

P 204113

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

# CORRESPONDANCE

JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 2011



BULLETIN TRIMESTRIEL

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

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

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

## **Correspondance**

### **Bulletin trimestriel**

**Rédacteurs:** Sainte E, Genet L,  
Collin A, Laurent Maghe L,  
Magnée J-F, Boulet A.  
Photo couverture : MenChior JC

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 : 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 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

Dessine-moi une gare : suite N°3  
Pages 4 à 8

Construction d'un poste  
d'aiguillage  
Pages 9 à 17

Présentation du film **Le Train**  
Pages 19 à 20

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 du Château de Sclessin Rue De Berloz Réservation obligatoire Auprès de **Xavier Leemans****

**[Francoisxavier.leemans@skynet.be](mailto:Francoisxavier.leemans@skynet.be)**

Nous vivons décidément une drôle d'époque. Depuis quelques mois, nous avons constaté deux disparitions. D'abord, une locomotive du réseau 3 rails et ensuite trois voitures M2 vertes. Ce matériel est marqué ALAF et ne pourrait être revendu. Après avoir affiché un mot aux valves du club, nous sommes un peu comme dans le conte de Charles Perrault "Barbe bleue" *« Anne, ma sœur ne vois-tu rien venir ? Et la sœur Anne lui répondait : Je ne vois rien que le Soleil qui poudroie, et l'herbe qui verdoie »*. Nous ferons notre deuil du matériel « volé », mais soyez certain que nous aurons à l'œil « l'Arsène Lupin » du modélisme, qui n'est certainement pas un gentleman cambrioleur. Affaire classée.

Il me faut aussi faire un petit rappel de politesse et de courtoisie, nous avons constaté quelques manquements dans l'usage des mots « bonjour, au revoir, s'il vous plait, et merci », pour les petits enfants, on les appelle les quatre mots magiques. Je suis certain qu'ils se reconnaîtront.

Ceci sera mon dernier mot de la rédaction : en effet, j'ai cédé à Alain Boulet la lourde tâche de la réalisation du bulletin. N'oubliez pas que ce bulletin est le vôtre et qu'il ne tient qu'à vous qu'il soit intéressant, ne les laissez pas tomber et écrivez leur des articles.

JFM

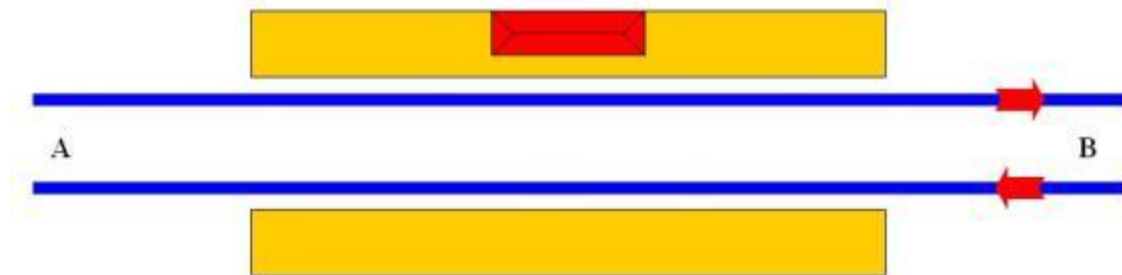
Le  
P'tit  
Mot  
Du  
Rédac  
'  
Chef

### Dessine-moi une gare ! (N°3)

Dans ce troisième numéro, nous allons enfin traiter le cas des doubles voies. Et comme d'habitude maintenant, ce que nous avons étudié précédemment va nous resservir ici. J'espère que vous avez bien gardé vos articles précédents !

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

1°) Commençons donc par une ligne principale à voie unique et implantons y notre gare.

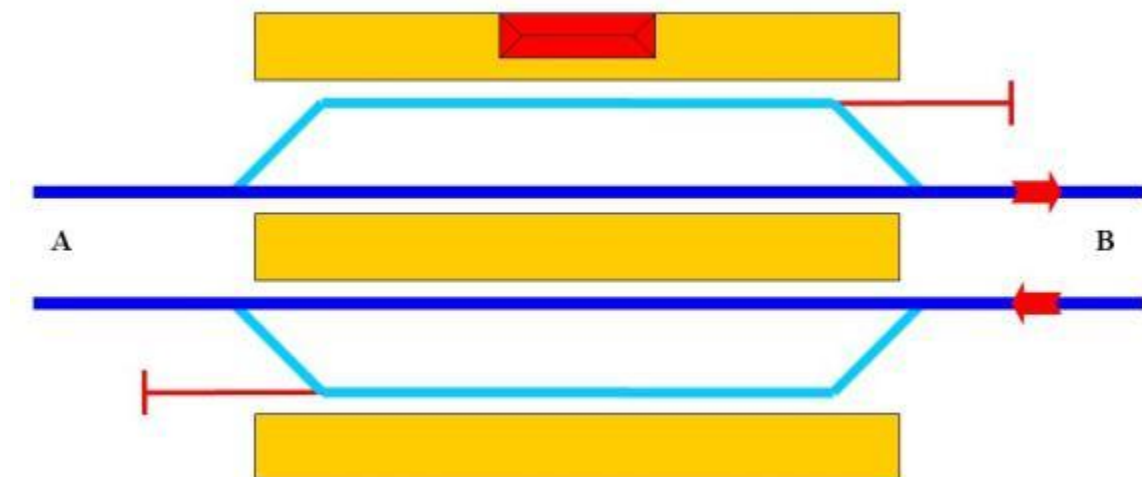


Comme dans le cas de la voie unique, cela reste une gare de passage où il n'y a pas grand-chose à faire... Nos possibilités de jeu restent limitées, dirigeons nous vite vers la suite.

2°) Ajoutons quelques éléments de base à notre premier schéma :

2.1°) *la voie d'évitement ou de débord et sa voie de sécurité :*

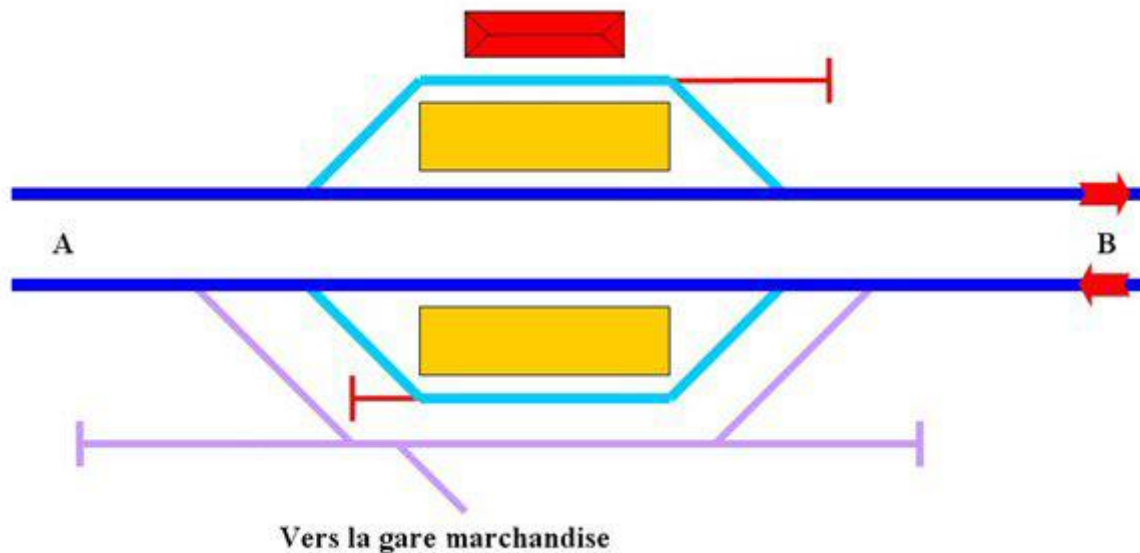
Deux nouveaux éléments d'un coup ! On va plus vite, mais c'est déjà la troisième leçon aussi...



On remarque immédiatement que l'emprise de notre gare s'étend très rapidement... On note aussi que les aiguilles de sécurité ne sont nécessaires que dans le sens de la marche. Dans l'autre sens, on ne circule normalement pas. Pour la disposition des quais, plusieurs choix s'offrent à vous. Vous pourriez très bien préférer les installer entre voies principale et de débord.

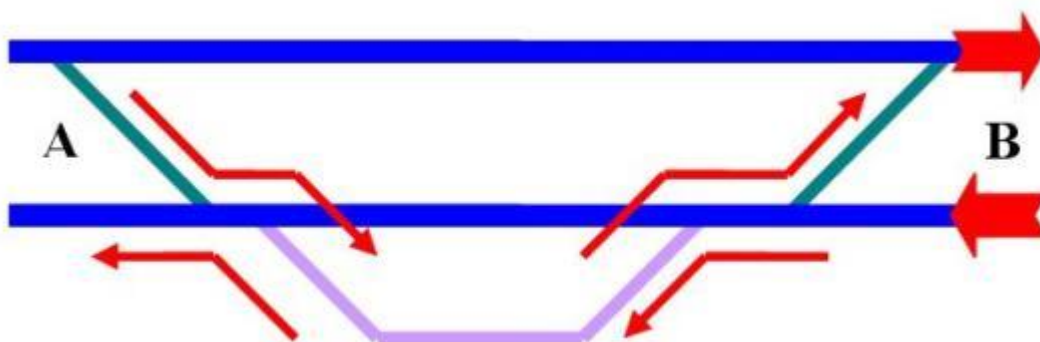
## 2.2) La gare marchandise :

Ici aussi nous allons directement profiter de l'acquis des épisodes précédents. L'utilité d'une voie de débord destinée à recevoir notre trafic marchandise n'étant plus à faire, intégrons-la directement dans notre dessin.

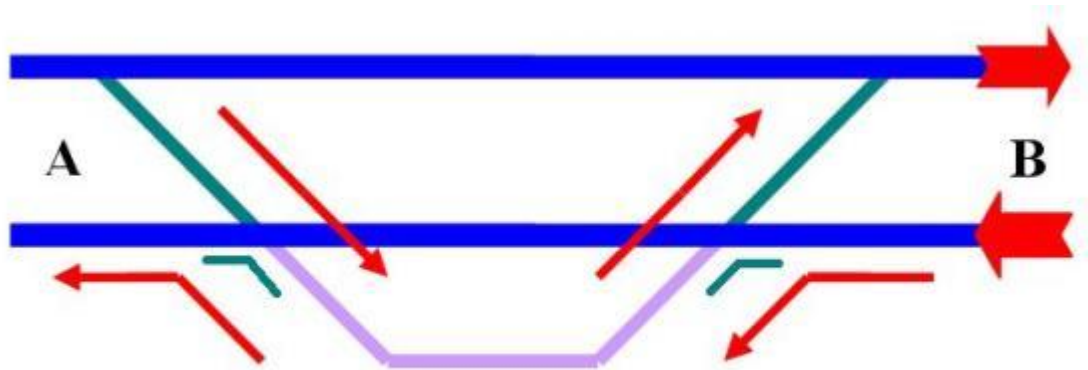


Il est évident qu'avec un tel tracé, les convois circulant de A vers B ne pourront jamais rejoindre notre gare sans des bretelles entre nos deux voies principales. Encore une fois, plusieurs possibilités s'offrent à nous. Parcourons-les un peu !

La méthode la plus évidente consiste à insérer deux paires d'aiguillages pour permettre au convoi circulant de A vers B d'emprunter la voie de contre sens juste avant l'entrée en gare marchandise et de rejoindre sa propre voie juste après la sortie de cette gare :



Méthode que nous aurons vite fait de « compacter » en remplaçant les quatre aiguillages présents sur la voie circulant de B vers A par deux traversées-jonction simples.



Des traversées-jonction doubles ne se justifient pas ici, à moins que ... Mais ceci est une autre histoire que je vous raconterai juste après ! Notons cependant que les traversées-jonction simples sont plutôt rares dans l'assortiment de nos fabricants préférés et que nous n'aurons peut-être pas le choix.

### 2.3) Vers la voie banalisée :

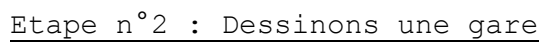
La plupart des lignes à double voie peuvent être parcourues à contresens, notamment pour dépasser un train plus lent. Dans notre gare (4 voies à quai), cela pourrait fluidifier le trafic ou faciliter les correspondances de nos navetteurs. Ici encore nous allons utiliser, par sens de circulation, deux paires de bretelles destinées à prendre la contre voie puis à retourner sur la voie normale suivant le schéma suivant :



Tracé que nous aurons à nouveau vite fait de « compacter » via le croisement en X découvert lors d'un précédent article



Bon allez, assez de théorie ! Dessine-moi une gare que j'avais dit... Et bien combinons simplement tous les éléments que je viens de décrire. Je n'ai pas beaucoup de place, je fais une version compacte !



Voilà tout y est !

**La gare voyageur** : avec ses 4 voies à quai (1) (2) (3) (4), les voies de sécurité (S1) (S2) (S3) (S4) et les deux bifurcations en « X » qui permettent l'accès aux quatre voies depuis les deux directions A et B.

En théorie, seules (S1) et (S4) seraient indispensables vu le sens normal de circulation sur les voies (1) et (4). Mais comme nous avons « banalisé » ces quatre voies, il faudrait bien rajouter (S2) et (S3). J'avais déjà des scrupules à vous imposer (S4) pour lequel nous n'avions déjà pas beaucoup de place mais pour (S3), c'est pire encore... A vous de voir ! Pour (S1) et (S2), par contre, j'ai une proposition à vous faire : la voie (1) sert de terminus pour un autorail entre cette gare et B (ça marche aussi avec A) lorsqu'il n'est pas en service, l'autorail est garé en (S1) ou (S2)

**La gare de formation** : avec ses 2 voies (F1) (F2), les voies tiroirs (SFG) (SFD) et les deux bifurcations en « X » qui y permettent l'accès depuis les deux directions A et B. (SFG) (SFD) protègent la gare voyageur et permettent de manœuvrer dans la formation sans entraver le trafic sur les voies principales. Si vous avez plus de place, vous pouvez ajouter des voies parallèles à (F1) et (F2) sur le même schéma de principe. Assurez-vous seulement que (SFD) soit suffisamment longue que pour refouler une rame vers la gare marchandise.

**La gare marchandise** : avec ses 3 voies (M1) (M2) (M3), la voie tiroir (SM), avec la halte, une grue de quai et le gabarit de chargement (le petit pont près de D1), (SM) protège la formation et permet de manœuvrer dans la cour à marchandise sans entraver le trafic sur les voies de formation. Si vous avez plus de place, vous pouvez ajouter des voies parallèles à (M1) (M2) et (M3) sur le même schéma de principe. Cela vous donnera d'autres possibilités de chargement et de la place pour une bascule.

**Un petit dépôt diesel** : avec ses 2 voies (D1) (D2) et connecté au reste de la gare par le tiroir (SM). Il me semble vous avoir déjà dit que nous traiterions des dépôts dans un autre numéro ? Non ! Bien voilà qui est fait !

C'est une gare, ce n'est pas LA gare ! Il y a tant d'autres possibilités... Déjà rien qu'avec les différentes options des points 2.2 et 2.3 !

5 pages ! Cette fois je suis dans le bon !

A bientôt pour de nouvelles aventures

Texte, illustrations et autres bêtises par Laurent Maghe.



## *Liège, Bifurcation Garde-Dieu : Construction en scratch d'un poste d'aiguillage Liégeois !*

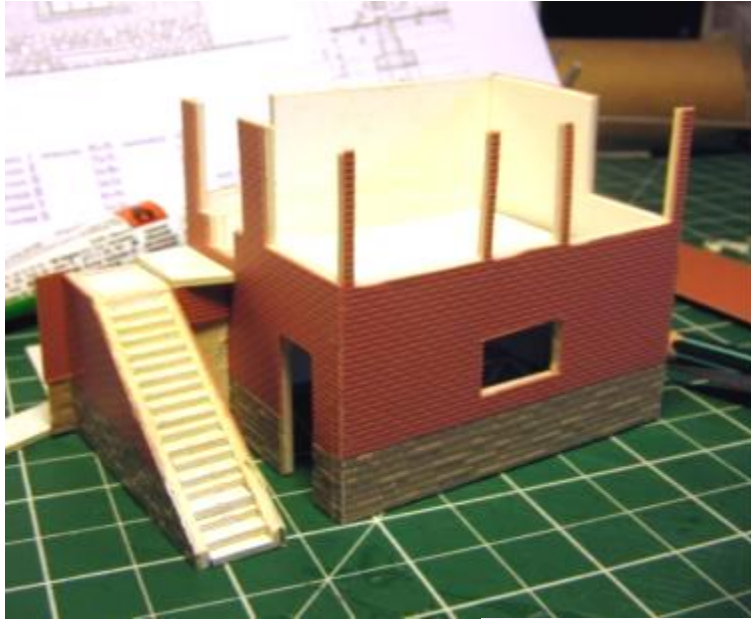


Devant réaliser un poste d'aiguillage pour meubler une zone de la gare des Guillemins sur le réseau du club, je cherchai dans ma documentation afin d'y trouver l'inspiration. C'est ainsi que je tombai par hasard sur les plans de la cabine de la bifurcation Garde Dieu (quadrilatère de Kinkempois, près de l'Institut Gramme) que j'avais obtenus grâce à l'aide aimable du service Patrimoine du district Sud-Est de la SNCB. Je m'empressai de regrouper quelques photos du bâtiment dans son état actuel et un tirage des plans à l'échelle du HO et je me mis au travail.

La construction est réalisée sur une base de carton bristol Canson de 2 mm, le reste étant composé exclusivement de plasticard. Le revêtement de brique et de pierre, tout comme le dallage de l'aménagement intérieur, proviennent des feuilles de parement de Slaters (UK). Les vitres sont réalisées à base de profilés plastiques Evergreen divers (USA) collés sur du plasticard transparent. La rambarde de l'escalier est elle aussi réalisée en profilés Evergreen (H-beam et U-beam pour les montants, profilés ronds fins pour les rambardes elles-mêmes). Toutes ces techniques ont déjà été expliquées au préalable dans plusieurs articles, et nous ne nous étendrons pas sur celles-ci. Précisons toutefois que le collage bristol-bristol et bristol-plasticard fait appel à la colle gel universelle de Scotch (tube vert) tandis que les collages du plastique sur lui-même est fait à la colle Revell Contacta Liquid. Pour ce qui est de la peinture, il a été fait usage des acryliques Vallejo des gammes Model Color et Train Color. Pour les parties en pierre ou en béton, il a été ajouté de la poudre Aérocél (charge minérale pour les résines) afin de donner une texture rugueuse à la peinture.

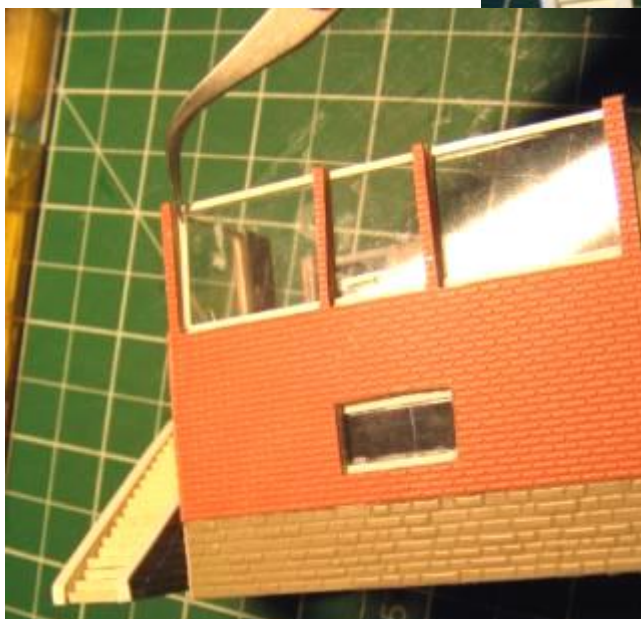
Nous sommes maintenant prêts à entamer la construction. Vous pourrez la suivre en un « reportage photo » détaillant les diverses étapes de construction.

Ricky.



Après avoir découpé les différents murs et collé les briques et pierres Slaters, l'assemblage des divers murs a été réalisé. On remarque à l'arrière du bâtiment le dépassement du parement de brique et pierres restant à rogner. Les marches de l'escalier ont été réalisées en bristol de 2 mm contrecollé.

Comme l'intérieur de la cabine sera aménagé, le sol et les murs ont été dotés d'un parement Slaters (ici parement blocs). On remarque le seuil intérieur en bristol sur la gauche le plancher intérieur étant un peu plus bas que le plancher du palier de l'escalier.



Les châssis de fenêtres sont réalisés en fins profilés de plastique Evergreen coupés à mesure un à un et collés en place à la colle Revell Contacta Liquid. La colle est apposée sur le dos des éléments de châssis, puis légèrement essuyés pour éviter au maximum de laisser des traces de colle sur le plastique transparent figurant le vitrage.



Les châssis de fenêtres ont été achevés, et notre cabine s'est également vue dotée d'une porte en position ouverte. La pierre de parement du muret de l'escalier est un fin profilé Evergreen plié à mesure puis collé à la Scotch.

La réalisation des portes du rez-de-chaussée (portes métalliques) fait appel à une autre technique. Les montants en relief sont tracés, puis on tranche légèrement en suivant les traits avant de peler la fine feuille de papier de surface du bristol, faisant apparaître les panneaux en retrait à la texture plus grainée.



Petite vue sur le plan de travail. A l'arrière-plan, on remarque le tirage des plans SNCB. La toiture est ici en cours de réalisation. Elle est construite exclusivement en carton bristol Canson de 2 mm coupé, façonnés et collés à la Scotch. Le « couvercle » du toit est réalisé en deux épaisseurs de bristol de 2 mm contrecollés aux bords biseautés à environ 40 degrés. Remarquez également l'intruse : la souris de l'ordinateur servant à visualiser les photos du modèle réel.





Les linteaux et seuils des portes et fenêtres sont également réalisés en profilés Evergreen. Les retours des chambranles de portes et fenêtres ont été aussi dotés de leur parement en briques et pierres. La pose du toit sur le bâtiment permet déjà de se rendre compte de l'aspect final que dégagera le bâtiment.

Vue de la partie arrière du bâtiment.



La réalisation des rambardes de l'escalier a débuté. Les montants (profilés en H, H + U pour l'angle et en U pour la partie accolée au bâtiment) ont été collés en place à la colle Scotch. Ensuite, les trois barres métalliques (elle aussi en profilés plastique Evergreen) sont coupées à mesure puis collées en place à la colle Revell Contacta. Une figurine non peinte Preiser, collée provisoirement sur un socle de plasticard fin, a été posée pour pouvoir juger de la bonne hauteur des rambardes.



Les rambardes ont été achevées. Il est à présent temps de se préparer pour la prochaine étape : la mise en peinture !

Ci-contre : Les sous-couches brique, pierre et béton ont été apposées. L'intérieur a également reçu une teinte gris clair de base.

Ci-dessous : Après application face par face d'un jus de couleur mortier sur les zones de briques (mélange de gris clair et d'un peu de beige) et de noir mat sur les zones de pierre ; un premier brossage à sec des teintes « briques » et « pierre » a été réalisé. La toiture a reçu pour sa part une première couche de gris basalte additionné de poudre aérocél pour représenter le grain du béton.







Ci-dessus et ci-contre : après avoir apposé la seconde couche de peinture « béton » sur la toiture et un nouveau lavis de noir mat suivi de brossages à sec de gris basalte, de beige puis de blanc sur les sous-bassements en pierre, les rambardes ont été peintes en gris acier (Natural Steel, Vallejo Train Color ) Les portes du rez-de-chaussée ont également été peintes avec cette teinte métallique. Les châssis de fenêtres, pour leur part, ne seront pas peints, la teinte blanche du plastique figurant parfaitement une peinture blanche laquée.



Voici le bâtiment mis en situation sur l'ébauche de socle avec le terrain réalisé en dépron contrecollé à la colle à bois.



Il est à présent temps de réaliser l'intérieur de notre cabine. Première étape, on réalise le caisson du bâti Siemens. Les éléments ronds sur lesquels s'encocheront les leviers proviennent d'un kit d'intérieur de cabine de Faller. Le bâti est réalisé en Forex de deux mm d'épaisseur, le dos étant lui un panneau de bristol d'un mm d'épaisseur. Le tableau synoptique du plan de voie a été tracé sur du plasticard d'un mm au marker à alcool.

Un positionnement « à blanc » des éléments dans la cabine permet de déceler d'éventuels problèmes d'aménagement. Par exemple, le plan de voie masque l'aménagement de l'arrière de la cabine.



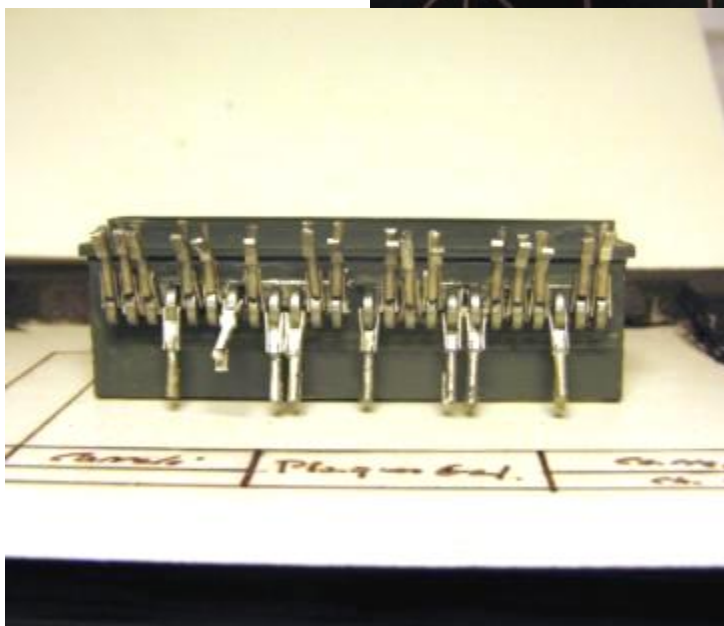
Le caisson du bâti Siemens et le mobilier d'intérieur est à présent peint en gris-vert. Seules les embases des leviers sont laissées brutes. Ils recevront une teinte acier ultérieurement.





Ci-contre : Assemblage des leviers du système de commande funiculaire Siemens. La base est un profilé en H de 6 mm de long, la partie centrale enlevée sur la moitié de cette longueur. On y colle ensuite un profilé rond Evergreen de 7 mm de long et de 1 mm de diamètre. Enfin, la palette est réalisée avec un bout de profilé HO 2 x 4 Evergreen plié à son tiers à un angle d'environ 20 degrés. Il sera collé sur le sommet du « manche ».

Ci-dessous : peinture des 24 leviers en couleur « acier » de Vallejo Train Color.



Le bâti est maintenant opérationnel, doté de ses 24 leviers, dont l'un d'entre eux en position intermédiaire. Une figurine sera positionnée, figurant le signaleur manœuvrant le levier.

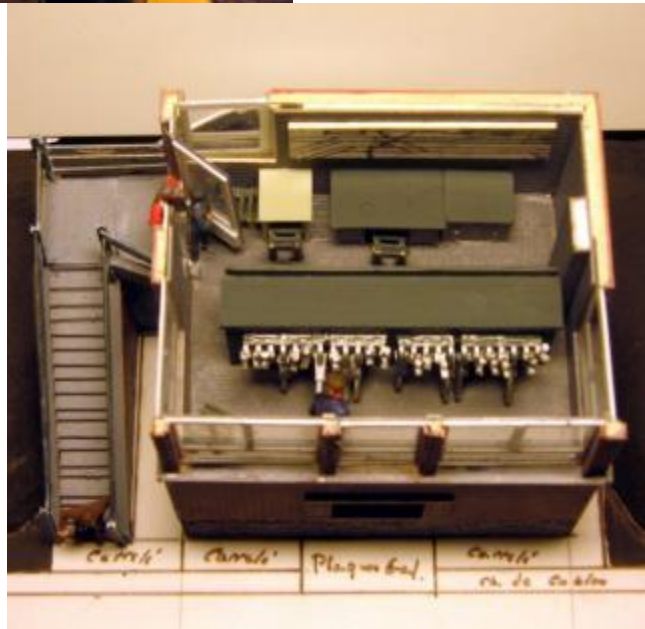




Ci-dessus : l'aménagement intérieur a été installé, et les figurines ajoutées. Seul le toit doit encore être posé. Il sera amovible, car le bâtiment devra être ultérieurement doté d'un éclairage intérieur.

Ci-contre : vue du dessus de l'intérieur de la cabine. L'aménagement intérieur et la présence du bâti Siemens ajoute une note supplémentaire de réalisme à notre bâtiment.

Ci-dessous : Le résultat final. Il ne reste plus qu'à intégrer la cabine sur le réseau !



## Le Train

Réalisé en 1964 par John Frankenheimer et Bernard Farrel, ce film met en lumière le conflit entre un officier allemand, le Colonel Von Waldheim (*Paul Scofield*), qui doit faire évacuer les tableaux de la Galerie Nationale du Jeu de Paume vers l'Allemagne Nazie, et Labiche (*Burt Lancaster*), un cheminot résistant, qui est chargé de conduire le train transportant ces œuvres d'art.

Alors que les alliés approchent de Paris en août 1944, le Colonel Von Waldheim tente désespérément de transférer les plus grandes œuvres d'art françaises vers l'Allemagne. Il parvient à mettre un train en route, lequel transportera ces œuvres alors que le chaos de la retraite s'abat sur les armées allemandes. La résistance française va toutefois faire tout pour empêcher l'occupant nazi de voler leur trésors d'art nationaux, et reçoivent ordre de Londres de ne surtout pas les détruire. Le chef de dépôt, Labiche, se voit confier la tâche d'établir la feuille de route du train et de le faire circuler sans accroc, mais il est aussi membre d'un réseau de résistance qui veut empêcher le vol des œuvres d'art. Avec l'aide d'autres résistants, il va élaborer une ruse pour empêcher le train de quitter le territoire français !

Les principales scènes ferroviaires furent réalisées à Argenteuil-triage, St-Ouen les docks, la Glacière-Gentilly, Vaires-Torcy et Gargenville. Pour la réalisation de ce film, les réalisateurs durent mettre en œuvre d'énormes moyens. L'une des scènes les plus spectaculaires est en effet le bombardement des installations de la gare de Vaires-sur-Marne, Papa Boule (*Michel Simon*) parvenant à sortir son train sous une pluie de bombes. Ces scènes de destructions furent en grande partie tournées dans l'ancien triage de Gargenville, requérant six semaines de préparations par plus de cinquante personnes dirigées par Lee Zavitz (dont la reconstitution en décor d'un ancien poste d'aiguillage), alors que la scène dure à peine moins d'une minute !

Il y a aussi l'impressionnante scène du télescopage de deux trains, tournée en gare d'Acquigny, la locomotive venant percuter le train déraillé, lancée à près de 100 km/h. Cette séquence nécessita des mesures de sécurité plus strictes ainsi qu'une assurance spéciale. Une seule prise de vue étant uniquement possible, il fallut sept caméras pour tourner cette scène, dont trois furent détruites accidentellement. Seul un type de locomotive à vapeur est visible dans ce film : le type 230 B, avec notamment la 1-230 B 739 et son tender 22 A 739, la 1-230 B 616, et enfin la 1-230 B 855 et son tender 22 A 886. Dans la scène du télescopage, on peut également voir une antique vapeur 030 de type Bourbonnais (la 757) qui se fait percuter par la 230 B.

Ce film est inspiré du livre écrit en 1961 par Rose Valland, curatrice du Musée du Jeu de Paume pendant la guerre, (représentée dans le film par Mlle Villard (*Suzanne Flon*)), et intitulé « Le front de l'Art : défense des collections françaises, 1939-1945 »

Avec « La Bataille du Rail », « Le Train » est donc un des rares films mettant en exergue la résistance des cheminots français. Le fait également que ce film ait été tourné en noir et blanc (malgré que le Technicolor existait déjà à l'époque) ajoute une atmosphère dramatique à ce film, en faisant à mon avis un des meilleurs films de guerre réalisé à ce jour avec « Sauvez le soldat Ryan », « Tora Tora Tora », « La Grande Evasion », « La Bataille d'Angleterre », « Attaque » (bataille des Ardennes), « L'Armée Des Ombres » (résistance), « Le Bateau » (sous-marin allemand) aussi présenté en 6 épisodes à la TV et « Coulez le Bismarck » ainsi que l'inévitable « Le Jour Le Plus Long » sans oublier bien entendu la superbe série « Frères d'Armes » réalisée par Tom Hanks (Saving Private Ryan, Apollo 13, Forrest Gump...)

Ricky

Sources : Allo Ciné ; IMDb

## 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)

<p><b>Project Management Consulting</b></p> <p><b>Karin Wouters</b> Senior Project Manager</p>	<p><b>wtah consult</b> within time &amp; budget</p> <p>Mobile : +32 496 86 66 18 Fax : +32 10 300 336 <a href="mailto:karin.wouters@wtah.be">karin.wouters@wtah.be</a></p> <p><small>Rue Héribert 8 8100 Glinne (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

Tél : 04 492 361 000

## Calendrier des projections

**Le mercredi 6 juillet et le 3 août 2011** soirée libre, pas de projection.

**Le Mercredi 7 Septembre 2011** : présentation du chemin de fer à vapeur du Furka-Oberalp ou la renaissance d'une ligne. Après l'abandon du tracé originel par le col de la Furka, suite au percement du tunnel de base, qui a permis l'exploitation de la ligne toute l'année, une poignée de bénévoles a remis en service l'ancien tracé par le col en activité et de surcroît, en traction vapeur. Le CD de Pierre Ruiz nous fait revivre cette fameuse épopée.

**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 de notre ami Ricky page 18 de cette revue nous donne une idée précise de ce film.

**Le Mercredi 2 Novembre 2011** : présentation de J.P. Dufays du documentaire sur la ligne du Simplon entre Brigue 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 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)**