comme profitant de l'acquis des épisodes précédents, nous éluderons la matière déjà connue et il nous restera bien quelques pages pour parler d'autre chose.

Etape n°1 : Principes de base (voies doubles)

En vertu de notre sens de circulation « à gauche », un train venant de A pourra ce garer en B. Malheureusement une fois arrivé en B, il ne pourrait plus repartir vers A mais devrait se diriger vers D. De même puisque rien ne peut venir de D, la voie C ne servirait à rien..



Nous utiliserons un dispositif que nous connaissons bien puisque constitué de deux bretelles indépendantes ou en X permettant le changement de voie et que nous placerons avant l'entrée en gare.

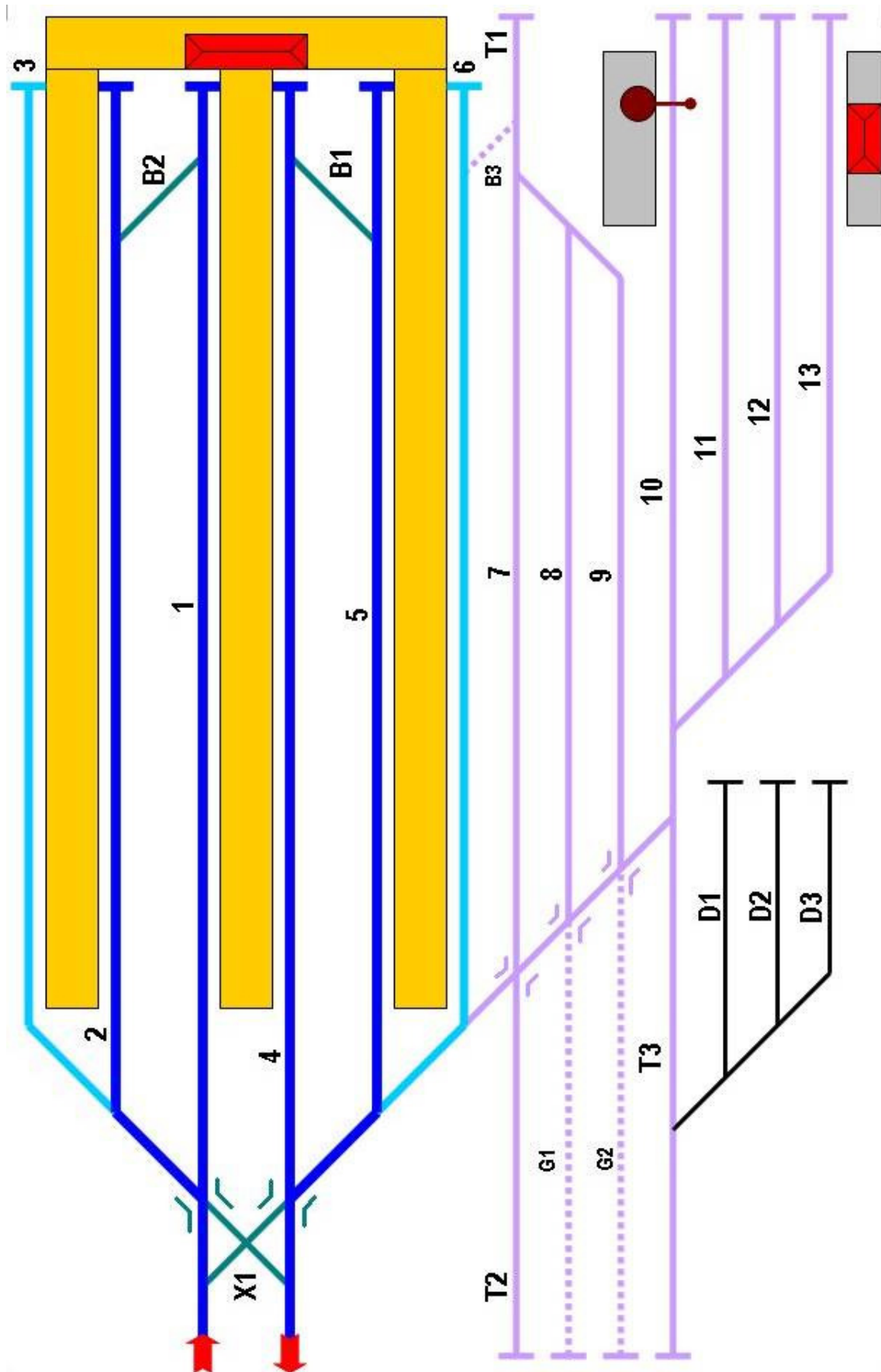


Tout train venant de A peut maintenant se garer en B ou en C. De même tout train garé en B ou en C pourra repartir vers D.

Bien entendu, les principes de base déjà énoncés dans nos précédents numéros restent d'application. Voies de débord et de sécurité, bretelles de remise en tête ou gare de formation et de marchandises seront traitées de la même manière que dans nos gare précitées. Et comme vous avez bien retenu les leçons précédentes, passons directement au plan de notre grande gare terminus.

J'ai dit grande gare car, bien entendu, pour justifier notre voie double, nous aurons besoin d'une gare terminus de plus grande importance. Bon assez papoté, je n'ai plus rien à vous apprendre, passons au dessin.

Etape n°2 : Notre plus grande gare



Allons-y !

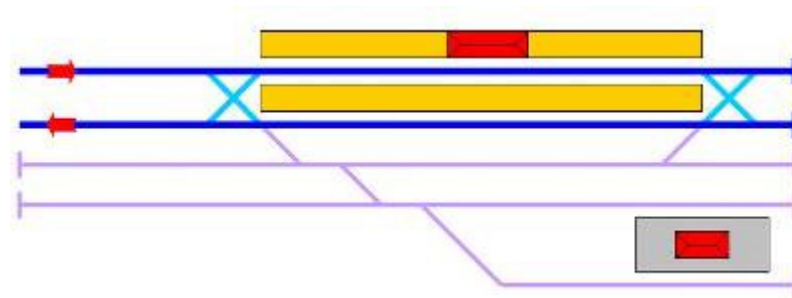
La gare voyageur : avec ses 6 voies à quai (1) (2) (3) (4) (5) et (6) et les trois bifurcations en « X » (X1) et simples (B1) (B2). Sur les voies (3) et (6) il n'est pas possible d'effectuer une remise en tête. Elles serviront principalement à la réception des autorails et rames réversibles ou au garage d'une rame voyageur en attente d'un service ultérieur. Les bretelles (B1) et (B2) peuvent éventuellement être doublées sur le principe de (X1).

La gare de formation : avec ses 3 voies (7) (8) et (9), les voies tiroirs (T1) (T2) et la bifurcation en « X » (X1) qui y permettent l'accès à la gare. (T2) permet de manœuvrer dans la formation sans entraver le trafic sur les voies principales. Assurez-vous que sa longueur soit suffisante pour refouler une rame vers la gare marchandise. (T1) sert à libérer la locomotive ayant amené le convoi dans la gare. Pour ce faire il est nécessaire de toujours laisser une des 3 voies (7), (8) ou (9) libre à moins d'insérer une bretelle supplémentaire (B3) qui permettrait de libérer notre machine via la voie (6). Mais dans ce cas, nous perturberions le trafic voyageur. Deux voies de garage (G1) et (G2) peuvent être ajoutées. Prenez garde lors de vos manœuvres de ne pas y enfermer votre locotracteur...

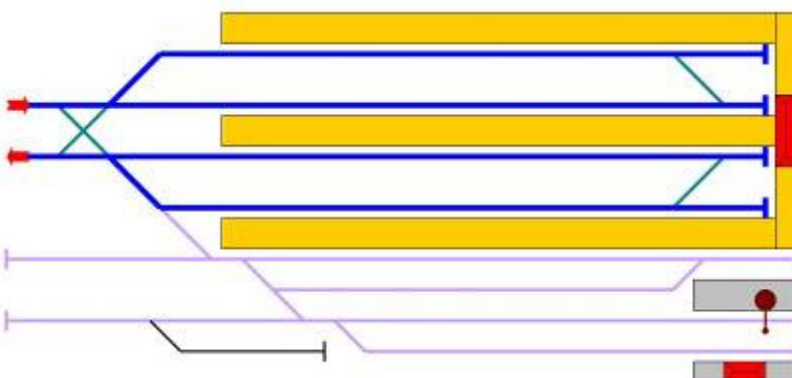
La gare marchandise : avec ses 4 voies (10) (11) (12) et (13), la voie tiroir (T3), la hâle, une grue de quai. (T3) protège la formation et permet de manœuvrer dans la cours à marchandise sans entraver le trafic sur les voies de formation.

Un dépôt diesel : avec ses 3 voies (D1) (D2) et (D3) connecté au reste de la gare par le tiroir (T3). Je dois encore vous en parler plus en détail, encore un peu de patience...

Etape 3 : trop grande pour votre espace de jeu ?



Réduisez le nombre de voies jusqu'à sa plus simple expression si nécessaire.



Mais pour lui garder une certaine importance et justifier la double voie, contentons nous plutôt de n'y supprimer que quelques voies

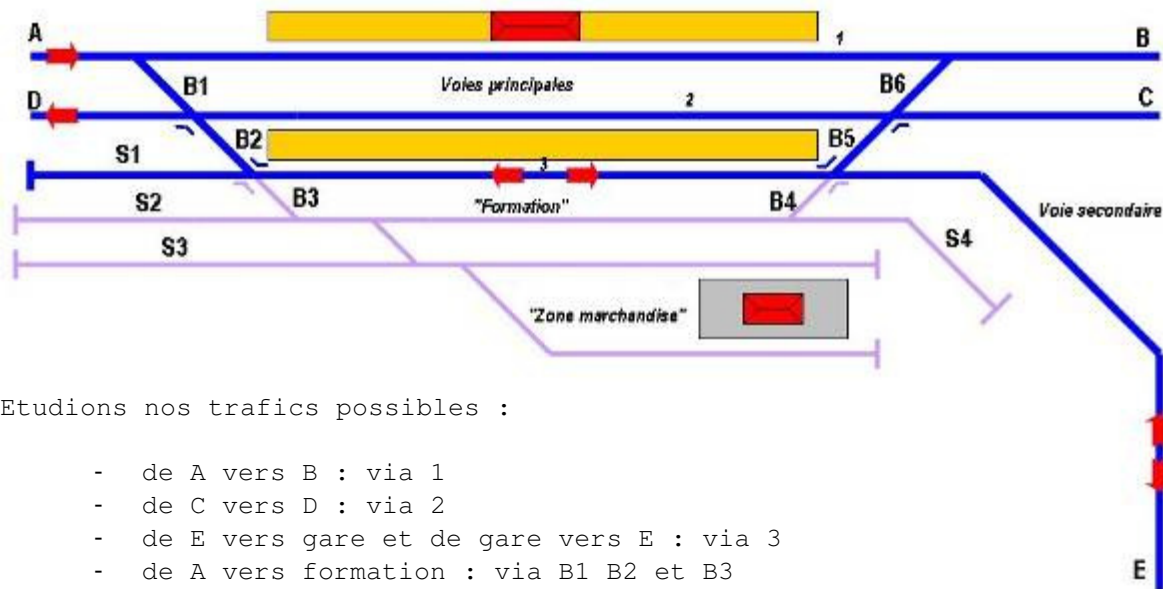
Allez, il nous reste bien une page ou deux pour cette fois...

Etape 4 : Gare de passage à double voie avec départ de ligne à voie unique

A nouveau, cette gare se veut minimaliste, mais bien entendus, il vous sera loisible de la complexifier en y banalisant les voies en gare ou en y ajoutant des voies de débord, de formation, de marchandise ou de garage et un dépôt comme je vous l'ai précédemment appris.

Pour préserver une optique compacte, j'y utilise quand même des traversées jonctions mais elles seront simples le plus souvent possible afin de préserver l'optique que nous venons de nous fixer.

Pour garantir la sécurité, la gare est conçue pour rendre indépendant le trafic voyageur double voie de celui de la voie unique. De même tout trafic marchandise de notre ligne secondaire n'interférera pas avec le trafic de notre voie principale. Malheureusement, il n'en sera pas de même pour le trafic marchandise en voie principale, pour entrer en gare marchandise, il devra couper la voie unique. Signaleurs soyez attentifs et prudents !



Etudions nos trafics possibles :

- de A vers B : via 1
- de C vers D : via 2
- de E vers gare et de gare vers E : via 3
- de A vers formation : via B1 B2 et B3
- de formation vers B : via B4 B5 et B6
- de C vers formation : via B5 et B4
- de formation vers D : via B3 et B2
- de E vers formation et inversement : via B4
- de A vers E : via B1 B2 et 3
- de E vers D : via 3 et B2
- de C vers E : via B5 et 3 avec rebroussement ou remise en tête via B2 D 2 C et B5
- de E vers B : via 3 B5 et B6 avec rebroussement ou remise en tête via B2 D 2 C et B5

Je vous laisse manœuvrer par vous-même, bien qu'il ne vous sera pas toujours possible d'éviter quelques perturbations en voie 3, les tiroirs S1, S2, S3 et S4 vous aideront à ne pas interférer avec le trafic des autres zones.

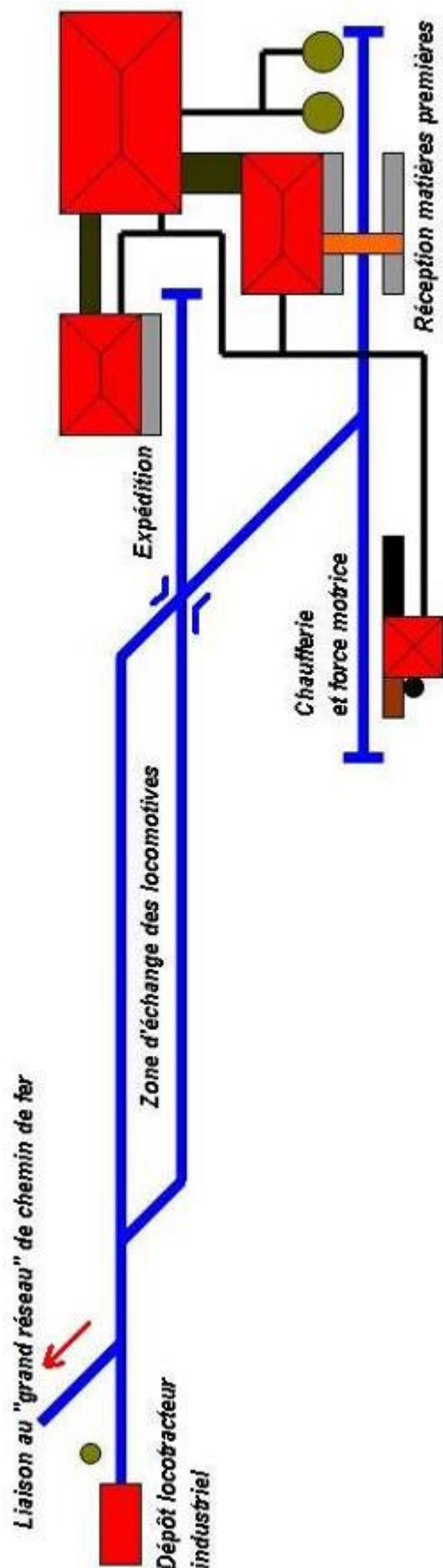
Encore une petite page ? Allez juste une petite étape récréative..

Etape 5 : c'est la récréation ! Jouons avec un embranchement industriel.

Notre Ami Gérard Callebaert est propriétaire de la société G. Cal. Fer, leader mondial de la fabrication de frigo pour l'industrie. Il reçoit ses matières premières et expédie toute sa production uniquement par train car c'est plus économique... Oui je sais je rêve ! (Ndlr : on l'a souvent remarqué aux réunions du vendredi). Mais si nous arrêtons de rêver, autant arrêter de jouer aussi ! Son usine est donc raccordée au grand chemin de fer.

Malgré de nombreuses protestations, il s'est vu imposer l'installation d'un aiguillage de sécurité qui ne peut être actionné que par la gare voisine. Ainsi protégé, le grand chemin de fer est à l'abri de toute erreur commise dans l'enceinte industrielle. Opportuniste de nature, Gérard a transformé cette voie sans issue en dépôt pour son locotracteur. Un petit bâtiment sert à abriter le véhicule pour toutes les opérations de remisage et d'entretien. Un petit poste à gasoil est également présent pour satisfaire aux besoins du locotracteur. Régulièrement, l'entreprise reçoit du grand réseau un wagon citerne destiné à réapprovisionner en fioul ces réserves en combustible.

La voie industrielle se divise ensuite en deux voies parallèles. C'est dans cette zone d'échange que les locomotives de ligne sont découplées et retournées sur le grand réseau par la voie de débord. Notre locotracteur entre alors en action pour distribuer les wagons du convoi dans les différentes zones de notre industrie. C'est également ici que seront formés les convois à réexpédier en ligne. Il est donc primordial de toujours laisser une des deux voies libre, pour assurer aux locomotives la liberté de mouvement dont elles ont besoin pour l'accomplissement de leur tâche.



Notre usine dispose encore de trois zones distinctes :

La zone d'expédition : c'est sur cette voie que les wagons couverts seront amenés pour y être chargés de frigos emballés, comme il se doit, dans des caisses en cartons ou en bois en fonction de leur taille. La halle d'expédition dispose d'un quai haut permettant de charger directement et facilement nos frigos qui, bien qu'encombrants, sont finalement très légers. Deux hommes utilisant quelques diables suffisent pour mener cette tâche à bien. Les affaires vont bien, chaque jour deux couverts à deux essieux sont remplis pour expédition. Le locotracteur les déposera en zone d'échange où ils seront repris en charge par une locomotive du grand chemin de fer.

La zone de réception des matières premières : C'est étonnant tout ce qu'il faut pour fabriquer un frigo. Moteur électriques, éléments pour système de réfrigération, métaux (tôles et tubes), peinture, charnières, matériaux isolants, gaz réfrigérant, papier, bois et cartons d'emballage. L'usine possède pour le stockage de ces matières premières d'une halle desservie par une voie, un quai haut et une grue portique pour décharger les éléments les plus lourds tels les paquets de tôles. Des citernes sont également présentes pour le stockage du gaz réfrigérant. Je vous laisse le soin de choisir dans votre parc marchandise les wagons les mieux appropriés à transporter ce chargement.

La chaufferie : Cette usine héritée de son père est déjà assez ancienne, Gérard n'a jamais pris le temps de la rénover de fond en comble. La génération de la force motrice et du chauffage sont toujours assurée à l'aide de chaudières fonctionnant au charbon, lui aussi acheminé par chemin de fer. Pour des questions de propreté, la chaufferie est située à l'écart du reste des bâtiments. En effet, poussière de charbon et frigos font assez mauvais ménage... Un système de tuyauterie et de câbles distribue chaleur, vapeur et électricité dans les différents bâtiments de l'usine. Régulièrement un tombereau est poussé jusqu'à la chaufferie afin d'y reconstituer les réserves de charbon nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise. Les cendres et scories de combustion sont stockées à l'arrière de la chaufferie et régulièrement chargées dans un tombereau pour être emportées et mises en décharge.

Vous n'aimez pas les frigos, vous préférez construire des tondeuses ou des tracteurs agricoles ? C'est comme vous voulez ! Il vous reste juste à adapter vos zones de réception et d'expédition ainsi que votre parc marchandise à vos matières premières et produits finis.

Et voilà ! 6 pages encore bien remplies. Terminé pour cette fois !

A bientôt pour de nouvelles aventures.

Texte, illustrations et autres bêtises par Laurent Maghe.

Il était une fois... (de plus !) Sous le signe 1.

Un proverbe dit : charité bien ordonnée commence par soi-même. Alors, commençons donc par nous, une fois n'est pas coutume. Après l'expo au palais d'expositions de Coronmeuse en mars 1981, déjà évoquée dans un numéro précédent de Correspondance, et la fin de l'aménagement de l'ancien dortoir pour les équipes de conduite du temps de la vapeur qui allait devenir notre local à Voroux, la construction du grand réseau équipé bi système pouvait débiter dès septembre grâce aux gains engendrés par la dite expo. Mais, me direz-vous, qu'était donc ce bi système ?

Il s'agissait d'une « astuce » pour pouvoir faire circuler sur une même voie à la fois du matériel 2 rails CC ET 3 rails CA, chacun occupant seul son canton évidemment. En vérité, le réseau, composé de 2 parcours à double voie indépendants (4 boucles en « ovale ») et d'une voie unique, était équipé intégralement en 2 rails continu isolés dont une double voie avait reçu au préalable un ingénieux mini rail central ondulé imitant parfaitement les plots centraux de la voie Märklin (j'ai eu la surprise, il y a quelques années, de voir dans la courbe qui se situe à la sortie de la station de Jemeppe des « plots » sur les traverses de la voie vers Flémalle, probablement installés par le service de la voie et, par conséquent, de les photographier. Leur effet « 2railsCC-3railsCA pourrait faire croire que cette photo a été prise sur un grand réseau avec un décor de fond très réaliste alors que pourtant il s'agit bien de l'échelle 1/1 sous 3000V CC !). Lorsqu'une locomotive alternative pénétrait dans un canton, une détection s'opérait sur le champ par ce « troisième rail » et l'alimentation correspondante se mettait automatiquement en route, en quelque sorte le rêve de bien des modélistes. Dès qu'elle en sortait, on retombait automatiquement en 2 rails CC évidemment. De plus, cela fonctionnait que la loco tractât ou fût en pousse d'une rame réversible, la voiture pilote s'arrêtant au droit du signal fermé avec ralentissement préalable et arrêt en douceur SVP ! Ce système particulièrement ingénieux avait été mis au point par notre regretté ami Léon Job, non seulement pour la pleine voie, ce que les « ingénieurs » de chez Märklin avaient aussi trouvé, mais aussi dans les aiguillages, et là il était le seul !

A l'intention de ceux qui n'y auraient pas encore prêté attention, observez les deux voies centrales et les voies de garage situées devant la gare du Val saint Lambert ainsi que, surtout, le complexe d'aiguilles enchevêtrées en courbe, « fait maison sur mesure », à la sortie face au petit dépôt, lui aussi équipé de la même façon. En voyant cela, on ne peut qu'être admiratif devant la réalisation d'une telle prouesse tant technique qu'électrique ! Hélas, peu de temps après la visite des membres du Morop, dont faisait partie un de ces fameux techniciens de l'usine de Göppingen à qui notre ami Léon refusait de livrer son « secret », un de nos membres a eu la très mauvaise surprise de voir griller le moteur nouvelle génération de sa loco Märklin, plus compatible avec ce bi système comme l'était l'ancien. Certains à l'époque ont pensé, à tort ou à raison, « vengeance, quand tu nous tiens ! ». A partir de ce moment, hormis quelques rares exceptions pendant peu de temps encore, ces circulations mixtes tombèrent dans l'oubli. Dommage, ça fonctionnait très bien pourtant et c'était une de nos fiertés. Merci Léon. Ah, si nous avions disposé à l'époque de la place que nous occupons actuellement, place qui faisait cruellement défaut dans notre local à Voroux, on aurait déjà pu organiser quelques visites et beaucoup auraient ainsi pu l'admirer. C'est une des raisons qui me pousse souvent à l'évoquer face aux visiteurs lors de nos expos en novembre. D'ailleurs, quelques uns m'ont déjà demandé pourquoi nous l'avons abandonné. De toute manière aujourd'hui, ces voies ne sauraient plus être utilisées comme telles. En effet, les doubles boucles souterraines se situant sous la gare à voie unique ont été supprimées au profit des raccordements au nouveau réseau. Seule, la voie unique venant en sous terrain depuis la spirale pour arriver en gare de « Houtsiplou » (Val

Saint-Lambert) est encore en place et reste le témoin de cette époque, à condition d'aller voir sous le réseau bien sûr.

Avant de quitter la partie modélisme pour le « réel », nos visiteurs de l'expo de Coronmeuse n'arrêtaient pas de nous demander de faire circuler la rame TGV Sud-Est que Lima venait de sortir, le record du monde très récent à 380 km/h du 26 février précédent faisant évidemment la une de tous leurs commentaires. Inutile de préciser que la vitesse à laquelle elle roula sur les deux grands réseaux était en proportion avec cette dernière, facilitée par la tendance habituelle de ce matériel de l'époque à « cavalier » ! Pourtant, les toutes premières rames sorties présentaient des découpes dans les jupes des voitures au droit des bogies, excepté sur la motrice motorisée et le bogie attenant de la première voiture. En effet, il ne s'agissait pas de bogies comme tels mais plutôt de bissels à 2 essieux. La seconde série, bien que encore montée de la même manière, n'avait plus ces découpes disgracieuses. Comprenez qui pourra ! Inutile de préciser que, par précaution, son utilisation, surtout à « vitesse TGV », se faisait de préférence moteur à l'avant, quoiqu'elle ne tournait pas mal non plus dans l'autre sens.

Le « vrai » quant à lui, tout auréolé de son exploit, fut inauguré le 22 septembre 1981 par le président François Mitterrand. En vérité, seul le tronçon Sud fut mis en service le 27, la partie Nord devant attendre le 22 septembre 1983 pour l'inauguration et le 25 pour l'exploitation. Lorsque l'on voit le réseau européen à grande vitesse actuel, qui ne cesse de s'agrandir d'ailleurs, on peut se dire « que de chemin parcouru depuis lors ». A côté de cette phénoménale réussite qui a engendré des nouvelles voies dédiées (de véritables « billards »), des ouvrages d'art colossaux (le tunnel de Soumagne en ce qui nous concerne, ainsi que la gare souterraine de passage à Antwerpen), les immenses viaducs, souvent le long des autoroutes, et des nouvelles gares, soit en dehors des agglomérations comme certaines en France ou en Allemagne, soit en pleine ville comme ici aux Guillemins, on peut regretter d'avoir vu, et de voir encore, disparaître beaucoup de matériels, de petites gares ou simples haltes, de petites lignes et services omnibus, en bref tout ce qui était bien utile pour permettre de se rendre « à la grande gare ». Enfin, qui sait un jour... Dame, on va quand même (théoriquement) voir revenir le tram après plus de 45 ans ! Alors, de grâce messieurs les décideurs, ne continuez pas à supprimer tout ce qui n'est pas voué à la grande vitesse. Il y a aujourd'hui des nouveaux matériels plus souples et moins énergivores que les anciens, donc plus économiques, pour continuer à satisfaire cette clientèle qui ne demande que ça. Des nouvelles automotrices (les Désiro), des nouveaux trams (pourquoi pas aussi un tram train), des rames modernes (on les a déjà), des TGV et autres ICE, le tout dans et devant une toute nouvelle gare, vitrine exceptionnelle face au monde entier (certains viennent de très loin pour l'admirer), que demander de plus.

On se rappelle qu'à Liège il y avait trois compagnies de trams, les TULE, aussi appelés « les unifiés », le LS, le « tram vert », et la SNCV, qui roulait à voie métrique avec prise de courant par pantographe alors que les deux autres étaient à voie normale et prise de courant par perche (Notez que la seule ville à avoir eu aussi les deux écartements était Bruxelles où la perche régnait en maître et où le seul matériel à pantographe à y venir provenait des dépôts SNCV de Haecht et de Leuven). Le premier à nous quitter, dans une indifférence générale, a été le vicinal. En effet, c'est le 23 décembre 1961 que la place Saint-Lambert vit partir l'ultime convoi pour Tongeren à 23H55', quelques semaines après le 61 de Tilleur. Nous n'allions plus voir les splendides motrices type S et leurs remorques assorties monter la rue de Bruxelles après être passées fièrement entre la façade du palais et le magnifique parc Notger et son célèbre magnolia, ainsi que devant la non moins typique gare du palais. Le site a drôlement changé depuis, et pas nécessairement en mieux ! Quelques jours plus tard, le courant était à nouveau relancé entre les dépôts de Saint Gilles et

Rocourt pour acheminer à ce dernier via la place Saint-Lambert tout le matériel à destination des autres groupes tels Antwerpen et, surtout, Charleroi, voire pour l'étranger (Gijon dans le nord de l'Espagne notamment). C'est d'ailleurs de Charleroi qu'est revenue la motrice type S 10063 qui trône aujourd'hui au musée de Natalis, remise en état « groupe de Liège ». Et alors que l'électrique disparaissait, les seuls trams vicinaux encore en service dans la province, uniquement en service marchandise et traction vapeur derrière leurs petites bi cabines typiques, roulèrent entre le charbonnage de Blégny et la gare de Warsage Etat jusqu'en 1980, date à laquelle le charbonnage reprit l'exploitation à son compte, et plus ou moins quatre ans entre Poulseur et Sprimont, à voie normale, fait rare à la SNCV!!!! Eh oui, comme d'habitude, on ne fait rien comme les autres à Liège.

Après la disparition des trams des deux autres compagnies quelques années plus tard, la seule traction électrique restante était représentée par les trolleys de la STIL, ceux des RELSE ayant déjà disparu. Après avoir vu les petits T32, T36 et T38 s'éclipser progressivement, ne restaient plus en service que les grands T54 sur deux des axes principaux de la compagnie, à savoir le 12 vers Ans/Loncin et le 10 vers Fléron, lignes sur lesquelles ils dépassaient dans les côtes d'Ans, Robermont et Bois-de-Breux les bus à boîte automatique, en essai, partis de Saint-Lambert au service précédent !!. Ayant travaillé (comment ça ???) (ben oui !!!!) Un an à Bois-de-Breux/Fayembois, j'ai eu personnellement l'occasion de vivre cette situation lorsque je me rendais au boulot le matin (j'ai même une fois laissé partir le bus pour prendre le trolley suivant et arriver avant lui !). Le 12 tombé peu avant, la fin arriva le 9 novembre 1971 sur le 10, où l'autobus s'était finalement imposé après la mise au point des motorisations et transmission. Grâce en grande partie à notre ami Jean Evrard qui était électricien à la sous-station, le T54 543 parcourut une dernière fois la ligne mettant ainsi un terme à un transport propre et écologique au profit d'un autre bruyant et polluant, et cela juste avant le premier choc pétrolier de 1973 de sinistre mémoire ! On venait de perdre une belle occasion de pallier de la plus formidable façon à cette situation...dont on avait pourtant déjà eu un aperçu en 1956 lors de la crise du canal de Suez, où trams et trolleys circulèrent sans connaître de pénurie de carburant contrairement aux autobus! Pourtant, notre réseau aérien de captation, le plus grand d'Europe devant celui de Marseille, était à la pointe de la technologie à l'époque et les T54 avaient tous justes 17 ans !!! C'en était fini d'un matériel fabriqué, ne l'oublions pas, par la FN à Herstal et les ACEC à Charleroi. Désormais, place pour de nombreuses années aux bus de la firme néerlandophone Van HOOL ! Aujourd'hui, seul rescapé des 30 véhicules de la série, le 544 est exposé au musée de Natalis à coté du T32 432 et du « 3 essieux » 402 des RELSE. Les véhicules des TULE, puis de la STIL, avaient une particularité : à la demande de leurs dirigeants, leurs numéros de série étaient reportés sur leurs plaques d'immatriculation (T32 n°432=5432P-T54 n°544=5544P-etc.). Cette procédure perdura encore quelque temps, notamment pour les premiers bus qui les remplacèrent ainsi que les trams. De plus, on peut y admirer quelques maquettes de ces trolleys des TULE, réalisées par André Dessart, ancien chauffeur de cette compagnie, qui les a tous conduits, et membre chez nous du temps de Voroux. Décédé depuis quelques années déjà, son épouse et son fils les ont confiées au musée selon sa volonté. Au risque de me répéter, à quand une petite visite là-bas ensemble ainsi qu'à celui de Kinkempois ?

En 1961, le 30 septembre, premier jour de l'horaire d'hiver à la SNCF, les BB16000 s'élancèrent sur la ligne de Belgique nouvellement électrifiée, provoquant ainsi la fin de la traction vapeur grandes roues du dépôt de « la chapelle ». Désormais, les superbes 232 S, R et U carénées n'allaient plus s'élancer jusqu'à notre frontière en tête des rames aux noms prestigieux tels le « Nord express », le « Scandinavia express » ou encore le « Paris Moscou » entre autres, tandis que les Pacific « Chapelon » 231E

et les ex PLM 231K et G, qui venaient encore à Bruxelles, étaient mutées, pour les meilleurs, aux dépôts de Calais et Boulogne. Aujourd'hui, on peut admirer les 232U1, 231E 22 en livrée chocolat et or avec son numéro 3.1192 d'origine et une en livrée PO gris artillerie et filets noirs au musée de Mulhouse. La 231E 41 est exposée à TOURS mais est en voie d'une éventuelle remise en état de marche par une association (après une visite approfondie de son état de conservation après autant d'années exposée à tous les temps) et la 231K 8 ex PLM qui roule en tête de spéciaux chaque année depuis 2 ou 3 ans. Autre bonne nouvelle, la Super Pacific Nord 231C 78 est aussi en cours de restauration, son état général s'étant révélé nettement meilleur que ce que l'on aurait pu craindre après de longues années à tous les temps également Il est question de la remettre en livrée et numérotation 3.1280 d'origine (le très seyant carénage qu'elle avait reçu avant guerre a même été envisagé mais ça exigerait un fameux boulot pour fabriquer cela) ! Quel bonheur si on pouvait revoir ensemble ces trois pur-sang en chauffe côte à côte ne serait-ce même qu'une fois comme en leurs plus beaux jours de gloire ! Et pourquoi pas une des trois ici à Liège, puisqu'elles y sont toutes venues. Leur venue par Namur et la ligne 125 avant de repartir sur la 36, avec la montée des plans inclinés, allégée par la 29013 par exemple, puis un Bruxelles Paris au retour ! On peut rêver, non ?

Vous vous rappelez de l'émission « double sept » de la RTBF ? Tout comme l'actuelle « Télétourisme », elle nous faisait découvrir la richesse de notre patrimoine, mais ici par le biais d'un questionnaire présenté à deux candidats, un en studio, un sur le terrain. En 1991, le 19 mars exactement, le thème en était le tram vicinal. Outre la présentation de documents et de photos d'époque sur l'historique de la société, quelques séquences de terrain furent tournées à l'ASVI et au TTA. A l'occasion, bien des amateurs ont appris à encore mieux le connaître en s'apercevant que, contrairement à toute apparence, la conduite d'un tram n'est pas si simple qu'elle en a l'air ! Certains doivent encore se souvenir de ces soirées instructives. Quel dommage que de telles émissions sont aujourd'hui la plupart du temps remplacées par les « pif paf » des séries américaines ou la télé-réalité, véritable hymne à la paresse, à l'hypocrisie et à la c....rie.

Le 5 octobre, la journée « train tram bus » devait être comme les années précédentes une fête pour les voyageurs d'un jour. Elle tourna pourtant au drame. En effet, une des deux rames du trimbleu dévala sans freins la pente qui aboutit au tunnel de Dahlem...où je me trouvais pour filmer le retour de celle qui se trouvait à ce moment à Mortroux. Quelques soient les circonstances qui ont amené cette catastrophe, dont j'ai malheureusement été le témoin « privilégié », le but ici n'est pas d'en polémiquer. Mais rien que de l'évoquer, j'en ai encore des frissons dans le dos tant ce bruit caractéristique d'un train qui dévale avant que ne s'enchevêtrent les voitures l'une dans l'autre dans un craquement tout aussi sinistre, et surtout, les cris de terreur des occupants de ce convoi fou me resteront à jamais en mémoire. Ayons une pensée pour ces victimes. Quelque temps plus tard, l'enquête terminée et le lieu de l'accident dégagé, on sortit la vapeur vicinale de sa place dans le petit musée de Mortroux, où elle « baignait » dans l'eau de pluie qui s'y infiltrait très vite mais qui ne s'évacuait que très très lentement, pour la tracter jusqu'au site du charbonnage telle quelle sans lui avoir fait subir un minimum de graissage au préalable !!!! Ce fut là l'ultime circulation sur cette petite ligne passant au milieu des vergers et qui méritait assurément un meilleur sort. Ce drame révéla l'état dans lequel se trouvait le matériel et eut pour conséquence non seulement l'arrêt définitif de son exploitation mais aussi la décision des autorités compétentes de renforcer drastiquement les normes de sécurité en matière d'exploitation touristique dans le pays. Aujourd'hui, le site est devenu méconnaissable, la nature ayant très vite repris ses droits, et le seul témoin du matériel moteur, hors site du charbonnage, est la locomotive démotorisée de fabrication française, mais qui était pourtant équipée auparavant d'un moteur Deutz, qui se trouve exposée à tous les temps sur un socle à l'ancien PN de feu la gare d'Aubel

dans un état de dégradation évident. Les deux autres, dont celle impliquée dans l'accident, sont utilisées sur une ligne à l'étranger.

Dans le même temps, comme en 1985 avec la 12.004 et l'automotrice de 1935, la SNCB, à la surprise générale, fit rouler son autre fleuron : la superbe Pacific 1.002. Notre bonne vieille gare des Guillemins la vit arriver en juin pour aller vers Poulseur, Rivage et Bomal à l'occasion des 150 ans de la mise en service de la ligne 43 vers Jemelle. Il est à noter que c'était la première fois qu'on pouvait y voir ce type de locomotive qui n'y avait jamais circulé auparavant. Pour ma part, ça m'a rappelé mes souvenirs de gosse quand, comme pour les 10, 12 et 29, je les admirais en plein effort sur les plans inclinés devant leurs convois poussés par les 98 ou 99. Que ne peut-on mettre sur vidéo tous ces souvenirs (surtout ceux du soir où le bruit de leur échappement joint à la lueur rougeoyante de leur foyer ouvert pendant toute la montée nous gratifiaient d'un spectacle « son et lumière » inoubliable) ! Inutile de vous dire qu'elle en a impressionné plus d'un aussi, même si elle tomba en panne en arrivant à Bomal, si bien qu'elle revint à vitesse très réduite jusqu'à Poulseur où elle fut garée pour être débiellée afin de pouvoir être ramenée à Leuven sans problème. Ce fut le « gros nez » 5318 qui prit la relève le reste du week-end. On put encore l'admirer fin septembre au festival vapeur du CFV3V à Mariembourg où elle amena sans nul doute énormément de monde. Aujourd'hui, après l'avoir encore vu rouler quelques années, on se rappellera sa présence au deuxième festival de Trois-ponts en 1998 entre autres, la circulation de ce mastodonte n'est plus qu'un souvenir. Tout comme pour la 12, la 1 et d'autres peut-être (l'Atlantic-tender type 16 a d'ailleurs reçu un début de rénovation peu de temps après...avant son abandon pur et simple !), nous n'avons plus qu'à espérer, mais les « gros sous », comme c'est de plus en plus la règle maintenant, manquent terriblement pour cela ! Heureusement qu'il y en a eu assez pour la rénovation (lourde) de la 29.013 qui, évidemment, se prête mieux à ce genre d'activité que les « grandes roues ».

Restons dans cette même année 1991 qui vit la constitution de la Vennbahn exploitant la ligne entre Raeren et Trois-ponts ou Bütgenbach. En plus des 5922 jaune et 201030 en livrée « expo 58 », on vit arriver la vapeur ex DR transformée pour la chauffe au fuel, obligatoire dans cette région très boisée comme chacun sait, renumérotée 503666, des voitures K et deux voitures restaurants ex DR avec inscriptions MITROPA entre autres. Par après, on put encore voir à la remise la diesel V180 392 ex DR, un locotracteur Köpf, un autorail double CFL série 200, matériels qu'on ne vit pratiquement pas rouler, ainsi qu'un chasse-neige, ancien tender allemand transformé. Mais la dernière belle acquisition qui vint sur la ligne fut la 1603, un des 4 gros nez des CFL. Ce sont principalement ces machines 5922, 1603 et 503666 qui tractèrent les spéciaux à destination, entre autres, de Dinant, Givet et Mariembourg (ce convoi vapeur sous la « drache nationale » non stop du matin au soir. C'est le personnel de conduite volontaire de Kinkempois, principalement les instructeurs et conducteurs du musée, et de Montzen (en marge des normes de sécurité évoquées ci avant) qui se chargea de faire circuler ces convois pendant une dizaine d'années, 2001 exactement, date à laquelle l'exploitation se termina pour diverses raisons que nous n'évoquerons pas ici. Il est à signaler que c'est à Edmond Dozo, machiniste vapeur de NK retraité depuis 1985, que revint la conduite de la 50 pendant longtemps. J'ai eu la chance et surtout le privilège de l'accompagner et, par la même occasion, de le filmer lors de son tout dernier parcours entre Bütgenbach et Raeren, organisé à sa grande surprise (le secret avait été bien gardé) par le musée de NK. J'ai pu voir ainsi ce qu'était la conduite en douceur et en finesse d'une locomotive à vapeur. Cette constatation vaut également pour les conducteurs Diesel, cela va de soit. Vous constaterez que les américains n'ont rien inventé, ça faisait longtemps que nous avions des experts chez nous !!! Les copieurs, hein !!! Pour terminer, venez donc voir tourner cette rame de la Vennbahn derrière la 1603 CFL sur notre réseau lors de notre expo de novembre, ça vous rappellera probablement certaines choses, surtout si vous avez eu l'occasion de l'avoir empruntée auparavant.

Puisque nous sommes arrivés en 2001, en septembre, la SNCB et la ville de Liège organisaient une manifestation originale au cœur même de la ville dans l'optique de ce qu'allait être la future gare des Guillemins dont une maquette (qu'est-elle devenue ?) était exposée sous une tente place du Marché. De plus, face à l'hôtel de ville, y était exposé sur un coupon de voie un « convoi » qui à lui seul relatait plus d'un siècle d'histoire des chemins de fer belges : une I11 flambant neuve et une vénérable GCI ! Que de monde est venu admirer tout cela ! D'autant plus qu'à la gare du Palais toute proche, le spectacle valait lui aussi le déplacement. Jugez donc. Dans la salle des pas perdus, en plus d'un stand du PFT y présentant ses livres et revues, le musée de Kinkempois exposait de nombreuses photos et vendait des livres également ainsi que, très en vogue à l'époque, ses pin's issus des dessins de notre regretté copain Gustave Ptasynski, dont nous pouvons admirer à côté du cagibi sous l'escalier de notre local le cadre au format A3 de la navette du LS devant notre entrée qu'il nous avait aimablement offert. Et, cerise sur le gâteau, autorisation leur avait été fournie pour proposer aux très nombreux visiteurs un bar digne de ce nom qui, le deuxième jour, tomba à court de « carburant ». On dut aller non seulement rechercher les réserves de boissons au musée mais aussi aller se fournir ailleurs ! Un exploit quand on pense qu'on était dimanche. Ce succès fantastique était dû également aux circulations vapeur entre le Palais et Liers. En effet, pour cause de 29013 en rénovation à Meiningen en Allemagne, la SNCB avait fait appel au PFT qui s'en donna à cœur joie sur ces navettes « bourrées à max » tractées par les 26101 à l'aller et 6077 au retour, avec, ce qui ne gâchait rien, un temps superbe, d'où ce très gros succès de foule...qui, au retour, se précipitait, « recuit », au bar du musée, d'où la situation décrite ci-dessus ! De plus, à quai, la SNCB, quant à elle, présentait en statique la vapeur 12004 carénée et le « gros nez » 204004 entourant la rame du train royal de Léopold III ainsi que le tout nouvel autorail 41. Reconnaissons que les organisateurs avaient « fait très fort ». Mais avouez qu'un train devant l'hôtel de ville, avant qu'on ne revoie ça !

N'oublions pas non plus que c'est en 1931 que la jeune SNCFB, comme elle s'appelait alors, mit en place sa première numérotation unifiée dite à 4 chiffres (bien que les type 1, 5, 6, 7, 8 et 9 n'en avaient fatalement que 3 !), pratique reprise en 1971 pour tout le matériel actuel. A présent, pour terminer, on ne peut laisser passer la mise en service, après bien des péripéties, des premières nouvelles locos type 18. Souhaitons-leur une bonne carrière...en commençant par côtoyer nos bonnes vieilles 23 et 26 qui pourront leur expliquer dans le peu de temps qui leur reste la bonne formule pour durer !

Des photos devant illustrer cet article seront dans la prochaine revue du mois de Janvier.

Lucien Genet

A propos du film « le train »

Dans le numéro précédent de Correspondance, Ricky nous a fourni des informations sur l'historique et les sites de tournage de ce film. A présent, voici quelques mots sur le matériel utilisé.

Commençons par le type de locos le plus souvent visibles dans le film : les 230B. Machines typiquement EST, elles se subdivisaient en 4 sous-séries : 3501 à 520, 521 à 580, 581 à 790 et 791 à 890 (le premier chiffre correspondait au nombre de roues motrices). A 4 cylindres compound et à roues de 1,75m, les deux premières sous-séries ont été livrées en 1901/2 et étaient à vapeur saturée avec tiroirs plans. Les suivantes sortirent avec un surchauffeur Schmidt et à tiroirs cylindriques (une première à l'époque), équipement qui fut monté sur les premières par la suite (seules 12 locos des 3521 à 580 restèrent en état d'origine) avec modification de la distribution, remplacement des cylindres et placement de tiroirs cylindriques également, les plans étant incompatibles avec la surchauffe. Leur poids en charge était compris entre 68 et 71,2T suivant les sous-séries. Leurs tenders avaient une capacité de 22M³ d'eau et 8T de charbon. Ils pesaient +/- 50T en charge. Certaines ont été équipées, peu avant leur fin de carrière, de grands pare-fumée Bourges typiquement EST en forme « d'oreilles d'éléphant » assez inesthétiques. Machines mixtes par excellence, limitées à 110 Km/h, elles étaient les bonnes à tout faire de leur réseau au même titre que les P8 prussiennes en Allemagne. Pouvant tirer 280T, elles tractaient aussi bien les trains de marchandises que de voyageurs omnibus ou express légers (elles finirent d'ailleurs en service « international » entre Belfort et Delle en Suisse en tête de deux voitures, une suisse et une française!).

Dans certaines séquences où un train passe en vitesse, il est parfois difficile de distinguer de quelle loco il s'agit. Voici qui va vous aider :

-le train tractant le convoi de blindés : 230B739.

-la loco qui tamponne le train des allemands par l'arrière est la 230B865.

-la loco de la fin du film : 230B711.

-la machine de Michel Simon : 230B517 sur laquelle le fond de la plaque d'immatriculation de la cabine paraît fort clair. Dommage que le film est en NB, on aurait pu voir quelle était réellement sa couleur. C'est aussi elle, dételée en marche, qui tamponne la 030C737 volontairement déraillée en gare. En ce qui concerne cette dernière, ce n'est manifestement pas une machine ex EST, toutes les 030 de cette compagnie étant à cylindres intérieurs, ce qui n'est pas le cas ici, ni une ex AL (Alsace Lorraine), réseaux regroupés lors de la création de la SNCF en 1938 pour former la région Est. Apparemment, il s'agit d'une 030 ex Vendée (Ouest), série construite en 1871 et 1878. En 1939, le plus gros de cette série resta tout normalement sur la région OUEST SNCF au dépôt de Chartres. Y en a-t-il eu qui vinrent sur la région EST après la guerre ? Il semble que oui si on s'en réfère à notre film, à moins qu'on ne l'ait fait venir exprès de l'OUEST pour cette occasion, mais ce serait très étonnant (dommage qu'on ne puisse distinguer son numéro de région à l'extrémité de la traverse). A moins qu'elle n'ait été achetée par un ferrailleur de la région et utilisée pour le tournage avant sa démolition, ce qui pourrait être possible (combien de matériel a-t-il été découpé aux antipodes de sa région d'origine, telles ces rames automotrices de la banlieue parisienne que j'ai eu l'occasion de photographier en 2003 à Sète sur les voies dédiées à un grand chantier de démolition implanté là-bas ?).

Observez aussi la vue furtive, lors des manœuvres de la locomotive blindée dans le dépôt suivie du passage en vitesse du train conduit par Michel Simon, d'une 141R américaine...d'après guerre !! Il y a aussi la présence d'un signal lumineux qui, s'il est normal de le voir à l'époque du tournage (1964), ne devait pas encore être là sur la région Est au moment de l'action de l'histoire (appréciation personnelle à vérifier bien sûr).

Quant à la voiture de queue tamponnée par la 230B865, il s'agit d'un 3 essieu ex prussienne. Pour l'anecdote, les chemins de fer prussiens (KPEV) et bavarois (KKStB) ont utilisé chacun ces voitures. Pour les distinguer, rien de plus facile : les prussiennes avaient un lanterneau sur le toit contrairement aux bavaroises (ces dernières furent utilisées chez nous sur les trains-tramways après fermeture des plates-formes pour un meilleur passage entre voitures). Il n'est pas étonnant que la SNCF ait fourni ces matériels, tout comme les 140G Pershing du film « la bataille du rail » (où on voit également une 141R !), ils étaient peut-être déjà déclassés et plus que probablement destinés au ferrailleur, ce qui explique ces prises de vue de catastrophes tournées en situation réelle. En effet, le plus gros des 230B était déjà ferraillé depuis 1961/3 et les deux dernières, les 720 de Belfort et 759 de Sarrebourg, utilisées aux trains de travaux avec une poignée de leurs congénères, disparurent en 1967. Notez aussi, dans chacun de ces deux films, les prestations des grues à vapeur de relevage, les diesels n'arrivant qu'après la période de l'histoire du film, en plus de la transformation de certaines des anciennes. On n'en appréciera que mieux notre bonne vieille « Juliette » de NK, dont les dernières prestations se sont déroulées jusque la fin des années 80. Elle est heureusement préservée.

A présent, bonne séance au mois de novembre en espérant que vous l'apprécierez autant que la bataille du rail et la bête humaine des deux années précédentes. L'année prochaine, on pourrait peut-être passer la comédie « la grosse caisse » avec Bourvil, Paul Meurisse et Daniel Ceccaldi en pleine forme, dans lequel on pourra se replonger dans l'ambiance du métro de Paris avec ses bonnes vieilles rames Sprague, tourné aussi en NB. Evidemment, ce n'est pas du train, mais, tout comme le tram, c'est tout de même une autre forme de chemin de fer et ça nous changerait des films de guerre aussi beaux soient-ils. Qu'en pensez-vous ?

Lucien Genet

HOBBY 2000 MODELISME

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²

TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET 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
e-mail : horeca.liege@rombouts.com

<p>Project Management Consulting</p> <p>Karin Wouters Senior Project Manager</p>	<p>wtab consult within small budget</p> <p>Mobile : +32 496 86 66 98 Fax : +32 10 500 26 k.wouters@wtabs.be</p> <p><small>Site N°1000 8 B-1348 Glinoux (Ottignies-Louvain-la-Neuve) Belgium</small></p>
--	--

Pépinière Agnessens

04/377 48 38

48, rue De Heuseux 4630 Micheroux

• Arbustes • Arbres • Sapins de Noël •

Plantes vivaces Plantes aquatiques Plantes annuelles

TVA : BE-002241.001

Calendrier des projections

Le Mercredi 5 Octobre 2011 : présentation par notre ami Lucien Genet du film " Le Train " de 1964 de John Frankenheimer et Bernard Farrel avec comme acteurs principaux Paul Scofield, Burt Lancaster, Michel Simon, Suzanne Flon, Jeanne Moreau. Le film a une durée de 2 heures 13 minutes. Un article page 18 de cette revue nous donne un historique sur le matériel roulant utilisé pour ce long métrage.

Le Mercredi 2 novembre 2011 : présentation de J.P. Dufays du documentaire sur la ligne du Simplon entre Brigues dans le Valais Suisse et Domodossola dans le Piémont Italien. Ce film, dont le titre est " Simplon : hier, aujourd'hui et demain ", nous décrit le tracé de cette liaison avec son tunnel de 19 km à travers le massif du Simplon.

Le Mercredi 7 décembre 2011 : J.C. Menchior nous offre un voyage au Canada dans la province de la Nouvelle Ecosse. Cette région entourée de l'océan Atlantique est une péninsule avec comme capital la ville portuaire d'Halifax. Ce film nous présente des trains pas comme chez nous.

Le Mercredi 4 Janvier 2012 : Comme nous sommes en période hivernale, notre ami Christian Van De Voorde nous présente les Chemins de Fer du Saint Gothard sous la neige...

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

Correction :

Notre exposition annuelle au club a bien lieu le samedi 5 et dimanche 6 novembre 2011 et non le 6 et 7 comme indiqué dans la revue Correspondance de juillet 2011. Mille excuses pour cette erreur. Alain.



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:
 liblepointdujour@skynet.be