

Correspondance

Avril - Mai - Juin - 2019



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be



*In Memoriam à Jean Euvard,
La Furka: Oberwald - Réalp,
Un futur, le tram à Liège.*

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 : A. Collin, Lucien Genet.

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : Automotrice 324 à Leuven. Photo J-F.

Magnée.

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 7407 BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl (Abonnement 2019).

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

In memoriam : Jean Evrard
Page 4

La Furka d'Oberwald à Réalp
Page 5 à 9

Un futur proche : Le tram à Liège
Page 10 à 18

Correction d'une erreur de légende
Page 19

Calendrier des projections
Page 22

Bourse d'échange

Le dimanche 7 avril 2019

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

Françoisxavier.leemans@skynet.be

Journées Portes **Ouvertes**

Samedi 2 et Dimanche 3

Novembre 2019

De 9 à 17 heures

Club ALAF

Dans son local

**Rue de la Gare, 77
4102 OUGREE**

P.A.F. : 3€

Tous pour le climat... Un article de la revue nous parle du projet pour le nouveau tram de la ville de Liège, en espérant qu'on ne retombe pas dans le syndrome de la place St Lambert bien connu des Liégeois. On espère que le projet ira à son terme dans les temps. Il apportera à la ville, engorgée par ses embouteillages légendaires, et à ses habitants un plus pour leurs déplacements.

Notre président A. Collin nous emporte sur la ligne sommitale de la Furka qui va d'Oberwald à Realp. Une idée pour vos prochaines randonnées de vacances.

In Memoriam est consacré à la disparition de M. Jean Evrard. Il était un abonné assidu de notre revue.

Dans quelques jours, notre club se prépare pour sa bourse annuelle, des volontaires sont demandés pour un coup de main. C'est une façon de prouver envers les autres que notre club possède une dynamique positive. Surtout, notre comptable peut compter sur une rentrée financière supplémentaire, ce qui n'est pas négligeable.

Les cartes des membres sont au comptoir du bar, un mot de passe s'y trouve au recto. Il vous donne accès aux pages du site réservées aux membres. Ce mot de passe est valable pour une seule année.

Par ces journées printanières, je vous souhaite à tous une très bonne lecture dans ce journal d'un nouveau format. Nous espérons que ça vous plaira.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
,

Chef

In Memoriam

C'est avec une profonde et sincère tristesse que nous venons d'apprendre le décès de M. JEAN EVRARD, un ami de l'ALAF.

JEAN était un abonné assidu à notre revue. Il nous rendait visite chaque année à notre fête de novembre et à chaque fois il nous exprimait toujours son admiration devant nos réalisations.

C'était un homme d'une grande et profonde gentillesse en plus d'être généreux. Les cadres relatant l'accident du tram au fond de notre rue, à hauteur de l'ancien pont d'Ougrée, diverses photos à caractère historique, le signal qui trône en bonne place dans notre local, sont des cadeaux qu'il nous avait offerts et qui resteront les témoins de son attachement à notre club. Ancien du tram et surtout des trolleys, il était un historien reconnu. Il parlait avec verve et passion de son passé ferroviaire et il avait contribué à des publications sur ce sujet qui lui tenait tant à cœur. Nous avons perdu un ami sincère et nous lui sommes reconnaissants de tout ce qu'il a apporté de positif à l'ALAF.

Nous présentons à Madame, à leurs enfants, petits-enfants et à toute la famille, nos condoléances émues et amicales.

Albert COLLIN
Président de l'ALAF.



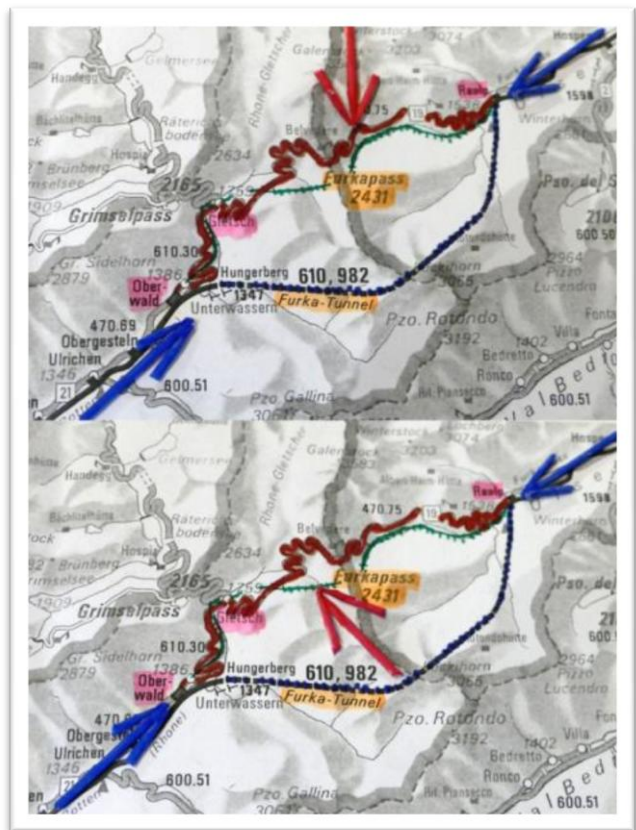
La ligne sommitale de la FURKA d'OBERWALD à REALP.

La saga d'une ligne ferroviaire sauvée grâce au courage et la volonté de passionnés

La Suisse est un pays composé de 26 cantons et qui est gouvernée en confédération. Parmi les pays d'Europe occidentale, c'est un des plus montagneux. Depuis toujours, ces montagnes ont constitué des obstacles naturels au déplacement des personnes et des biens. Très vite, les autorités cantonales se sont rendu compte que ces obstacles montagneux nuisaient au développement de l'économie. C'est ainsi que, dès les années 1850, un vaste programme de développement des routes de montagne se mit en place et donna lieu à la mise en chantier de ce que l'on a appelé col.



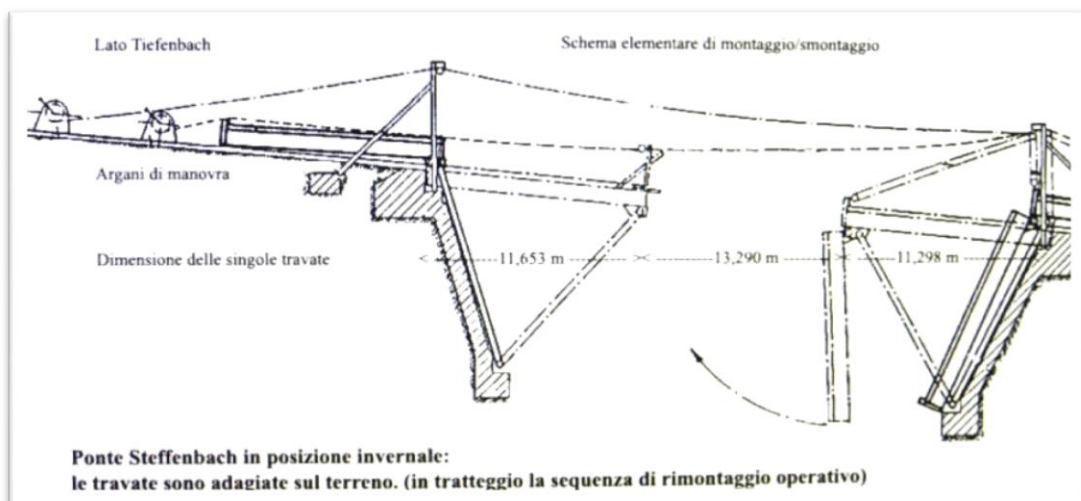
Pour réunir le canton du Valais à celui d'Uri on procéda à la construction du Col de la Furka (1867) qui aida à franchir la barrière montagneuse à une altitude de 2431 m pour un tracé de 28,7 km. Très vite on se rendit compte que, compte tenu des conditions climatiques, le franchissement de l'obstacle se limitait aux seuls mois d'été où la route était praticable (on a connu jusqu'à 16 m de neige). Il fut alors décidé de construire une ligne ferroviaire qui devait relier Brig à Disentis sous la direction du "FO" FURKA-OBERALP.



Cette ligne ferroviaire fut exploitée dès 1925 en traction vapeur assistée d'une crémaillère de Type Abt (à double denture décalée), les rampes atteignant jusqu'à 118/1000. L'exploitation ferroviaire, elle aussi, était soumise à rude épreuve en raison des conditions climatiques polaires, la ligne étant souvent recouverte par des congères pouvant atteindre 12 m de haut. Chaque année, la caténaire devait être démontée. Un élément non négligeable de l'exploitation de la ligne était la destruction systématique du viaduc de Steffenbach qui est situé dans un important et dangereux couloir à



avalanches, interrompant la circulation hivernale. Le dernier incident de destruction du viaduc ferroviaire eut lieu le 16/5/1916. La solution d'installer un pont amovible à réinstaller chaque année fut mis en œuvre et, dès le 25/8/1925, permit à nouveau un parcours complet de la ligne après son inauguration le 3/7/1926.



Bien qu'étant neutre, pendant la seconde guerre mondiale, la Suisse connut des difficultés d'approvisionnement en charbon et se tourna résolument vers la traction électrique. Dès le 1/9/1942, la ligne fut exploitée en traction électrique et continua à franchir la montagne au travers d'un tunnel sommital de 1874 m à une altitude de 2160 m (tunnel inauguré le 25/9/1915 au temps de la vapeur).



Le problème de la fermeture de la ligne de fin mai à début octobre, soit pendant 7 mois, était de nature à perturber les échanges entre Cantons et demandait une solution de circulation permanente : c'est ainsi qu'il fut décidé le percement d'un tunnel de base entre Oberwald et Realp. Celui-ci a une longueur de 15350 m. Les travaux ont été entamés en 1973 pour se terminer par son inauguration le 15/6/1981, sonnant ainsi le glas de la ligne sommitale dont la dernière circulation eut lieu le 11/10/1981.



Ce tunnel est un axe de ferroutage, des navettes fréquentes chargent voitures, camions et autocars sur des wagons aménagés en conséquence et tractés en rames homogènes réversibles, par une locomotive et une voiture-pilote.





Le tunnel de base est ouvert toute l'année et relie les 2 cantons du Valais et de Uri en +/- 3/4 d'heure à la grande satisfaction de tous les usagers. La ligne sommitale devenue sans utilité fut abandonnée par le FO depuis le 11/10/1981. Très vite la nature reprit ses droits et l'assiette de la voie se trouva envahie par la végétation, des arbres et des pierres tombées à la suite d'avalanches. Les amateurs locaux suisses et étrangers, parmi lesquels de nombreux allemands, autrichiens et autres pays européens furent peïnés du gâchis que représentait cette situation. Ils prirent les choses en main et s'organisèrent en groupe de travail dont le but était de rétablir et d'assainir l'assiette de la voie, la crémaillère, le tunnel de faîte, les ouvrages d'art et tout ce qui était lié à une circulation et une exploitation conforme. Ils travaillèrent bénévolement avec acharnement pour réaliser le but qu'ils s'étaient assigné pendant plus de 10 ans, tout en ayant créé leur société privée sous l'appellation "DFB" Dampfbahn Furka-Bergstrecke, qui signifie chemin de fer de la région montagneuse de la Furka. L'opération fut menée à bien d'une manière continue et donna comme résultat la réouverture de la totalité de la ligne d'une manière officielle le 12/8/2010, récompensant enfin les efforts constants de tous ses membres.

Actuellement, pour le plus grand plaisir des amateurs de train à vapeur et de beaux paysages, le DFB organise chaque année plusieurs circulations en traction vapeur et diesel qui sont ouvertes au grand public. C'est une expérience inoubliable qui vous est offerte par un personnel d'une grande courtoisie, accueillant et qui vit son service avec passion. L'association qui transporte +/- 30.000 personnes par an ne vit que par le dévouement et le bénévolat de toutes ses composantes participatives.

La locomotive HG 3/4 n° 4 *Photo page suivante.*

Caractéristiques :

- 42 T à charge
- 600 cv
- 14 bars
- Vit/max adhérence 45 km/h
- Vit/max crémaillère 15 km/h
- Remorque 60 tonnes en pente de 110/1000



Sigle de la DFB



Adresse internet incontournable pour un futur voyage:

<https://www.bvzholding.ch/fr/>

<https://www.matterhorn-gotthardbahn.ch/fr/hiver/>

<https://www.matterhorn-gotthardbahn.ch/fr/ete/>

<https://www.glacierexpress.ch/fr/>

<https://www.dfb.ch/index.php?id=986&L=2>

<https://www.zermatt.ch/fr>

<https://www.myswitzerland.com/fr-be/col-de-la-furka.html>

Iconographie à usage privé : photos 6/7/8 Wikipédia

Photo 16 sigle DFB

Toutes autres photos Albert Collin

Textes Albert Collin.

Toute reproduction interdite.

Un futur proche : " Le Tram " à Liège

C'est un miracle : le projet du tram dans notre cité ardente est en bonne voie. Ce 31 janvier 2019 a été signé un contrat entre l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et la société Tram'Ardent. Cette société est composée du groupe Colas, du constructeur de matériel roulant CAF et du holding financier DIF. Tout est au vert pour le début des travaux en mai 2019. Les permis de constructions sont toujours valables et les conditions financières sont également réunies (on parle de 360 millions d'Euros). La mission de cette société est de construire le réseau d'une longueur de 12 Km entre Sclessin et Coronmeuse, fournir les rames ainsi que leur maintenance et aménager l'espace autour de la voie. L'exploitation de la ligne est à charge de l'OTW.

Historique

Le premier tramway à Liège (voie 1435mm) à traction chevaline remonte à 1871. La première ligne reliait la gare des Guillemins à Coronmeuse en passant par la place St. Lambert sous l'appellation « chemin de fer américain ».

L'électrification débute en 1893 ce qui fut une première en Belgique. Des nouvelles lignes furent créées ce qui permit les liaisons vers le pont de Wandre, les communes de Chênée et Angleur. En 1927, les 2 sociétés "Les Tramways Liégeois" et les "Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions" sont réunies pour former la société "Tramways Unifiés de Liège et Extensions" sous la dénomination de "TULE". En 1931, cette société exploite 19 lignes et 4 dépôts :

Natalis, Cornillon,

Coronmeuse et Sainte-Foy. Après la seconde guerre, certaines lignes sont remplacées par des trolleybus. En 1960, il ne reste plus que 3 lignes et le dernier tram s'arrête de rouler en 1964. Le dernier trolleybus rentre définitivement au dépôt en 1971. Un projet de métro est déposé dans la suite des constructions routières de la fin des années 1960 : des tunnels sont creusés sous le quai de la Batte, place St Lambert et au carrefour de l'avenue Blondin. Après le



démantèlement de toutes les infrastructures, le projet et les travaux furent abandonnés, faute du monde politique de l'époque, particulièrement « frileux ». Depuis, notre ville ne dispose plus que d'autobus à traction diesel ou, récemment, hybrides.

Pour en revenir au début, une autre société de tramway fut fondée en parallèle en 1881 par l'entrepreneur Edouard Empain.

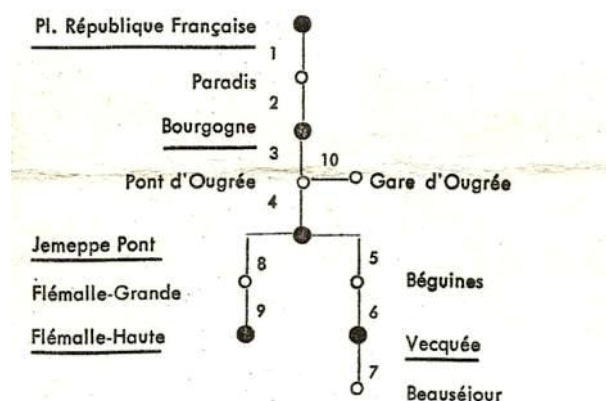
Cette société porte le nom " Railways Economiques de Liège Seraing et Extensions " RELSE. La première ligne reliait Jemeppe à Liège sur la rive gauche de la Meuse en traction à vapeur et écartement de 1435mm. La traction électrique s'imposa en 1900 et, à partir de 1905, la ligne s'étendit

du nouveau pont de Seraing vers le quartier de Lize (Seraing), ici à voie métrique ! En 1913 la commune de Flémalle fut reliée au réseau avec le raccordement de Jemeppe. En 1941, l'extension de Sclessin à la gare d'Ougrée est réalisée.

Dans les années cinquante, la société RELSE exploitait trois lignes de tramway : Liège à Flémalle Haute 13.2km, Liège à Seraing soit 15km et Ougrée, complétées par une ligne de trolleybus entre Seraing et la Mallieue 12km et huit lignes d'autobus. En 1960, la société est remplacée par la STILS

(Société des Transports Intercommunaux de Liège Seraing) qui fusionnera avec la STIAL (Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise) pour former la STIL (ancêtre des TEC Liège Verviers). En 1963, le tram d'Ougrée est remplacé par une simple navette d'Ougrée-pont à Ougrée-gare (en face de notre local) qui sera supprimée le 29 août 1965. Après l'abandon du tronçon entre le centre-ville et la place Leman le 27 mars 1967, il est supprimé entre ce terminus et Jemeppe le 3 novembre suivant, laissant Liège orphelin de ses trams.

Ce superbe matériel surnommé le "tram vert" circulera encore entre Seraing Bien Communaux, Pont de Seraing et Flémalle Haute jusqu'au 30 avril 1968.



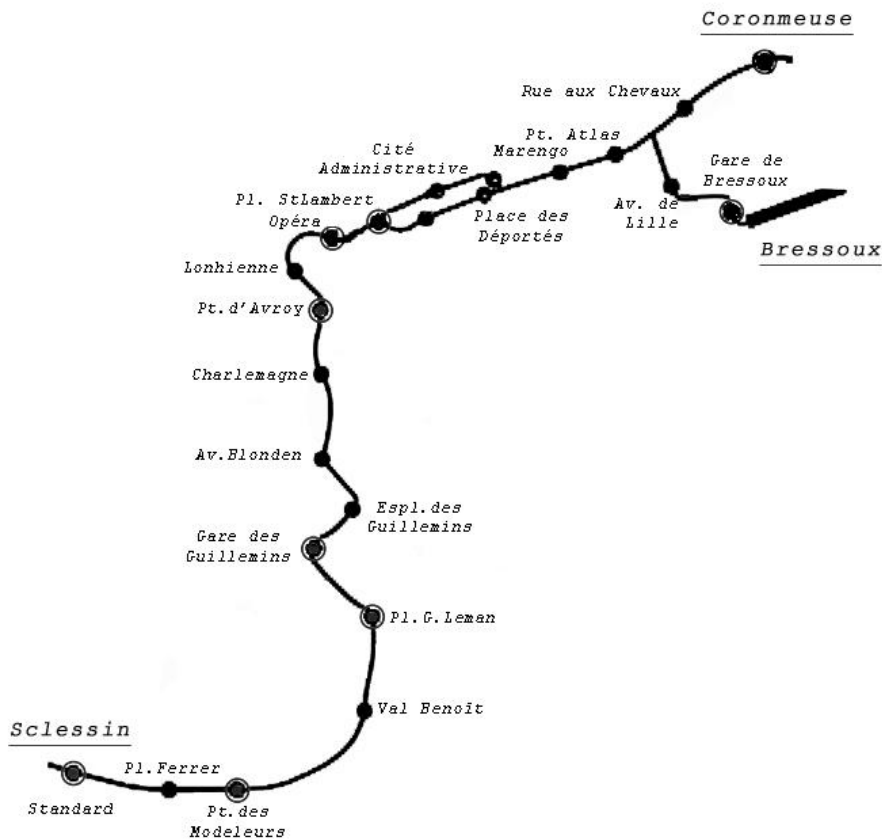
Le 19^e siècle vit également la création à l'échelle nationale d'un réseau de chemin de fer léger principalement à voie métrique (écartement 1 mètre) dans le but de relier les différentes régions rurales aux différentes villes. La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux SNCV fut créée en 1884 et inscrite dans une loi. En 1899, est créée la ligne Liège Barchon (électrifiée en 1910) qui avait son terminus au quai des pêcheurs. En 1900, Liège et la région de la Hesbaye et la ville de Tongres en 1905 sont réalisées (lignes électrifiées). Pour relier les différents sites de charbonnages, la SNCV construisit en 1910 les lignes Liège Hollogne, Liège Tilleur, Liège Ans, Liège Vottem et Liège Rocourt. En ville, la place St Lambert devint un véritable enchevêtrement de voies à différents écartements (métrique et standard) et de lignes aériennes : système perches à roulettes, pantographe et fils doubles pour les trolleybus. Après la seconde guerre mondiale, le transport individuel (voitures) conduisit à des restructurations progressives de toutes ces lignes, remplacées par des autobus. Le dernier tram vicinal (Liège Tongres) cessa de circuler à Liège le 23 décembre 1961 à 23H35' dans l'indifférence générale. Par contre, les 1 et 4 de la STIL le furent fin juillet 1964 dans la liesse abondamment relayée par la presse locale !



Le papa de Lucien en 1947 au terminus de Grâce-Berleur (flot).

Source Internet Photos domaine public.

Un futur proche



La nouvelle ligne de tram partira de Sclessin soit vers Coronmeuse, soit vers Bressoux. La ligne aura une longueur de 11.7Km pour un trajet de 30 minutes. Cette ligne desservira 21 stations dont certaines seront en liaison avec les lignes de bus. Ces stations seront Standard, Pt. des Modeleurs, G. Leman, Guillemins, Pt



Source Internet CAF

d'Avroy, Opéra, St Lambert, Coronmeuse et Bressoux. La ligne desservira des quartiers ayant des pôles historiques et économiques : on peut citer le Val Benoît, les Guillemins, le cœur historique, le futur Eco quartier Coronmeuse, ou la zone économique de Bressoux. La ligne couvrira les besoins d'une population importante, on parle de 70.000 habitants et de 40.000 étudiants. La ligne traversera, en pleine ville, 79 carrefours équipés de feux lumineux. La ligne entraînera la construction de 3 ponts, 1 dépôt situé à la gare ferroviaire de Bressoux (dépôt de garage et de maintenance) et 2 parkings relais. Les trams circuleront de 5 h du matin jusque 1 h du matin (lendemain). Les fréquences seront en heures de pointe de 4,30 minutes et en heures creuses de 15 minutes avec en journée un maximum de 7.30 minutes de fréquences, ce qui représente une vitesse commerciale de 19 à 20 km/h contre 10 à 13 km/h pour les autobus. Avec 240.000 m² d'espace d'aménagement urbain, de nouveaux mobiliers verront le jour : abris, tableaux d'affichage, etc. Une rame de tram (300 places), c'est par comparaison l'équivalent de 4 autobus ou de 250 voitures (1 ou 2 personnes par voitures).

Pour assurer ce service, 20 rames seront commandées chez "CAF " de type "Urbos 100" Chaque rame comprend 7 éléments articulés pour une longueur de 45m. La largeur est de 2m65 (2m32 pour les matériels STIL et vicinaux) pour une hauteur de 3m60. Chaque rame pèsera 64 tonnes (regardez bien lors de votre engagement sur une traversée de voies avec votre voiture ou même...à pied !!!!). 8 doubles portes de chaque côté donneront accès à un plancher uniformément plat situé à 35 cm de la hauteur de la voirie. Chaque rame sera alimentée en 750 Volts DC avec 2 systèmes d'alimentation : ligne aérienne et au sol (à vérifier). L'écartement des voies sera de 1435mm. Chaque rame sera équipée de 2 cabines de conduite ultra modernes, de la climatisation, 26 haut-parleurs d'annonces, 8 écrans d'affichage à simple face et de port USB pour 2 sièges. La capacité de chaque rame est de 310 passagers (4 passagers/m²) dont 58 places assises (45 cm de large), 3 places type PMR (personnes à mobilité réduites), poussettes et 2 espaces dédiés aux malvoyants. La couleur des rames avait été désignée auparavant par une enquête auprès de la population (du gris clair au gris foncé). Mais certaines rumeurs laisseraient à penser qu'on reprendrait les couleurs des rames des tramways des RELSE (couleur verte).

Les dates des travaux : à l'heure de l'impression de cette revue, on est à la reconnaissance avec sondage sur l'ensemble de la

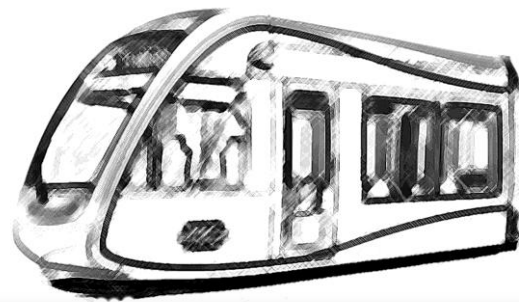
ligne. La présentation aux liégeois se fera courant avril 2019 avec des réunions par quartiers en présence des habitants. Les travaux, du fait des délais très courts, se dérouleront sur différents secteurs en même temps. Ceux-ci sont :

- La zone sud de Sclessin à l'avenue Blonden
- Les boulevards des Guillemins à l'Opéra
- Le centre historique de la ville, Opéra à Déportés
- Les quais, Déportés à Coronmeuse
- Le pont Atlas et la rive droite place L. de Geer
- Le dépôt à Bressoux.

Débuts des travaux en mai 2019 jusque fin 2021, 2022 sera consacré à l'équipement et finalisation des infrastructures. Octobre 2019 présentation de la maquette à l'échelle 1/1. La première rame sera livrée en mai 2021 et pourra faire des essais entre le dépôt et le pont Atlas. La dernière est attendue en avril 2022, les essais à blanc se feront d'août à septembre pour une mise en service au public en octobre 2022.

Durant les travaux, la circulation dans la ville sera fortement perturbée, des lignes de bus seront déplacées avec leurs arrêts.

L'avènement du tram va modifier le schéma de la circulation en ville pour les voitures : nouveaux ronds points, nouvelles dispositions des feux de signalisation, nouvelles rues mises en piétonnier, sens de circulation modifiés. Dans un avenir, les TEC vont revoir l'entièreté des lignes d'autobus. Certaines faisant doublons avec le tram disparaîtront.





Carrefour Avenue Blonden





Pont d'Avroy et Boulevard de la Sauvenière





Place St Lambert



Place du marché et la rue Féronstrée



Pont Atlas

Photos A.Boulet

Un futur éloigné

L'université, suite au Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de la ville, propose que le tronçon de notre nouvelle ligne soit prolongé du côté Standard jusqu'au pont de Seraing. Comme la tendance est du côté écologiste, la naissance d'une seule ligne de tram a un goût de trop peu. Quid des lignes de bus 1 et 4, lignes qui circulent dans le centre ville, remplacées par des trams et, pourquoi pas, la ligne entre Ans et Fléron, avec, en plus, le raccordement des hôpitaux (le futur complexe « Le mont Légia » ainsi que le CHR de la Citadelle et le CHU au Sart Tilman). On peut rêver, mais avec le monde politique actuel !!! A voir...et, une fois n'est pas coutume, espérons.

Te



Le bout en train

ACHAT ET VENTE
RUE DU BOURBON 5B
5170 LESVE
0486 306370
seron.jacqueline@skynet.be

Correction d'une erreur de légende

Comme chaque lecteur attentif l'a sans doute remarqué, une erreur s'est glissée dans la légende de la photo de couverture de notre revue de janvier/février/mars 2019. Il s'agit bien entendu d'une rame automotrice postale 961 sur le réseau de l'ALAF et non de l'autorail 961 Pour mémoire je voudrais apporter les précisions suivantes sur la terminologie ferroviaire.

1.- Le terme autorail désigne globalement un véhicule ferroviaire comportant une cabine de conduite à chaque extrémité, disposant d'un espace pour les voyageurs et alimenté en énergie thermique.
2.- Une automotrice est un véhicule ferroviaire, composé d'une seule caisse, aménagée pour le transport des voyageurs, à traction électrique.

3.- Une rame automotrice désigne un ensemble cohérent de véhicules ferroviaires attelés entre eux et qui assure sa propre propulsion.

Voici qui nous aura rafraîchi la mémoire. Pour le reste, merci encore aux relecteurs bénévoles qui s'efforcent de maintenir le niveau de votre revue. Nul n'est infailible !
La rédaction.



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 : 04/341.29.87 FAX :

04/342 66 02

**Project Management
Consulting**

**wtab
consult**
with time & budget

**Karin Wouters
Senior Project Manager**

**Mobile : +32 496 86 66 18
Fax : +32 10 300 216
karin.wouters@wtab.be**

**Rue Nicaise, 8
B-1341 Céroux (Ottignies-Louvain-la Neuve)
Belgium**

Calendrier des projections

Le mercredi 3 avril 2019 : La BR 01150, cette locomotive (de type Pacific) mythique des chemins de fer allemands laisse découvrir son activité sous toutes ses facettes.

Le mercredi 1 mai 2019 : Schnellzugdampflok in aktion : les locomotives à vapeur des express en action. Les trains rapides allemands tels qu'on aurait voulu mieux les connaître (pour les jeunes de 5 à 55 ans !).

Le mercredi 5 juin 2019 : Ce film d'atmosphère se concentre sur la ligne Triptis-Lobenstein-Blankenstein en Thuringe. Les locos des séries 50, 65 et 86 sont à l'honneur au travers des paysages de contes de fées. La P8 fait également partie de cette présentation.

Le mercredi 3 juillet et le 7 Août 2019 : soirées libres, pas de projection.

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:

liblepointdujour@skynet.be

