

Correspondance

JUILLET-AOUT-SEPTEMBRE 2015

BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be



*Cutter Colle et huile de bras,
Team Expo à Sprimont (histoire),
1995-2015, 20 ans déjà, 2^o partie.*

Belgique - België
P.P. - P..B
4100 SERAING
BC 4109

Dépôt Seraing
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF Asbl :
Rue André Renard 6, 4100 SERAING

P 204113

Correspondance
Bulletin trimestriel

Rédacteurs : Collin A, Jean-François Magnée, Despontin Patrick (Pompon), Ricky.

Correcteur : Lucien Genet

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : le dernier voyage du tram vicinal Poulseur Sprimont Photo de J.H. Renard (30 avril 1965).

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 à la revue Correspondance (1 an, 4 numéros)

Règlement au compte IBAN : **BE 74 0682 3766 7407BIC GKCCBEBB**
de l'ALAF Asbl (Abonnement2015).

Tout courrier, concernant la revue, doit être adressé : Rue A. Renard, 6, 4100 Seraing
E-mail : alain.boulet.4@gmail.com
Site Internet : www.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 et séance pratique	Page 4
1995-2015 20ans déjà 2°partie	Page 5 à 8
Cutter, colle et huile de bras	Page 9 à 13
Team Expo au musée de la pierre	Page 14 à 16
Vie du club	Page 17
Chemise Alaf	Page 18
Formation à l'Esu, carnet rose et In Memoriam	Page 19
Calendrier des projections	Page 20

Journées Portes
Ouvertes

Samedi 7 et Dimanche 8
Novembre 2015

De 9 à 17 heures

Club ALAF

Dans son local

Rue de la Gare, 77
4102 OUGREE

P.A.F. : 3€

Bourse d'échange

Le dimanche 3 avril 2016
De 9 à 13 h

Ancienne Ecole du Château de
Sclessin Rue de Berloz

(Toujours à la même adresse)

Réservation obligatoire
auprès de

Xavier Leemans

Francoisxavier.leemans@skynet.be

On peut parler de l'histoire, du futur mais aussi du présent. C'est avec un certain regret qu'on peut, dans la région liégeoise, parler de la disparition du musée de Kinkempois. Les différentes collections qui séjournèrent dans le bâtiment administratif de la remise vont être dispersées aux quatre coins de la Belgique. Dommage, ces pièces historiques représentaient la vitrine de ce qu'étaient les chemins de fer à la belle époque, sans oublier un certain aspect didactique pour les enfants. Il est navrant que les différents pouvoirs qui nous gouvernent n'ont pas su (et surtout pas voulu) attraper la balle au bond.

Point de vue historique, cette édition nous remémore la vie du club il y a 20 ans. La disparition de la ligne vicinale Poulseur Sprimont il y a 50 ans n'est pas oubliée non plus (au travers du Team Expo). Ricky nous donne une leçon de collage de bâtiment miniature. Pour le futur, la revue nous dévoile les prochains rendez-vous importants.

Je vous souhaite un été plein de soleil avec la revue Correspondance et vous souhaite une bonne lecture à tous.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef

Rappel

Le comité tient à signaler qu'à ce jour il n'a encore enregistré que peu d'informations.

1. Le samedi 20/6 : visite du R.M.M. à Jambes (Namur).
2. Le samedi 25/7 : excursion à Brohl (Allemagne entre Cologne et Coblenze) pour une journée ferroviaire-vapeur sur le Vulkan-Express. Inscription auprès de Xavier Leemans aux réunions ou par son courriel : francoisxavier.leemans@skynet.be . Les déplacements se font comme d'habitude en voiture partagée. Une inscription le plus tôt, c'est le mieux.

Séances pratiques

La table ronde technique a fait apparaître quelques problèmes que nous comptons solutionner comme suit :

1. Des déraillements se produisent souvent au niveau des aiguillages en raison d'un mauvais écartement des essieux. Le 2 octobre 2015, Jean-François Magnée vous expliquera, à l'aide d'un calibre, la manière adéquate de régler si nécessaire vos essieux.

2. Pour assurer une bonne détection des convois sur le réseau continu digital, le dernier wagon devrait être graphité (ou placement d'une résistance). Le vendredi 9 octobre 2015, Grégoire Fontaine se fera un plaisir d'expliquer et de faire une démonstration de cette opération.

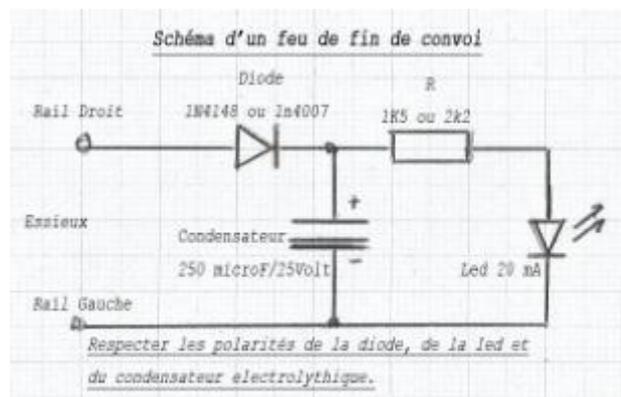
3. Pour éviter le graphitage, le problème peut être résolu en montant un feu de fin de convoi.

A cette séance du 9 octobre, Grégoire s'appliquera à vous expliquer également la manière

d'opérer. En plus de l'aspect technique de cette démo, l'aspect ludique d'un feu de fin de convoi n'est pas à négliger.

4. Nous voici à nouveau à l'expo de novembre qui frappe à nos portes. Nous avons besoin de membres désireux d'apprendre comment piloter le réseau et participer activement aux circulations des journées pendant l'année et surtout aux dites portes ouvertes. Le 16 octobre, Grégoire Fontaine et Alain Boulet expliqueront la conduite deux rails digital sur le grand réseau, Jean-Claude Menchior celle du réseau continu analogique et Pierre Ruiz celle du réseau 3 rails.

Texte Albert Collin.



1995-2015 20 ans déjà... La suite

Après le succès rencontré lors de premières expositions, il a fallu imaginer ce que nous allions présenter lors de nos prochaines ouvertures aux publics. Le comité et les membres du club, entourés des grands modélistes du moment, ont donc planché sur un grand projet.

L'idée du moment était de représenter la région liégeoise dans les années 50-60, afin d'y présenter des locomotives à vapeur et Diesel.

Le projet EL2010 était né, EL pour Etoile de Liège¹ et 2010 qui aurait dû voir la fin de la construction de ce grand réseau.

Mais un club, ce sont d'abord des personnes avec chacune une vision du modélisme. Ces visions ne sont toujours pas en accord avec la vie de ce club qui se doit de pouvoir contenter ses membres, toujours dans les limites du raisonnable et, surtout, financières qui nous sont imposées par notre statut de propriétaire de notre local.

Le projet initial était un réseau sur plusieurs niveaux avec un principe de point à point. Par exemple : le train d'Ostende quitte la gare de Liège et tout au long du réseau passe par les différents points de(s) ligne(s) qu'il traverse pour enfin arriver à sa gare de destination.

Mais au fil des années et des personnes qui sont passées par le club, le projet n'a pas pu aboutir.

Nous avons toujours le dilemme de savoir si le vieux réseau devait disparaître. Devant le succès qu'il rencontre auprès des visiteurs à chaque exposition, nous avons pris la décision de le garder et de l'inclure au mieux dans notre nouveau projet.

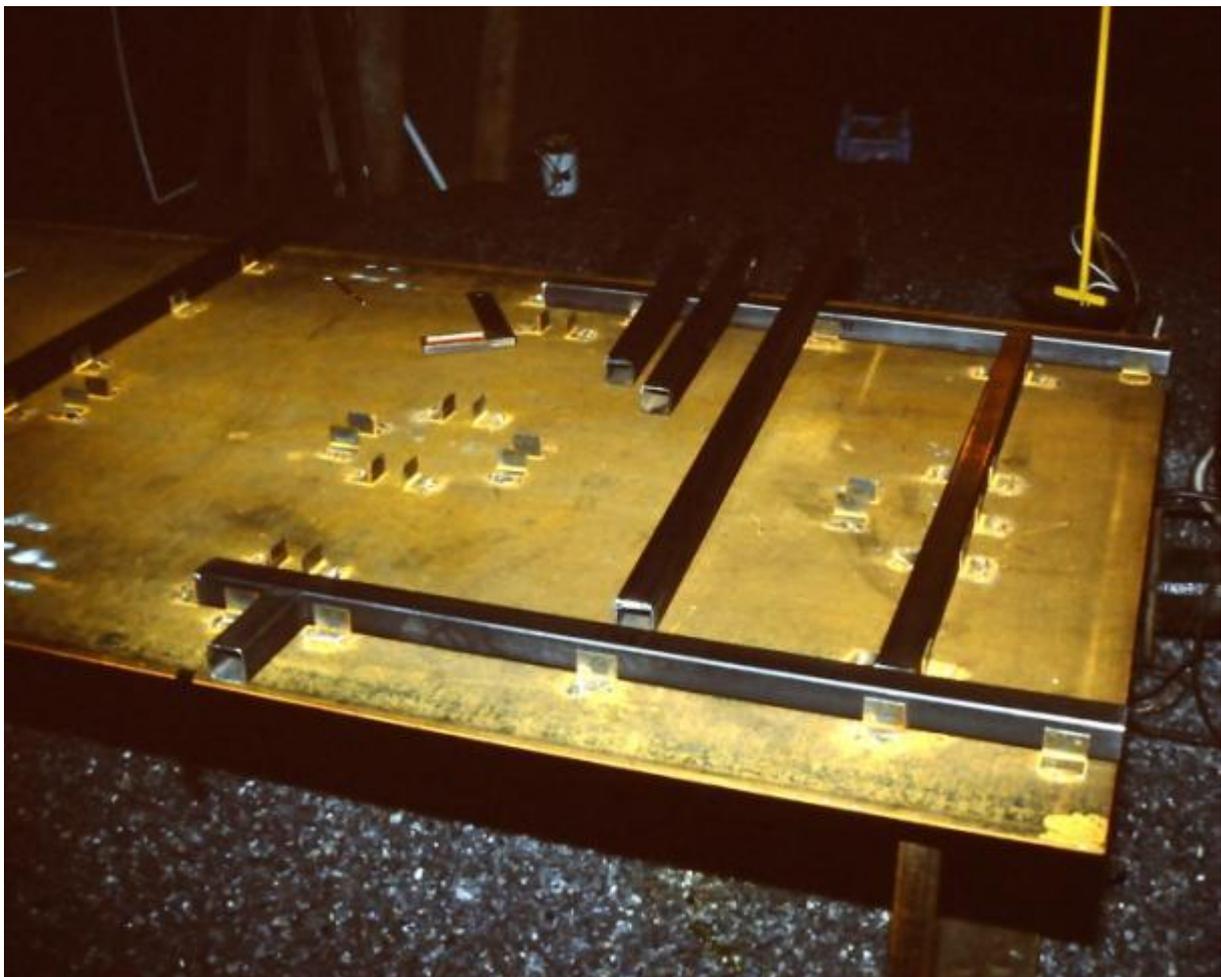
Les photos qui vous sont présentées ci-dessous vous montrent le début de ce grand projet. On y voit la préparation des châssis métalliques qui serviront de base à notre nouveau réseau, mais vous découvrirez aussi des membres en pleine réflexion sur le futur projet. Vous y reconnaîtrez certains, toujours chez nous actuellement.

Dans le prochain numéro de « Correspondance », vous pourrez découvrir l'état d'avancement des travaux et l'évolution future qui en découle.

A suivre.....

JFM

¹ Le réseau de Liège est en forme d'étoile avec de nombreuses lignes dont plusieurs à destination des réseaux étrangers (NS, SNCF, DB et CFL)







Cutter, colle et huile de bras.

Deuxième partie : Construction intégrale de bâtiments modèles réduits, exemple la « Terraced houses » en fond de décor.

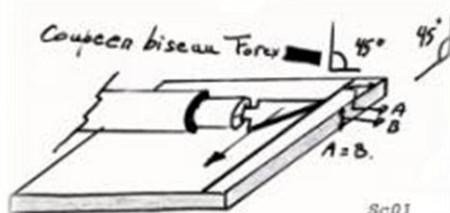
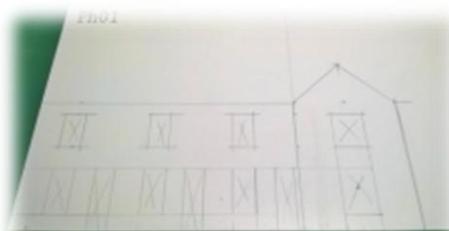
Dans ce second volet sur la construction intégrale de modèles réduits, nous allons aborder en détail la construction d'un bâtiment de « fond de décor » de A à Z. Toutes les techniques de construction de base ayant été détaillées dans le précédent volet de cette série, nous n'en parlerons donc plus ici. Pour vous rafraîchir la mémoire, nous vous conseillons donc de relire au préalable le volet précédent concernant les matériaux, outils et techniques avant d'aborder plus avant la construction de votre premier bâtiment en « scratch ».

Celui que nous allons vous présenter comme exemple est inspiré directement d'une réalisation que le modéliste britannique Geoff Taylor a présentée dans son ouvrage sur la construction de bâtiments, publié chez Wild Swan Publishing, mais libre à vous de vous baser sur un autre plan issu d'autres ouvrages de référence (hors série RMF, livre d'Alain Pras, etc.) ou de magazines spécialisés. Rien ne vous empêche également de réaliser vous-même le plan d'un bâtiment que vous souhaitez reproduire à partir de photos et de cotes prises sur site.

Une fois le plan en main, vous devrez en premier l'adapter à l'échelle à laquelle vous travaillerez. La formule de conversion pour obtenir le pourcentage de réduction (ou d'agrandissement) à appliquer pour la photocopie est simple : échelle du plan original multipliée par 100 et puis divisée par l'échelle finale.

Par exemple, pour transposer un plan du HO (1/87^e) au OO (1/76^e), il suffit d'appliquer l'opération suivante : $(87 \times 100) : 76 = 114,46$. Il suffira donc de photocopier votre plan avec un facteur d'agrandissement de 114.5 % pour transformer le plan HO en plan OO, ou de multiplier les cotes du plan HO par 1.1446 pour obtenir les dimensions à l'échelle OO.

Maintenant que votre plan est transposé à l'échelle, il vous suffit de le reporter sur votre feuille de Forex de 2 mm d'épaisseur (photo 01). Il faudra ensuite découper l'ensemble des éléments et ouvrir les différentes baies. Toutefois, l'arrière du bâtiment sera dans notre cas doté d'ouvertures



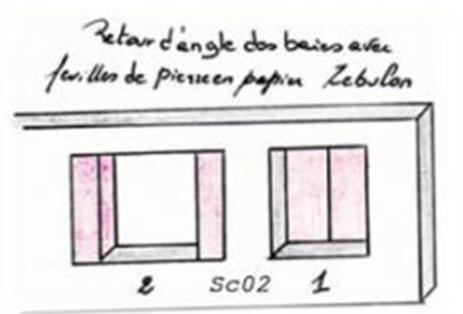
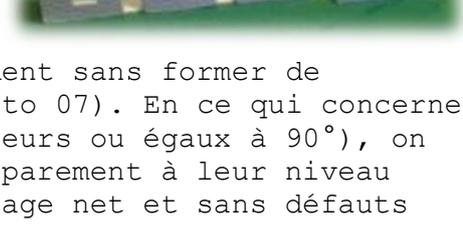
permettant l'accès pour installer un aménagement intérieur et un éventuel éclairage (photo 02). De plus, les tranches de connexion à angle droit devront être biseautées (Schéma 01) pour permettre un assemblage parfait sans joints apparents (ou presque), pratique hautement importante si l'on compte graver soi-même un revêtement de briques

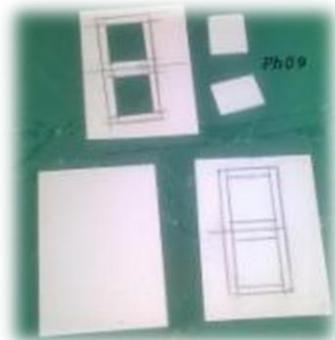
ou de pierres sur le Forex, comme on vous l'expliquera dans un prochain volet de cette série d'articles.

Il reste alors à assembler les différents éléments en utilisant la colle « scotch » afin d'obtenir la structure de base de votre bâtiment (photo 03). On remarquera que, pour les sections de grande longueur, l'ajout de planchers et de murs intérieurs permettra non seulement de rigidifier l'ensemble mais également de définir les différents volumes d'un éventuel aménagement intérieur (photo 04). Cela fait, on pourra enfin assembler entre eux les différents sous-éléments (deux dans notre cas) afin de former la structure finale du bâtiment (photo 05), et assemblage terminé, il est maintenant temps de penser à poser les feuilles de parement. Dans ce cas, voulant réaliser des cottages en pierre, on a choisi d'utiliser les feuilles de papier Canson estampé de Zebulon. Nota : Dans le cas d'un parement en feuilles plastiques de type « Slaters », la pose dudit parement sera effectuée avant assemblage des différents murs! Le collage de ces feuilles, après découpe des bords lisses à la latte et à l'équerre, se fera à la colle universelle scotch (photo 06). Au niveau des angles ouverts (supérieurs à

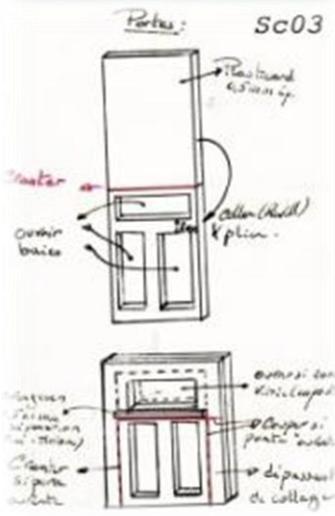
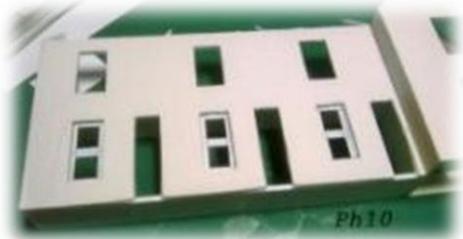


90 degrés), si la longueur de la feuille permet également de couvrir le pignon, on pourra plier celle-ci sur l'angle en écrasant légèrement l'angle de pliure afin que le parement adhère parfaitement sans former de « bulle » ou de plis (photo 07). En ce qui concerne les angles fermés (inférieurs ou égaux à 90°), on commencera le collage du parement à leur niveau afin d'obtenir un assemblage net et sans défauts (photo 08). On pourra aussi ouvrir les baies et couvrir les retours de baies (schéma 02). On découpe d'abord les bords supérieur et inférieur de la baie, puis on coupe verticalement au centre de haut en bas avant d'encoller et de replier les deux « volets » ainsi formés autour du retour de baie et de le fixer sur la paroi arrière du mur.





Il sera ainsi sécurisé à l'aide d'un morceau de papier collant transparent.



Une fois les baies ouvertes, on peut commencer l'assemblage des portes et fenêtres. Ces dernières seront assemblées selon la technique expliquée dans le volet précédent de cette série (photos 09 et 10). Pour les portes, par contre, que nous voulons réaliser avec panneaux en retrait, nous devons utiliser une technique quelque peu différente. Nous tracerons tout d'abord deux fois la surface de la baie de porte sur du styrène de 0.3 mm d'épaisseur (les deux « portes » se touchant au niveau du seuil, avec un bord de 5 mm sur les trois autres



bords), avant de dessiner sur l'une les ouvertures des vitrages et des panneaux en retraits et sur l'autre uniquement les zones vitrées. Après avoir évidé ces zones, on pourra alors donner un léger coup de cutter entre les deux « panneaux » de porte avant d'encoller le dos de l'un d'eux et de les replier l'un sur l'autre (schéma 03). Nous obtenons ainsi une porte avec les zones vitrées ouvertes et les zones de panneaux en retrait avec une demi-épaisseur pleine (photo 11). Si, comme dans notre cas, vous voulez réaliser une porte ouvrante, vous devrez la découper des « bordures » de collage, sauf sur la zone charnière qui recevra seulement un léger coup de cutter pour marquer le trait de pliure. Cela permettra de plier légèrement le styrène sans le casser afin d'entrouvrir la porte (photo 12). Pour l'ouvrir totalement, il sera alors préférable de découper totalement la partie mobile de la porte et de la coller sur la zone charnière une fois l'imposte et l'encadrement fixe collés au



dos du mur. Dès lors, avec un peu de dextérité et un brin de patience, on pourra aisément réaliser divers types de portes à panneaux en retrait, des portes entrouvertes à un ou deux battants et même ouvrir les



battants d'une fenêtre !
 (photo 13). Une fois les
 châssis des portes et
 fenêtres collés au dos des
 aies (photo 14), il nous
 restera à ajouter du profilé
 fin de .5 mm de section pour
 figurer les moulures
 présentes sur les bords de
 ces panneaux en retrait et
 d'installer les éléments en
 relief des châssis de porte
 (chambranles, etc.) en
 profilés de styrène avant de
 les coller en place sur le
 bâtiment (photo 15 & 16).



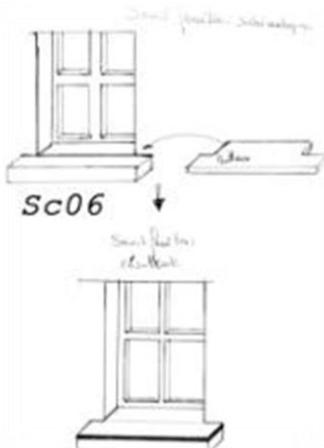
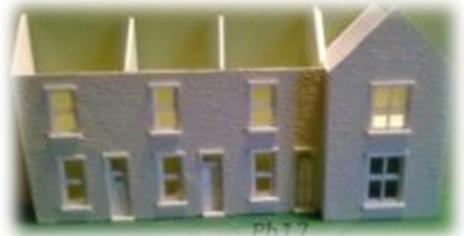
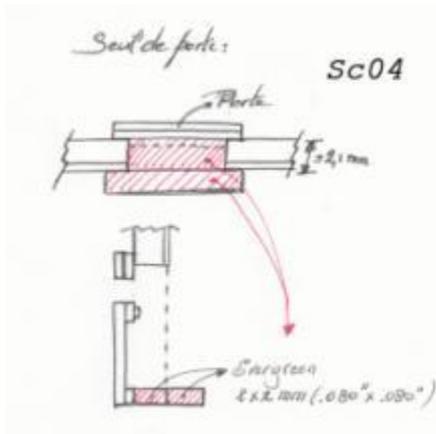
Une fois les châssis achevés, on pourra
 entamer la pose des
 seuils et linteaux de
 portes et fenêtres. Pour
 la réalisation des
 seuils, on posera d'abord
 un profilé de styrène de
 section carrée de 2 mm
 (.080 inch) dépassant de
 2 mm de chaque côté de la
 baie. Pour les portes, on
 installera d'abord contre
 elles un
 premier
 élément dans

le creux de la baie avant d'installer un
 second élément à l'extérieur cette
 dernière, dépassant également de 2 mm de
 chacun de ses côtés (Schéma 04 & 05).

L'épaisseur hors-mur des linteaux sera
 figurée par un profilé de 1 x 2 mm de
 section (.040 x .080 inch) dépassant
 également de 2 mm de chaque côté de la
 baie (photos 17 & 18). Ensuite, on
 pourra perfectionner l'apparence de ces
 seuils et linteaux

en posant une fine
 languette de
 styrène découpée
 en « T » dans du
 plasticard de 0.2
 mm, languette qui
 masquera donc le
 joint entre le
 seuil, le parement
 de pierre et le
 mur de base en
 Forex (schéma 06).

Une fois collée en place, on rognera l'excès



au cutter puis à la lime-mousse (Squadron Signal) afin d'obtenir un linteau sans joint apparent. Pour les seuils, on pourra éventuellement laisser un léger dépassement d'un demi-millimètre pour figurer une moulure sculptée dans la pierre et faisant office de goutte d'eau, donnant une apparence bien plus réaliste à votre appui de fenêtre (photo 19).



Maintenant que les seuils et linteaux sont achevés, il est temps de s'occuper de la toiture... *Dans la prochaine revue.*

Texte, photos et schémas Ricky.

Team Expo au musée de la pierre et histoire de la ligne vicinale.



Le team expo a exposé son réseau le samedi 1 et dimanche 2 mai au musée de la pierre à Sprimont.

Lieu: Rue Joseph Potier 54 - 4140 Sprimont.

Adresse Internet :

<http://www.sprimont.be/touristes/musee-de-la-pierre>

E-mail : musee.pierre.sprimont@skynet.be



Cette petite exposition de modélisme ferroviaire s'est déroulée dans le cadre d'une commémoration : l'arrêt de la ligne de chemin de fer vicinale Poulseur Sprimont le 30 avril 1965. Cette ligne à écartement de 1,435 m (alors que le réseau vicinal était essentiellement à voie métrique), longue de 9 kilomètres, est née le 9 décembre 1887. Le service voyageur verra le jour l'année suivante le 1 mars 1888. Cette ligne sera prolongée en trois fois vers Trooz et son fameux tunnel le 22 janvier 1908. Ce prolongement la portera à une longueur de 22 kilomètres avec 21 points d'arrêt. A Poulseur, elle est raccordée à la ligne 43 Liège Jemelle et, de l'autre côté, à Trooz, à la ligne 37 Liège Verviers Welkenraedt. L'acheminement des wagons de marchandises pouvaient ainsi se faire de manière rapide sans rupture de charge.

En 1917, lors de la première guerre mondiale, l'occupant démontra la ligne : elle ne sera reconstruite qu'en 1921.

Pour le prolongement, la situation économique de cette partie de la ligne est dramatique : les trains de voyageurs sont supprimés en 1936 et le démontage aura lieu 2 ans plus tard.

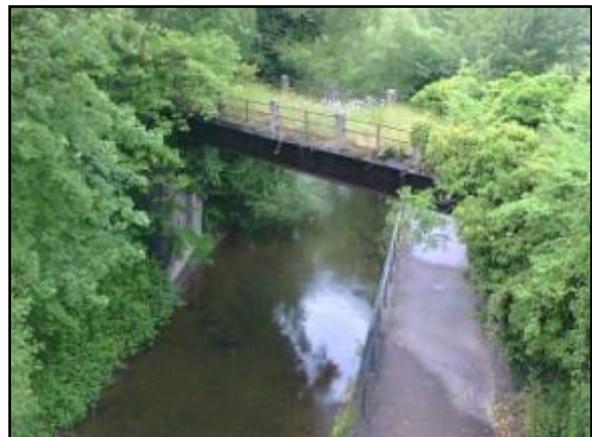
Sur le tronçon principal, lors de la 2^o guerre mondiale, le pont de Chanxhe saute le 11 mai 1940. Le trafic y sera interrompu jusque sa reconstruction en 1943. 1944 sera l'année de la fin du transport voyageur. Le service marchandise fonctionnera au ralenti jusque l'année 1961. Les hollandais, pour leurs digues qu'ils construisaient dans le but d'éviter que ne se reproduisent les terribles dégâts dus au mémorable raz de marée de 1953, commandent à partir de cette date, des milliers de tonnes de pierres aux carrières de Sprimont. Mais les vaillantes locos bi cabines typiquement vicinales arrivent lentement, mais sûrement, à bout de souffle tandis que la concurrence de la route se fait de plus en plus forte. La ligne verra le dernier train de marchandise circuler le 30 avril 1965 tracté par la locomotive 801. Le réseau ferré sera vite démonté et les rares traces visibles aujourd'hui sont assez rares.



Le 30 avril 1965, le personnel SNCV pose pour le dernier voyage devant la HL 801 : le chef de dépôt de Bassenge Mr Eykmans, le chauffeur, le machiniste Mr Arnolis, l'ouvrier de remise Mr Boulanger et le chef de train Mr Berleur. (ph. Jh Renard).

Les causes de l'arrêt définitif de lignes sont multiples : la fin du contrat des carrières vers l'étranger, les coûts d'exploitation de la ligne, personnels importants, matériel obsolète, l'ambiance de l'époque qui veut le tout à la route et la SNCV accusant des pertes d'exploitation.

Sur la photo de la première page, on peut admirer la locomotive 801 lors de son dernier voyage. Elle fait partie d'une petite série de 3 locos (800 à 802) construite aux ateliers Saint-Léonard à Liège à la suite d'une adjudication de 1885. Ces engins sont du type 030 avec le deuxième essieu moteur. La longueur était de 7,8 mètres pour un poids de 28,5 tonnes. Elles emportaient avec elle 1 tonne de charbon et 2.95 m³ d'eau. La surface de la grille était de 1.17 m² pour une pression de timbre de 10,3 kg/cm².



Des vestiges perdus : le pont vicinal à Chanxhe qui traverse le canal de l'Ourthe et le Ravel. Ph de gauche et quai de chargement d'une carrière de Chanxhe, le même que la photo de la première page.



Une exposition de documents divers concernant la ligne vicinale se trouvait dans les caves du musée de la pierre.

Un grand merci à Monsieur JH Renard pour les 2 photos d'époque qu'il a prises ce 30 avril 1965 qui ont permis d'illustrer cet article. Source historique provenant de la conférence donnée ce week-end par Mr Renard et par le livre "Les tramways au pays de Liège" tome 2. Editions GTF. Asbl.de Mrs E.Fellingue, R.Hanssen, M.Lambou et Jh.Renard.

Texte et photos actuelles d'A. Boulet. Toute reproduction interdite.

Vie du club

Ce vendredi 8 mai se déroulait, dans nos locaux le nettoyage de printemps. Un grand merci à tous ceux qui ont participé. Le comité.



Photos de Pompon.

Information pratique pour les membres.

Commande de chemise ALAF

Comme chaque année, je procéderai au mois de septembre à une nouvelle commande de chemise « ALAF ». Celle-ci est de couleur rouge (pas le choix et est fournie avec le logo du club).

Les tailles sont :

39-40	41-42
43-44	45-46
47-48	49-50

Deux modèles disponibles : soit manches longues ; soit manches courtes. Des chemises des tailles les plus courantes seront disponibles pour essayages. (Les 2 premières semaines de septembre, le vendredi soir lors des réunions). Le prix est fixé à 25,00 € par chemise (sauf augmentation du prix par le fournisseur). Chaque pièce commandée est payable d'avance en liquide auprès du trésorier qui se chargera de la commande. Attention, en cas de problème avec la taille, aucun échange n'est possible vu la personnalisation de la chemise avec notre logo, seule une revente auprès d'un membre du club sera possible.

La commande sera clôturée le 25 septembre 2015.

J-F. Magnée

**SPECIALISTE LIEGEOIS
FERROVIAIRE SUR PLUS
TOUTES MARQUES TOUTES
TOUT POUR LE DECOR,**

HOBBY 2000
MODELISME

**DU MODELISME
DE 1000 m²
ECHELLES
VEHICULES HO**

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.29.87 FAX : 04/343.66.03

Le bout en train

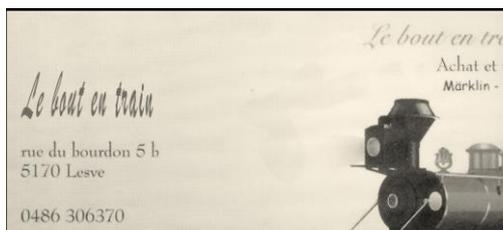
ACHAT ET VENTE

RUE DU BOURBON 5B

5170 LESVE

0486 306370

seron.jacqueline@skynet.be



Formation à l'utilisation du LokProgrammer d'Esu.

L'année passée, notre ami Etienne Noulard nous a consacré une journée informelle à l'utilisation de la console de chez Esu. Nous avons été enchantés de cette formation et des explications qui ont été fournies.

Nous avons l'intention d'organiser de la même façon un séminaire destiné à nos membres et qui serait de nature à expliquer la manière d'utiliser le LokProgrammer d'Esu.

Etienne Noulard peut fournir, moyennant commande un mois à l'avance, à celui qui le désire un LokProgrammer au prix de 135€ au lieu de 149€ (pour autant qu'il y ait au moins une commande totale de 4 appareils). La participation au séminaire n'implique aucune obligation d'achat et est entièrement gratuite.

Ce séminaire aura lieu le dimanche 22 novembre 2015 à 10 heures du matin.

+++++

In Memoriam

Nous avons appris la triste nouvelle du décès de la maman de Claude Godfrin.

Le club tout entier présente ses sincères condoléances à Claude, son épouse, à Michel, son frère, à toute la famille et les assure de leur sympathie émue.

Carnet Rose

Albert et Jeanne Collin ont eu le bonheur d'accueillir un petit fils dénommé Yohei (mer tranquille) le 11 mai 2015.

Le club s'associe à leur joie et félicite la famille.



Calendrier des projections

Le mercredi 1 juillet et le 5 août 2015, soirées libres, pas de projection.

Le mercredi 2 septembre 2015 : Le monde magique des trains miniatures en 70/80 avec les plus beaux trains européens en Allemagne, France, Angleterre et le réseau de l'Alaf à Voroux-Goreux. Ce film est prêté par Xavier Leemans

Le mercredi 7 octobre 2015 : Le film « cheminot » retraçant la vie des cheminots français.

Le mercredi 4 novembre 2015 : Fin de la trilogie du rail, film prêté par Pompon et qui cette fois-ci nous fait découvrir le rail dans les îles du sud de Nouvelle Zélande, ensuite par Vienne en Autriche, le pays de Galles ,le diable de Wenecja en Pologne et nous terminerons notre périple ferroviaire sur la ligne Apeldoorn-Dieren aux Pays-Bas.

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