

LE BOUILLONNAIS

par Gérard BLONDEAU

C'est l'appellation couramment donnée par les Ardennais à la ligne de chemin de fer à voie étroite reliant Sedan en France à Corbion en Belgique.

Cette courte ligne (21 km), la dernière née du réseau ardennais, fit partie de la première charrette des suppressions ; aussi, le Bouillonnais possède-t-il l'insigne honneur d'être

la ligne la plus éphémère du département.

Liaisons routières au temps des diligences.

En 1789, 2 diligences et un coche relient hebdomadairement Sedan à la capitale ; durée du trajet : près de 2 jours.

Projets et palabres.

Dès la fin de la guerre de 1870 naquit un ambitieux projet : relier Paris à Berlin, à voie normale, en passant par les Ardennes. La majeure partie de la ligne existait déjà, tant en France, (Paris-Sedan) qu'en Belgique (Paliseul-Bertrix-Libramont) ; au-delà, on avait même l'embarras du choix, par Jemelle, Rivage, Liège ou via Bastogne et Gouvy.

Il ne manquait que 25 km à vol d'oiseau entre Sedan et Paliseul, une peccadille. Mais, au fil des ans, ce grand projet va devenir peau de chagrin.

A cette époque, les Ardennes étaient considérées comme une zone stratégique de première importance ; il faut se souvenir que jusqu'en 1918, les Prussiens sont à Metz, la frontière passant le long de l'étroite bande de la Meurthe-et-Moselle. L'autorité militaire s'opposait vivement à la construction de lignes franco-belges qui pourraient facilement devenir des voies de communication privilégiées pour un "éventuel" envahisseur. C'est ce même souci stratégique qui fit construire les voies départementales à l'écartement de 0,80 mètre, couramment utilisé en pareilles circonstances. (Voir Terres Ardennaises N° 10 de mars 85, l'article de Michel COIS-TIA).

Chaque année, inlassablement, le Conseil Général renouvelait sa demande auprès du Ministère de la Guerre ; et, l'imperturbable général Cavaignac refusait.

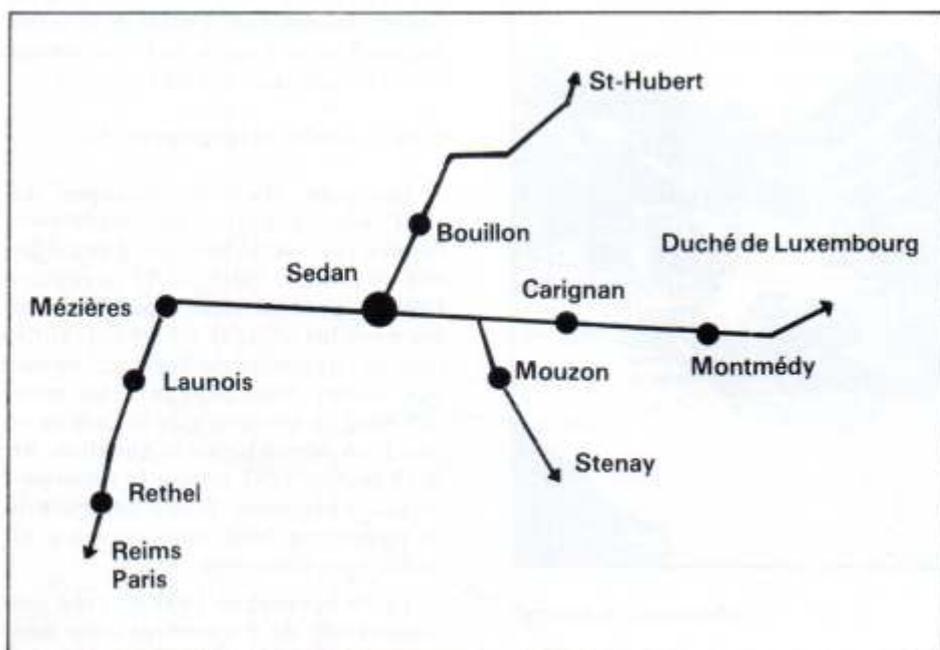
Situation des relations ferrées franco-belges en 1890 :

Département du Nord : 240 Km de frontière : 12 lignes.

Département de la Meuse : 20 Km de frontière : 1 ligne.

Département de la Meurthe-et-Moselle : 30 Km de frontière : 1 ligne.

Département des Ardennes : 90 Km de frontière : 1 ligne.



Collection D. Georges.

Il y a vraiment de quoi crier à l'injustice.

Du côté de la Belgique, on avance (2)

Dès 1890 la ligne à voie métrique Paliseul-Bouillon est ouverte au public. En avril 1891, les autorités belges (provinciales, municipales et ferroviaires) rencontrent leurs homologues français dans le but de prolonger, jusqu'à Sedan, la ligne Paliseul-Bouillon.

Dynamique, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, (S.N.C.V.) propose même de construire la voie sur le territoire français. Le

coût de la ligne est estimé à 750 000 Francs pour 14,4 Km.

Les deux parties sont confiantes sur le trafic tant voyageurs (spécialement lors de la saison touristique) que marchandises (bois et produits industriels).

Mais, quand on en arrive à parler finances, le bel enthousiasme communautaire baisse sérieusement : le préfet des Ardennes parle de la mauvaise situation de son département, (déjà !); les maires de Bazeilles, de la Chapelle et d'Illy éludent la question ; ceux de Sedan et de Givonne, pru-

dents, en référeront à leur conseil municipal ; seul le maire de Daigny annonce le chiffre qu'il pourra mettre dans l'escarcelle : 15.000 Francs.

Devant l'opiniâtreté des Belges à construire cette ligne, les Français leur demandent s'ils ne veulent pas la financer ! la réponse de la S.N.C.V. est négative au-delà de la frontière : courageux, soit, mais pas philanthropes.

En conclusion, tout le monde est d'accord sur l'utilité de relier Sedan à Bouillon par une voie unique à l'écartement de 1 mètre. Tous, sauf le Ministère de la Guerre qui, de Paris, va bloquer pendant 10 ans, toutes négociations.

En 1903, la S.N.C.V., toujours dynamique, projette de relier Pussemange, Sugny et Corbion à leur chef-lieu de canton, Bouillon. La ligne de Sedan viendrait se greffer à la sortie de Bouillon et la ligne de Pussemange serait prolongée vers Nouzonville.

Côté français, on tergiverse (1) :

Déclarée d'utilité publique en 1873, le projet dort au Ministère de la Guerre qui reconduit son veto d'année en année. Enfin, le 17 novembre 1896, le général Billot, voulant « rompre avec les anciens errements sur le rôle des chemins de fer » est ouvert aux lignes franco-belges. Un mois plus tard, le Ministère de la Guerre se penche à nouveau sur la question, et, le 19 février 1897 tombe la réponse : toujours négative. Il faut attendre le 14 novembre 1898 pour qu'il n'y ait plus d'opposition de principe.

Le 19 novembre 1900 se crée une commission de 9 membres pour examiner le dossier de l'enquête :

- MM. Mazuel, Rousseau, Georges (Finances),
- MM. Philippoteaux, Louise, Lapierre (Instruction),
- MM. Louvet, Deland'Huy, Albeau (Travaux Publics).

A cette époque, pour se rendre à Bouillon, les Sedanais prenaient l'omnibus, tiré par un cheval paisible qui arpentait la R.N. 77.

Les intérêts financiers, économiques, politiques... en jeu, à la fois nombreux et divergents, entraînent une véritable **querelle des tracés** :

3 solutions de Sedan à Givonne :

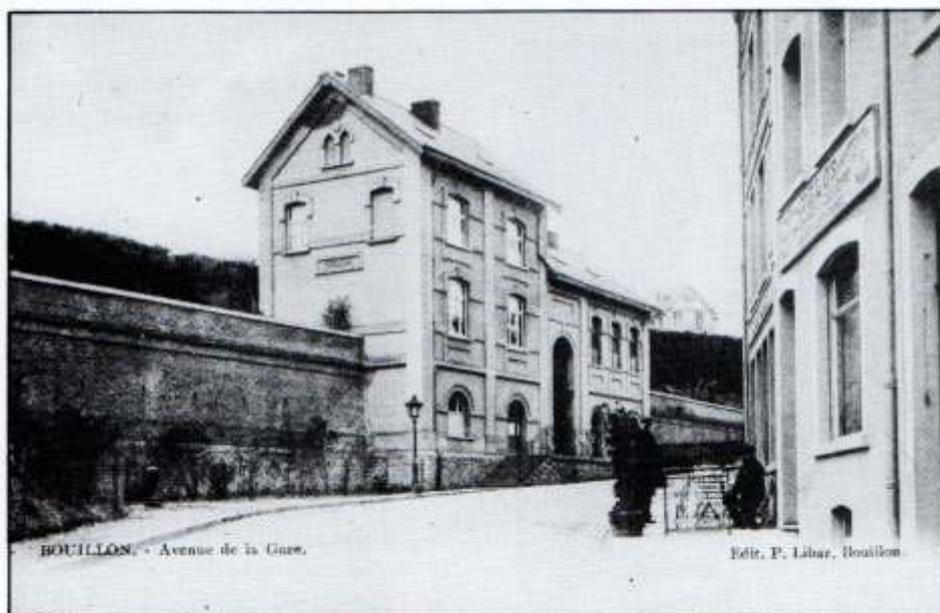
1) Prolonger le Tramway (ligne gare de Sedan-Fond de Givonne) jusque Givonne, La Chapelle... en accotement de la R.N. 77 ; la ligne électrifiée permettant de se jouer facilement des pentes.

2) Etablir la tête de ligne à Bazeilles

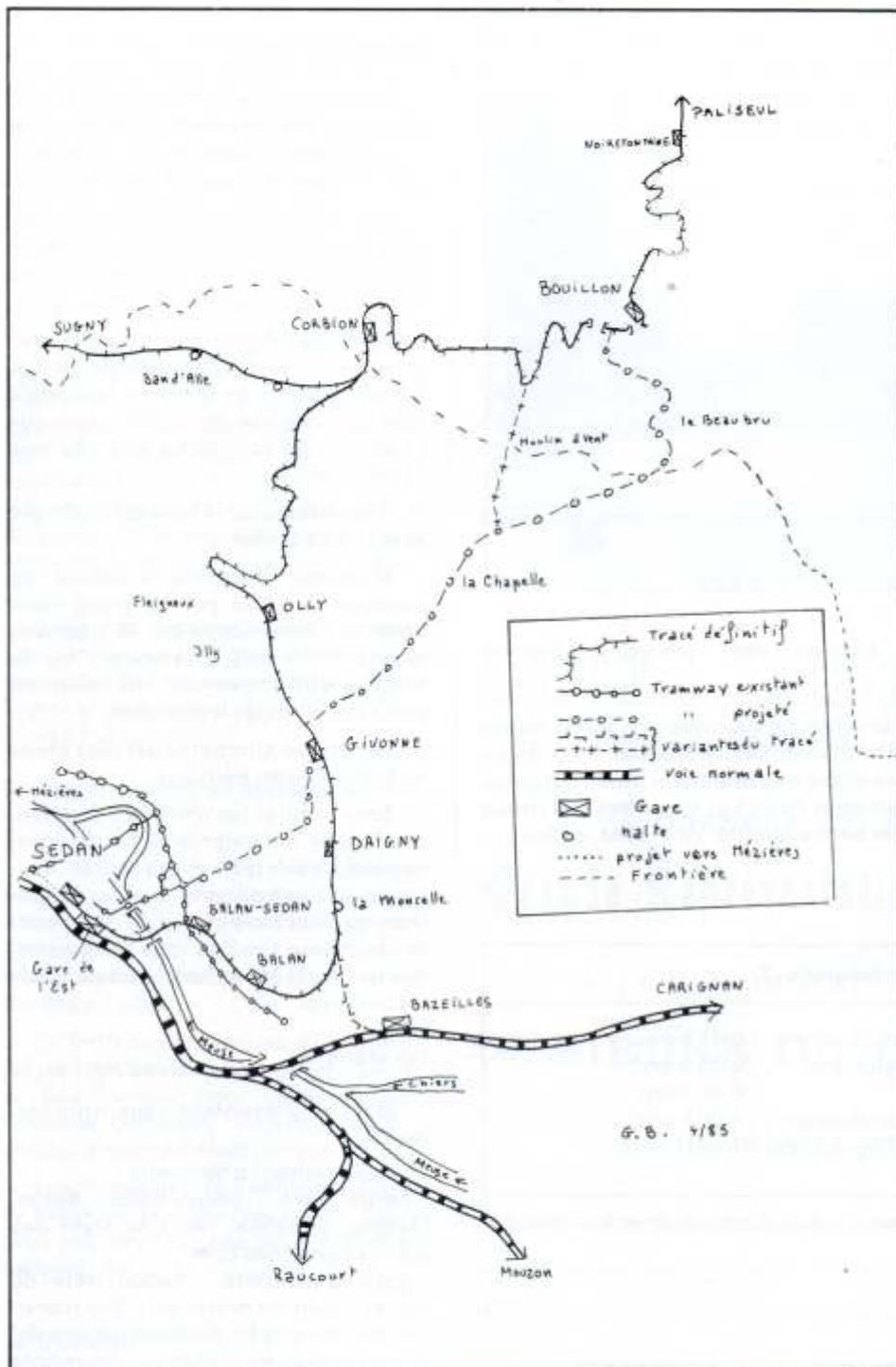


La gare de Bouillon - Côté cour et côté rue.

Collection J. Léonard.



Collection G. B.



En définitive, Sedan veut devenir tête de ligne : en 1904, le Conseil Municipal vote une subvention de 40 000 francs, payable en 4 ans ; en outre, la ville abandonne environ 10 000 m² de terrain estimés à 80 000 francs. Un dépôt du matériel sera construit à Sedan.

A l'unanimité, moins une voix, (refus motivé par la question de faible rentabilité), la Chambre de Commerce de Sedan marque son accord. Enfin, en 1905, les enquêtes préalables aux travaux sont lancées.

Les travaux

En 1907 la commission se compose ainsi (1) :

- M. Albeau : horticulteur paysagiste, conseiller d'arrondissement, à Sedan ;
- M. Bonhomme : filateur à Balan ;
- M. Bonneville : propriétaire, maire de Balan ;
- M. Charpentier : maire de Sedan ;
- M. Delhotel : industriel, Pr. du Conseil d'arrondissement, à Gaulier-Floing ;
- M. Depambour : négociant en charbon, à Sedan ;
- M. Lassaux : propriétaire, adjoint au maire de Sedan.

Un vaste chantier s'ouvre sur une quinzaine de Km : sur la Meuse, on construit un pont métallique à 2 arches, 9 ponceaux sur la Givonne et autres ruisseaux ; ici on creuse des tranchées, là on amène du remblai...

Rappelons que la section Bouillon-Corbion est ouverte en 1907.

Dès 1906 ont lieu les premiers déblaiements à Olly ; en mai 1909 l'infrastructure est achevée entre Sedan et Olly ; en novembre de la même

(si Sedan ne veut pas en financer une partie) et suivre la vallée de la Givonne.

3) Partir de Sedan pour rejoindre Daigny par Balan et la vallée de la Givonne.

Entre Givonne et Bouillon, 3 solutions :

1) Par Olly pour rejoindre la ligne Pussemange-Corbion.

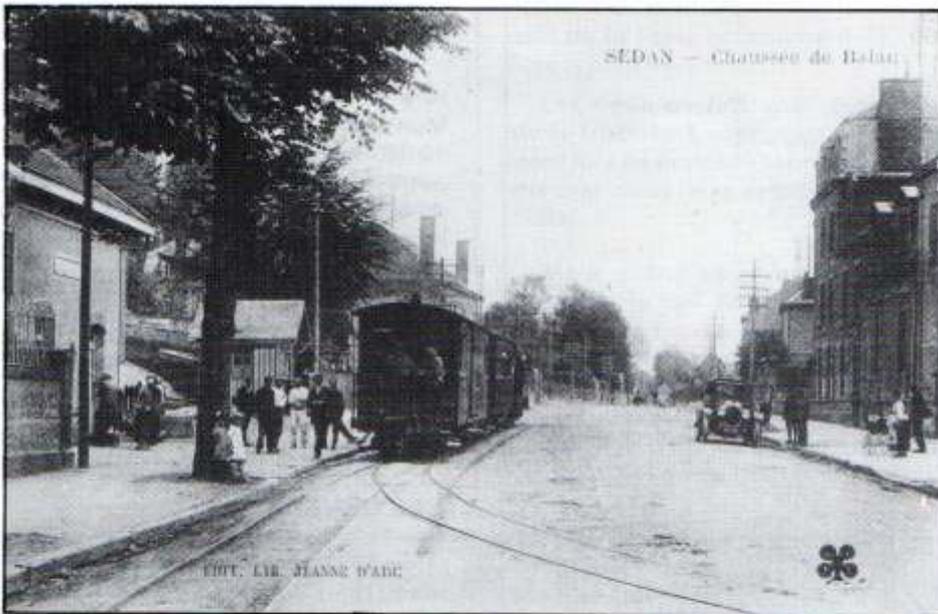
2) Par La Chapelle pour rejoindre la ligne Corbion-Bouillon près du Moulin à vent.

3) Par La Chapelle et le Beaubru pour arriver directement à Bouillon en suivant la Semois.

Sans compter les variantes de faible importance.



Collection G.B.



Collection G. B.
La gare de Sedan Balan.

année, la plate-forme est terminée entre Olly et la frontière. On pose la voie en juillet à Sedan ; elle arrive à Olly fin décembre et rejoint la ligne de la S.N.C.V. en mars 1910.

Sauf à la sortie de Givonne, la

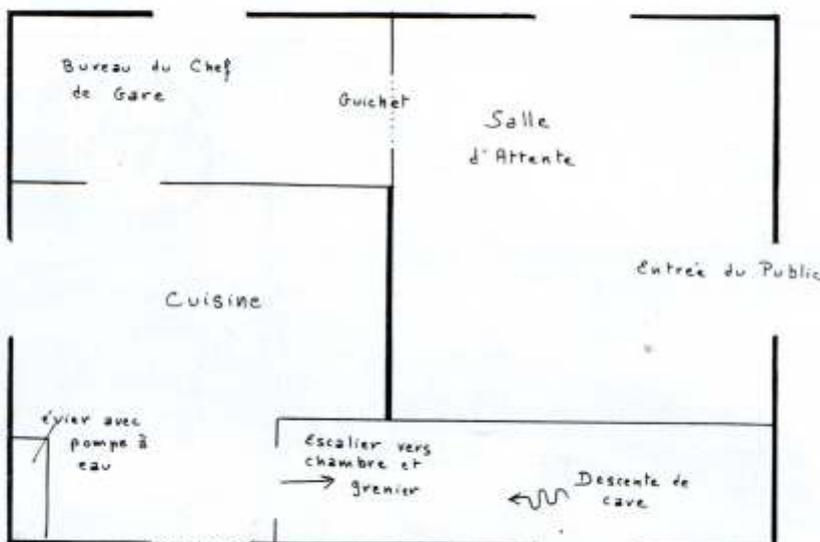
déclivité ne dépasse pas 0,035 mètre par mètre. Les courbes ont un rayon de 40 mètres minimum. Rails : Vignole en acier de 20 kg ; traverses : en chêne de bonne qualité, de 1,75 M. de long.

Salaires horaires en Belgique (2) :

Ouvriers, terrassiers, poseurs de voies	: 0,45 franc
Paveurs, maçons, peintres, talutiers	: 0,55 franc
Chef poseur de voie	: 0,60 franc
1 cheval avec tombereau et conducteur	: 1,00 franc
2 chevaux avec tombereau et conducteur	: 1,80 franc

En lisant bien ce tarif, une question se pose : valait-il mieux être homme ou cheval ?

Sedan — VALE PRAÏÉE — Givonne



Gare de BALAN : long. : 8m ; larg. : 5,6 m ; haut. : 8,5 m.
Plan aimablement communiqué par M. Arnaise demeurant en cette gare.

Les impedimenta :

La Compagnie de l'Est s'oppose à la mise au gabarit normal de la desserte du port fluvial, rive droite, à Sedan, par les Chemins de fer Ardennais.

Les militaires n'apprécient pas, (pas du tout), qu'on coupe en deux leur champ de manœuvre par un long remblai dans la prairie de Balan.

Monsieur Ranzoni fait grise mine : sa maison, sise à l'angle de la rue Porte de Balan et la route Nationale doit être rognée de moitié, pour que la courbe de la voie ne soit pas trop prononcée.

Il faut déplacer le bureau d'Octroi à la sortie de Sedan.

Monsieur Bertèche s'oppose au passage du train par la grand'route déjà bien encombrée par le tramway et les différents attelages ; vu le trafic, déjà important, le train ne pourra que rouler lentement.

Le tarif au kilomètre est plus élevé en France qu'en Belgique.

Sans oublier les chicanes des riverains dont on emprunte le potager, des industriels qui s'estiment mal servis par cette ligne, des ferrovipathes qui voudraient voir le train passer sous leur fenêtre, des ferroviphobes qui toussent à chaque panache de locomotive...

Les stations :

Elles se présentent sous trois formes :

- simple halte : La Moncelle ;
- petite gare : Sedan-Balan, Balan, Daigny, Givonne, dans le style des autres lignes des C.A. ;
- gare importante : Sedan (tête de ligne, dépôt du matériel), Olly (service des douanes), Corbion (douanes, correspondances, plaque tournante pour les locomotives françaises, garage), Bouillon (atelier garage, cour de marchandises).

Le matériel français (3) :

Il est identique à celui des autres lignes des C.F.D.A. :

- locomotives CORPET et LOUVET de 19 T. type 16-1.3.0.T appartenant à la série N°51 à 66, livrées entre 1905 et 1909 ;
- voitures à bogies, gabarit 2,20 mètres ;
- wagons à essieux.

La construction de la ligne Corbion-Pussemanage :

En 1908, le Comte de Briey, gou-

verneur de la province du Luxembourg demande au préfet des Ardennes d'accélérer la concession de cette portion de ligne qui relie deux communes belges en empruntant sur 4,5 km, le territoire français. La France se fait tirer l'oreille : par lettre du 10 février 1909, l'ingénieur en chef des Ponts & Chaussées de Mézières s'adresse à M. de Burlet, Directeur Général de la S.N.C.V. :

Le service des Eaux & Forêts demande l'établissement de 2 haltes avec port sec (sic), l'une au point de raccordement avec la ligne vers Sedan et l'autre devant les maisons forestières du Brûle à Mée. Or le service des Douanes s'y oppose et le Directeur du Génie de Reims attend la réponse du Ministère de la Guerre... (1).

Enfin les travaux seront menés rapidement et la ligne sera ouverte aussi en 1910, avec une petite gare à Sugny et une autre (du type de Corbion) à Pussemange.

Quelques projets et travaux en annexe :

En 1906 la Cie de l'Est veut agrandir ses cours de marchandises de 38 ares, le long de la gare du Bouillonnais ; en 1908, une 3^e cour de marchandises est créée pour l'échange du trafic entre les deux lignes.

En 1910 on reprend un ancien projet de 1906 envisageant de prolonger le Bouillonnais vers Mézières par Fresnois, Donchery, Villers-sur-Bar... On parle même d'électrification.

Les tramways de Sedan modifient le tracé de la ligne traversant Torcy pour desservir la gare des C.F.D.A. et celle de l'Est.

L'inauguration (1).

Fastueuse !

On lance plus de 200 invitations.

Le dimanche 17 juillet 1910, une cohorte de près de 150 notables, tout le Gotha régional luxembourgo-ardennais, se presse de gare en gare, de discours en banquet, de toasts en divertissements. En cette période de forte chaleur, la tenue "relaxée" est de rigueur : haut-de-forme, moustache et jaquette.

A 7 heures et demie : réception des autorités civiles et militaires.

A 8 heures inauguration officielle de la ligne.

A 12 heures et demie grand banquet dans le salon de l'hôtel de ville. Concert place Turenne.

A 3 heures de l'après-midi, au

Champ de Mars, représentation de l'Arlésienne. (C'était peut-être le nom que donnaient certains facétieux à cette ligne dont on parlait depuis si longtemps sans la voir).

De 8 heures et demie à 9 heures et demie concert au jardin d'horticulture avec éclairage vénitien et embrasement général.

De 10 heures à 2 heures du matin grand bal place Turenne.

Le 28 juillet, Louis Corbiau, Bourgmestre de Bouillon remercie Léon Charpentier, Maire de Sedan en ces termes chaleureux :

«Tous, nous conserverons longtemps le souvenir de l'accueil extrêmement amical qui nous a été fait et de l'admirable fête à laquelle nous avons assisté.

L'heureux événement que nous avons célébré ensemble contribuera à resserrer encore, s'il est possible, les liens d'amitié qui unissent depuis si longtemps les villes de Sedan et Bouillon».

Le dimanche 7 août se déroulent les cérémonies d'inauguration à Corbion, avec un nouveau banquet sous la présidence de M. Henry, bourgmestre de Corbion.

VILLE DE SEDAN

FÊTES D'INAUGURATION

de la Ligne du Chemin de fer de Sedan à la Frontière Belge

Dimanche 17 Juillet, à 3 heures

Grande Représentation de "L'ARLÉSIENNE"

AVEC LE CONCOURS

DE LA SOCIÉTÉ PHILHARMONIQUE DE SEDAN

TRIBUNE DU CHAMP-DE-MARS

Carte valable pour ~~deux~~ personnes

sedan. - R. Bourguignat.

Archives Municipales de Sedan - Cliché P. Guy.



La gare de Sedan - Cliché G. Blondeau.



Collection H. Jardy.

Archives Municipales de Sedan - Cliché Guy. →



L'exploitation commerciale.

Le service voyageurs

De 1910 à 1914, on relève 5 allers et retours quotidiens ; le train français s'arrête à Corbion où se trouve la correspondance pour Bouillon. (3)

Malgré sa vitesse, plutôt bucolique, (il faut une heure pour relier Sedan à Corbion, distants de 21 Km), le train attire du monde : ouvriers des usines de la Givonne, des usines de Bouillon (Ets. Devillez & Camion, Ferronnerie Bouillonnaise, Ets. Gérard Didier) venant par les lignes de Pali-seul et de Pussemange.

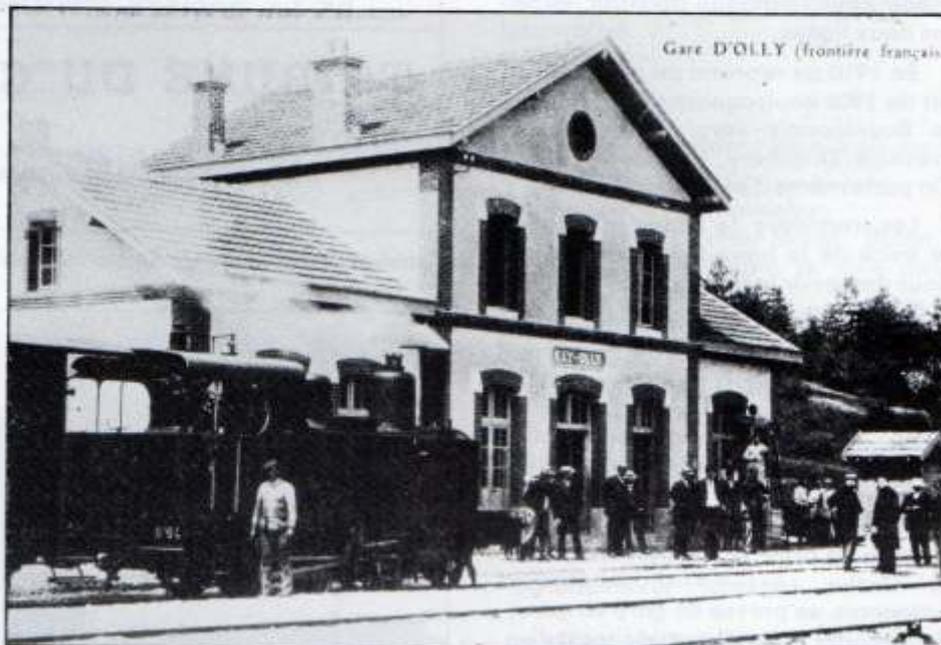
Le dimanche, et, pendant la belle saison, les touristes prennent place dans les wagons : on va jouer aux quilles à Olly, ou se promener dans les bois ; les plus fortunés prennent un billet pour Corbion où ils dégustent une omelette au jambon, arrosée d'une bonne bière belge ; on achète de cet excellent Tabac-Semois qu'on évitera d'exhiber, au retour, à la douane. Certains passent quelques jours de vacances au grand air et en altitude (400 m). Mais le fin du fin est de poursuivre jusqu'à Bouillon, la perle de la Semois, qui vit déjà du tourisme.

Monsieur Gillet, pensionné de la S.N.C.V., parle avec émotion des "trains radio" d'entre les deux guerres, ces trains spéciaux qui, de Pali-seul, pouvaient amener jusqu'à 1 700 personnes. Il fallait alors renforcer le parc de locomotives et de voitures en complétant celui de Bouillon par le matériel des dépôts de Maissin et de Pussemange ? Une loco de 23 T. tirait jusqu'à 9 voitures et un fourgon à

bagages. On évitait d'accrocher les balladeuses juste derrière la locomotive, histoire de ne pas retrouver les touristes constellés d'escarilles.

En août 1914, le Génie français fait sauter le pont sur la Meuse, le trafic est alors interrompu. Puis les Allemands restaurent un service pour

leurs besoins sanitaires : blessés et prisonniers du front de Champagne rapatriés vers l'arrière. Le train emprunte les voies du tramway de Sedan, dont l'exploitation a cessé lors de l'invasion allemande, (rues de Paris, Thiers, place Turenne, rues Gambetta, Carnot, du Ménéil).



La gare d'Olly - Collection P. Brasseur.

Malgré les précautions prises, le train, paraît-il, déraillait fréquemment ; et certains riverains se souviennent d'avoir entendu gémir les blessés que le convoi rapatriait.

Après la guerre, le service voyageurs reprend en 1920 dans un pays exsangue. Peu à peu, la population revenue, l'automobile grignote les

passagers au rail, d'autant plus que la distance entre Bouillon et Sedan par la RN 77 est bien plus courte.

Devant le déficit qui ne fait que croître, se présentent 2 solutions diamétralement opposées :

- Soit remplacer les trains à vapeur, lents, coûteux, poussiéreux et dé-



de Fer Ardennais vont saborder quelques lignes.

En mai 1929 l'annuaire des chemins de fer mentionne 2 A.R. quotidiens entre Sedan et Corbion (par fer) et un A.R. Sedan-Olly en autobus. (3)

En mars 1930 : 2 A.R. quotidiens entre Sedan et Bouillon par la route, (en une heure, par La Chapelle), et 2 A.R. Sedan-Olly. C'est fini, le Bouillonais a vécu. (3)

Sur la ligne Pussemange-Bouillon, le service par automotrices va durer jusqu'en 1955 pour s'éteindre à jamais, malgré l'expansion du tourisme, victime de la concurrence automobile, victime des coûts élevés d'entretien des voies. Un autobus assure la relève quotidienne. Une nouvelle génération de touristes est née : les autocaristes.

suets" par des automotrices rapides, confortables, souples d'emploi, propres et assurant une meilleure sécurité que les autobus ; réduire ainsi les coûts d'exploitation de près de 50% tout en assurant une fréquence accrue des trains. (2)

- Soit user le vieux matériel, diminuer le nombre d'allers et retours, laisser la ligne se gangréner par l'obsolescence et substituer peu à peu à ces locos anté-diluviennes des autobus.

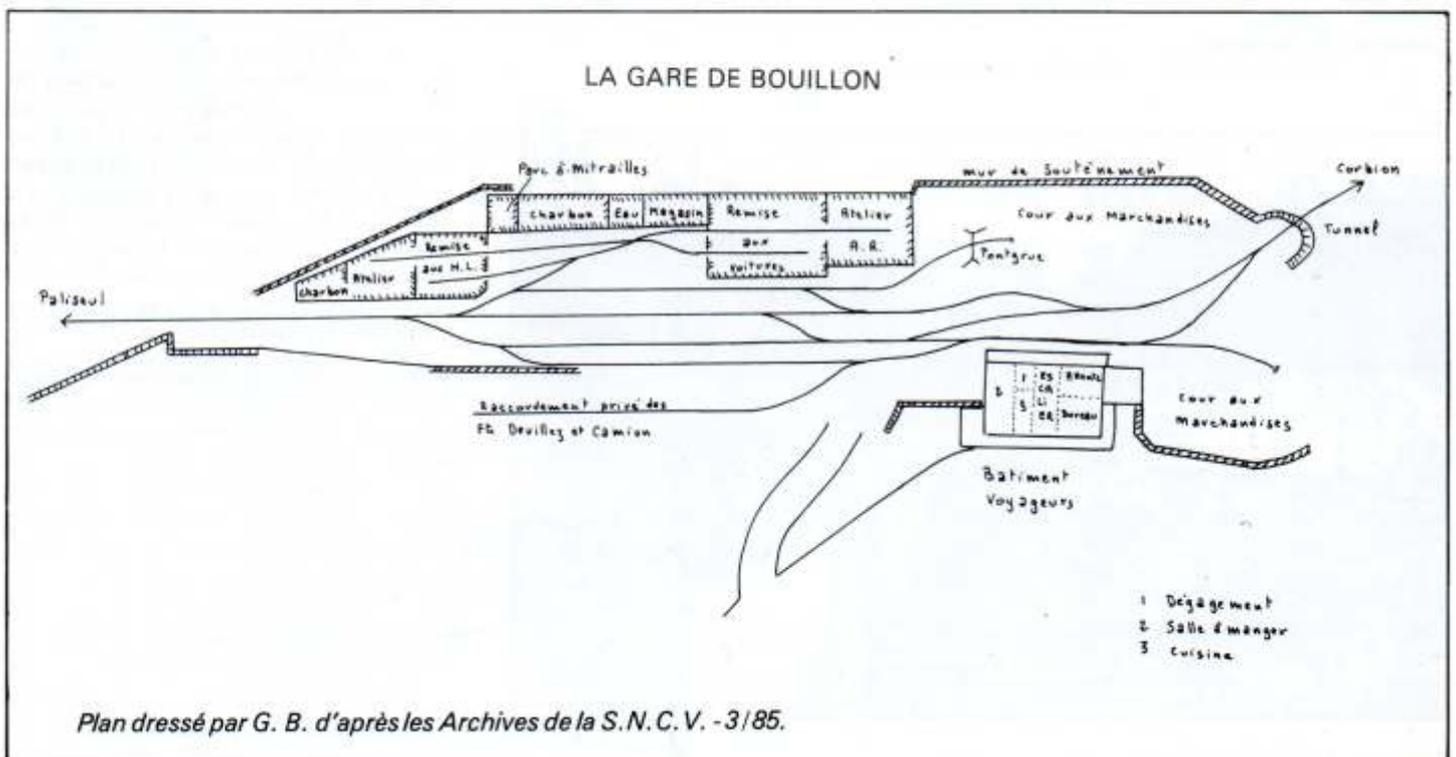
La S.N.C.V. opte pour la première solution : elle achète des autorails De Dion Bouton malgré le lourd investissement financier (une automotrice

coûtait 285 000 francs quand la recette annuelle de la ligne s'élevait à 319 000 francs). Judicieusement, les autorités provinciales désiraient maintenir les lignes luxembourgeoises, outil indispensable au développement agricole et social d'une contrée au relief accidenté. (2) La voie est même remplacée en 1938.

En France, on choisit la deuxième solution : le Conseil Général a tant à reconstruire dans les Ardennes qu'il ne juge pas opportun de moderniser les lignes à voies étroites. Et puis, la crise économique aidant, les Chemins

Le service marchandises

Comme celle de l'Ennemanne, la courte vallée de la Givonne était industrielle et prospère ; ne réclamait-on pas un raccordement à voie normale de Sedan ou Bazeilles jusqu'à Givonne ? Hélas, même avant l'ouverture de la ligne, certaines usines avaient disparu : la filature d'Olly brûle en 1908, la métallurgie givonnaise périclité face aux usines mieux desservies par les voies fluviales ou ferroviaires. De plus, certaines, n'appréciant pas un transbordement en gare de Sedan préférèrent relier directement cette dernière par un véhicule hippomobile.



Le flux des marchandises s'établit comme suit :

- de Bouillon à Corbion : chaux, engrais, farine, charbon, malt ;
- de Corbion à Bouillon : bois, pommes de terre, sabots ;
- vers Sugny : bois, écorces, briques, chaux, denrées coloniales, matières premières pour brasseries, matériaux de construction ;
- de part et d'autre de la frontière : sable, chaux, tôles, bois, farine, briques, charbon...

Pendant la première guerre mondiale, les Allemands établissent un raccordement en gare de Bazeilles pour y débarquer les grumes provenant de la forêt des Ardennes qu'ils dévastent sans répit.

Après 1920, lors de la réouverture de la ligne, le trafic marchandises est en baisse : fermeture d'usines, concurrence des camions, crise économique de 1930... ; tous ces éléments viennent obvier la rentabilité de la ligne. Entre Sedan et Corbion un trafic restreint persiste jusqu'en 1933 ; entre Pussemange et Bouillon, un flux de marchandises continue jusque dans les années 60, principalement pour l'acheminement du bois que viennent concurrencer tracteurs forestiers et camions puissants.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la S.N.C.V. assura quelques dessertes voyageurs et marchandises ; les vieilles locomotives à vapeur alimentées par des écorces de chênes

et quelques briquettes reprirent du service.

A noter que la S.N.C.V. exploite encore deux réseaux électriques très modernes : littoral belge et région de Charleroi. On peut aussi retrouver l'ambiance du vicinal en empruntant le tram touristique de la vallée de l'Aisne à Erézée, au nord-est de Marche, et celui des grottes de Han.

La fin.

La ligne du Bouillonnois est déclassée en 1937 ; une dernière fois les riverains voient le panache de fumée : chaque matin, la loco pousse quelques wagons au départ de Sedan, une équipe d'ouvriers démonte les rails, les charge sur les wagons ainsi que les éclisses, les tire-fond. Et le soir, le convoi repasse avec son chargement pour le déposer en gare de Sedan. Les traverses sont généralement vendues aux riverains.

Qu'est devenu le matériel français ? Où a-t-il été reversé ? Vraisemblablement sur d'autres lignes des C.A.

Quel fut le sort exact du Bouillonnois pendant le 2ème conflit mondial ? L'a-t-on remis en service pendant la drôle de guerre ? Les Allemands l'ont-ils utilisé, comme Messépré-Muno ? Mes recherches auprès des archives de la Bundeswehr sont restées infructueuses. Mutisme ou indifférence ?

Comme ses confrères de la Meuse, le pont du Bouillonnois a sauté en mai 40, ainsi que celui de la Hatrelle près d'Olly.

En 1947, la ligne est définitivement déclassée. Une partie de la surface de la gare est revendue à la Grande Brasserie Ardennaise, le restant est demandé par les Ponts & Chaussées pour y établir une gare routière. La ville veut récupérer le remblai de la prairie de Balan pour en faire une voie publique de contournement (l'actuellement avenue du Lac). Les gares sont vendues aux particuliers.

Le sort de la ligne de Pussemange à Bouillon est voisin : Messieurs Gillet et Léonard font partie de l'équipe de dépose des voies en 63/64. Les rails sont chargés à l'aide d'un treuil sur des wagons plats, tirés par une automotrice. Le matériel est stocké à Corbion où les voitures sont ferrillées. Un flamand achète 10 à 15 Km de traverses. Inutile, la gare de Corbion sera détruite en février 1981.

Le Bouillonnois n'a pas fonctionné un quart de siècle. Fallait-il le construire ? Fallait-il desservir de si petites



Collection P. Brasseur.



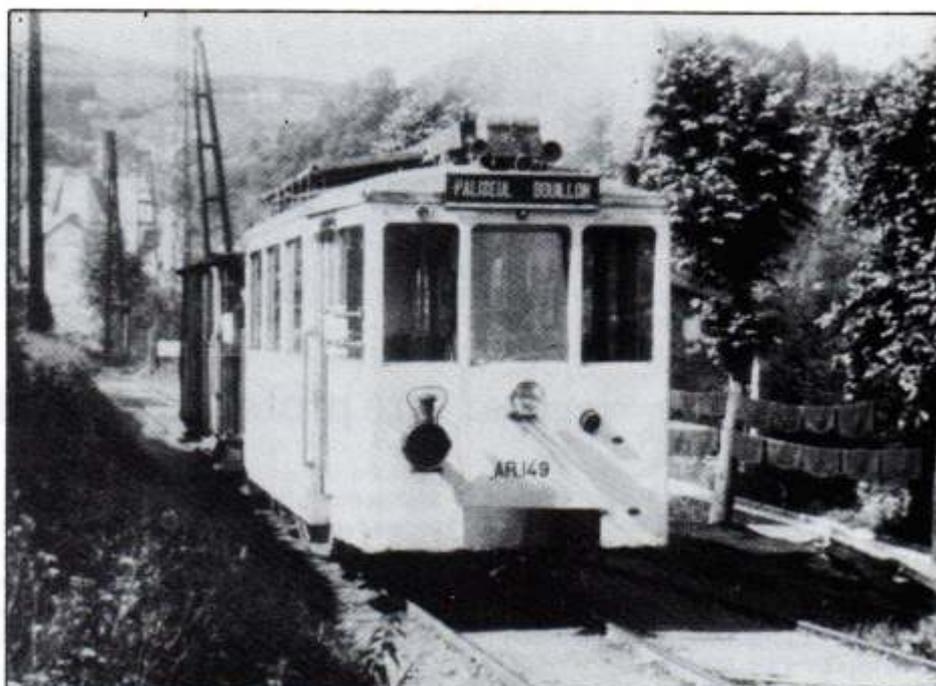
Bouillon - Le pont de France - Collection G. B.

localités et traverser une forêt, belle, certes, mais vide de population.

Cependant, il existe entre Bouillon et Sedan une longue histoire d'amour qui fera l'objet d'un livre (à paraître ultérieurement). Certaines personnes au courant de mes travaux, m'ont communiqué bien volontiers leurs souvenirs, leur documentation. Qu'elles soient ici vivement remerciées et si d'autres pouvaient encore le faire, j'en serais très heureux.

Sources bibliographiques :

- (1) Archives de la ville de Sedan
- (2) Archives de la S.N.C.V.
- (3) La vie du Rail



En montant vers Paliseul - Collection SNCV.

Les pages que vous venez de lire sont extraites d'un ouvrage en préparation où Gérard Blondeau retracera la vie du Bouillonnais et des communes qu'il traversa. "Terres Ardennaises" ne manquera pas de signaler à ses lecteurs la parution de cet ouvrage.

A noter que Gérard Blondeau a déjà fait paraître deux volumes très intéressants : "Cartoscopie de Sedan" - 272 pages, comportant 610 reproductions de cartes postales et documents d'époque dont 30 en couleurs, et "La gare de Sedan a 100 ans". Ces deux livres qui font honneur à l'histoire locale en général et ferroviaire en particulier, sont encore disponibles dans quelques librairies ; dépêchez-vous...

Vous pouvez lire dans le n°9 de "Terres Ardennaises", l'histoire du «TORE», dans le n°10 «LE RÉSEAU SUD des chemins de fer secondaires», et vous lirez dans le n°13 l'histoire de la ligne Mézières-Signy L'Abbaye-Wasigny-Renneville.



Pour toutes vos réceptions, repas de famille, communions, **LOUEZ LA VAISSELLE** chez

verilor

Équipement hôtelier - Collectivités

13, rue Moreau CHARLEVILLE-MÉZIÈRES
Tél. : 33.44.96

Espaces verts - Création - Entretien



PEPINIERES BRUNELET

Choix - Qualité - Prix

Devis gratuit sur demande

76, rue de la Fraternité
08000 VILLERS-SEMEUSE
Tél. : (24) 37.24.35 - (24) 57.02.59

Depuis 1936
spécialiste de l'encadrement tous styles

GALERIE

29, rue du Théâtre, Tél. 33.33.35
08000 CHARLEVILLE-MÉZIÈRES