



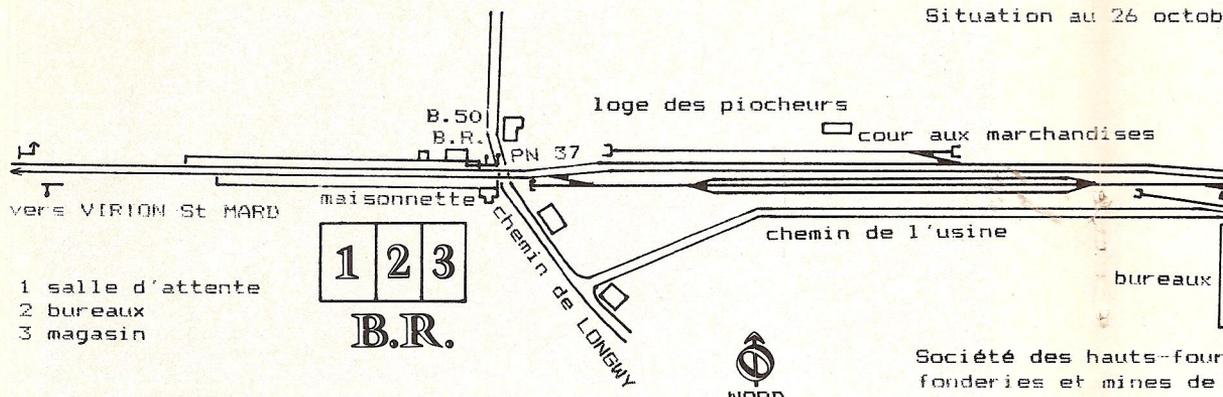
UN BAISSER DE

LA HALTE DE MUSSON

15.11.1881 - 02.06.1984

LA HALTIE D

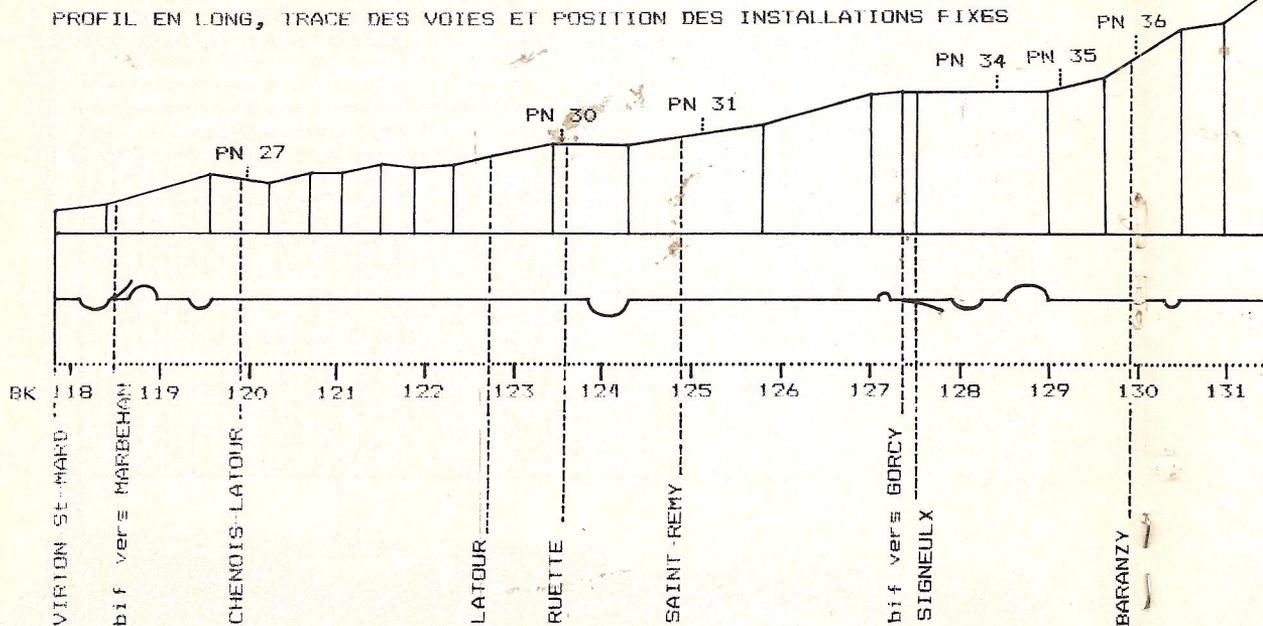
Situation au 26 octob



Ligne "Athus-Meuse":

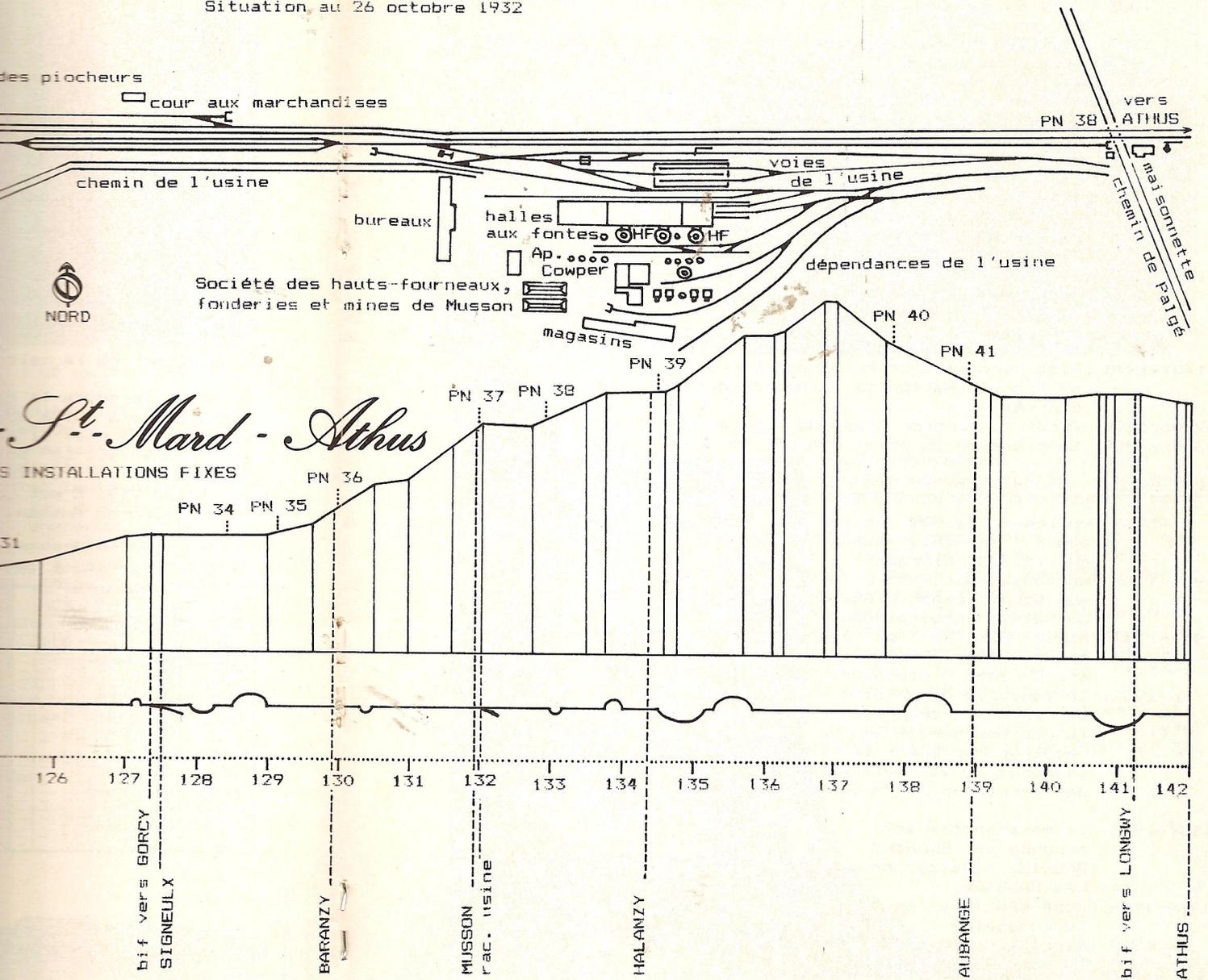
section Virton-St-Mard - Athus

PROFIL EN LONG, TRACE DES VOIES ET POSITION DES INSTALLATIONS FIXES



LIGNE DE MUSSON

Situation au 26 octobre 1932

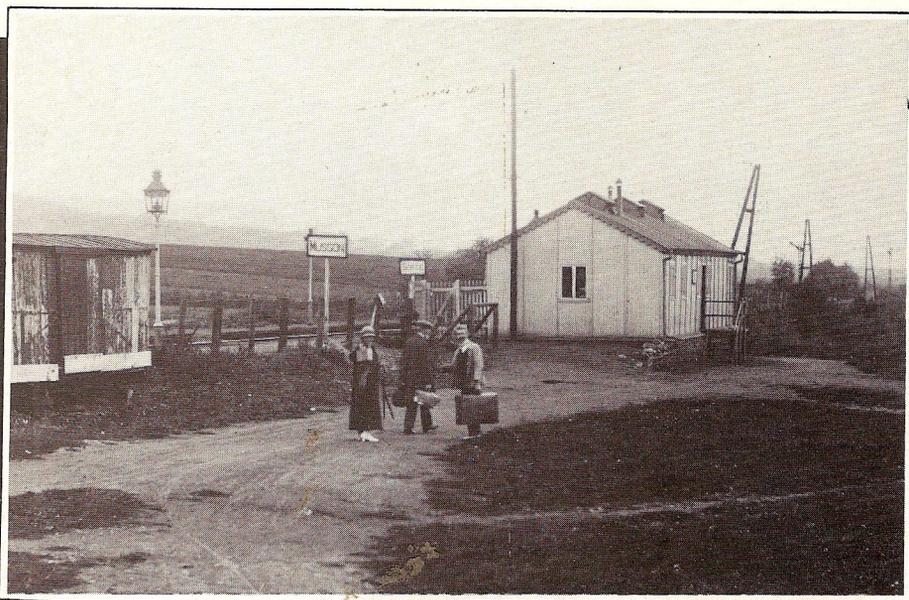


- 20/01/1877 Mise en service du tronçon "Athus-Signeulx", ligne 165
- 27/01/1881 Création de la Société des hauts - fourneaux, fonderies et mines de Musson
- 15/11/1881 Ouverture, "à l'essai", du point d'arrêt gardé de Musson
- 15/09/1883 Transformation du point d'arrêt en halte à l'essai
- 1885 Mise en service des deux premiers hauts - fourneaux de l'usine
- 1905 Décision de mise à double voie de la ligne Athus-Meuse
- + /- 1910 Mise en place de la signalisation et création du poste de block No 50 à Musson
- 1911 /1923 Travaux de mise à double voie de la ligne "Athus-Meuse"
- 01/10/1919 Transformation définitive du point d'arrêt de Musson en halte (dépendance d'Halanzy)
- 03/08/1920 Mise en service du premier bureau des recettes en bois
- /09/1923 Le tronçon Halanzy - Aubange est à double voie
- /04/1932 Mise en service du second bureau des recettes (en dur)
- /10/1932 Démolition du premier bureau des recettes
- 1939 La halte de Musson devient dépendance de la station de 3ème classe d'Halanzy
- 01/01/1964 La station d'Halanzy devient dépendance de celle d'Athus; de ce fait, Musson devient dépendance d'Athus également
- 11/06/1970 Automatisation des passages à niveau No 37 et 38 et suppression du poste de block No 50
- 01/09/1970 Mise hors service du second bureau des recettes et transformation de la dépendance en point d'arrêt
- 02/06/1984 Arrêt du dernier train de voyageurs
- 03/06/1984 Suppression du point d'arrêt de Musson

LES GARDES - BARRIERES DU PN 37

- 1906 Hortense GILSON et son époux François ANDRIN qui était piocheur
- 1906-1926 Hortense BELLEVILLE et son époux Joseph LEJEUNE qui était chef-piocheur
- 1926-1932 Aline PEIFFER et son époux Albert FIRRE qui était chef - piocheur
- En 1932, la fonction de garde - barrière est supprimée , le nouveau bureau des recettes reprenant la commande de verrouillage des barrières du PN 37
- 1934-1948 la maisonnette est occupée par Edouard RASKIN, ajusteur et Léa GABRIEL
- 1964-1966 José WANLIN en est le locataire
- 1967 Démolition de la maison





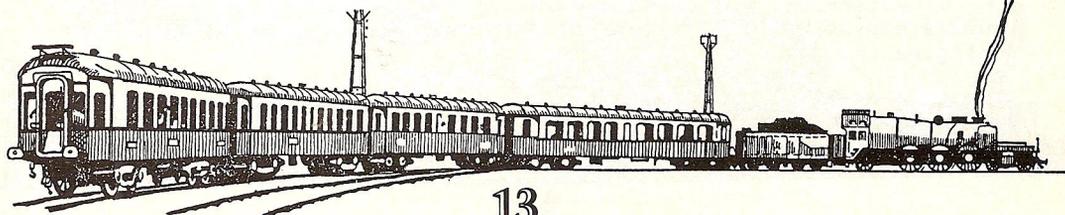
Vue de la halte vers 1920.

La halte comprendra une voie desservant la cour à marchandises et un raccordement à l'usine toute proche. Celle-ci comporte un faisceau de trois voies de garage à double accès (voir plan en pages centrales).

Vous remarquerez à droite un bâtiment provisoire en bois qui remplacera, dès juillet 1920, le misérable wagon en bois. Cet édifice provient de la construction de la ligne Bertrix - Muno. A sa gauche, un abri pour les voyageurs y est annexé.

Le provisoire peut durer longtemps ...du moins jusqu'en 1932. Ce bâtiment sera démonté en octobre 1932 et les pierres formant les fondations furent achetées et enlevées par monsieur Emile BODART, entrepreneur à Musson, pour construire la maison de Valère BAILLEUX - NOERDINGER sise à la rue Adrien Victor à Musson.

Remarquez à l'extrême droite, le sémaphore indiquant déjà la présence du poste de block No 50 qui sera supprimé le 11 juin 1970 lors de l'automatisation des passages à niveau No 37 (Musson) et 38 (Palgé).





Convoi funéraire du 3 juillet 1921.

Les hostilités terminées, nos soldats partis à la guerre rentrent au village par route et par chemin de fer. Hélas, la dépouille mortelle de certains d'entr'eux dût être aussi rapatriée.

Ce fut le cas pour Adrien HARDY de Musson. En 1912, Adrien est mobilisé et effectue son service militaire à Verdun (France) où il est déjà blessé à la tête à cause d'une " balle perdue ". Le 3 août 1914, il part à la guerre.

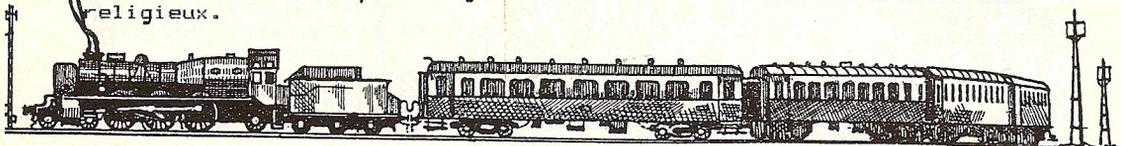
Le 1er mars 1915, en remontant au front, il sera blessé plus grièvement et décèdera des suites de ses blessures, le 17 du même mois, à l'hôpital de Châlons/s/ Marne.

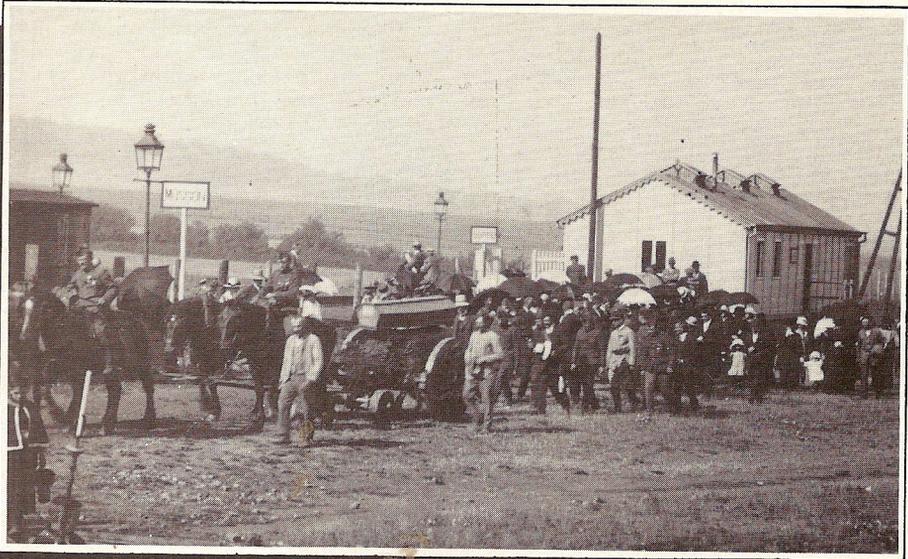
Notons qu'Adrien partit à la guerre en même temps que son frère cadet Gabriel. Celui-ci ne revint jamais à Musson car il fut porté disparu le 17 septembre 1914, au " Four de Paris " à Vienne-le-Château (Marne - France).

Le corps d'Adrien ne fut rapatrié à Musson que le 3 juillet 1921. La dépouille mortelle fut acheminée par chemin de fer au départ de Reims par Longwy, Athus et Musson.

Comme les photos ci-dessus nous le montrent, outre les autorités communales et religieuses, de nombreux soldats belges (reconnaissables à leur toque et aux médailles qu'ils arborent fièrement sur la poitrine) ainsi que plusieurs villageois étaient présents à la halte afin de l'accueillir et de lui rendre un dernier hommage. Il faisait particulièrement chaud ce jour là et en guise de parasol, ce sont des parapluies qui furent employés.

Le cercueil fut placé sur un affût de canon et tiré par quatre chevaux jusqu'à l'église de Musson où fut célébré un office religieux.





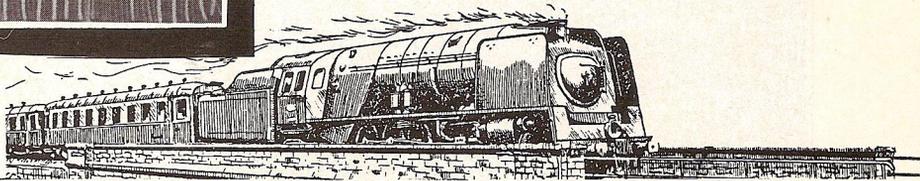
Adrien HARDY (1889-1915)

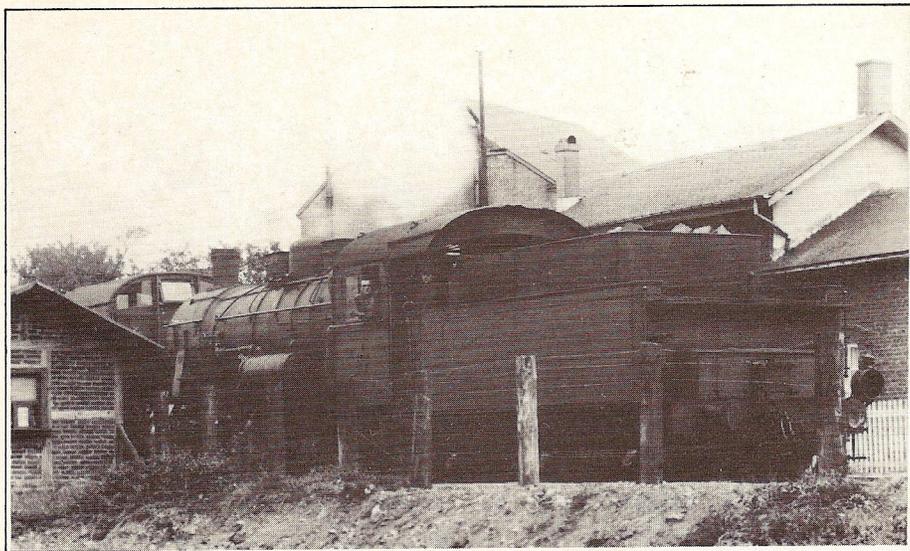
Fils de Paul HARDY
de nationalité belge,
et de Marie CROPTAL
de nationalité française.

Il est né le 13 /04 /1889 à
Cussigny (France).

Il fut l'ainé d'une famille
de onze enfants.

Il est décédé des suites de
ses blessures, à l'hôpital
de Châlons / sur / Marne le
17 mars 1915, à l'âge de 26
ans.





Passage d'un train de marchandises - avril 1930.

La locomotive No 8726 (ex 68 / I - KPEV No 5276 Elberfeld, construite par Hannomag en 1918, No 84778 de construction, future 81.171 de la SNCB) du dépôt de Latour reprend son souffle à la halte de Musson. Elle allège un train de marchandises en direction d'Athus.

A la fenêtre de la cabine de conduite de la locomotive, nous reconnaissons le machiniste Emile PENIS et, sur le tender, le chauffeur Henry CHAPELLIER.



Suite à une réclamation déposée quant à l'insalubrité et à l'exiguïté des locaux de travail ... provisoires, la construction d'un nouveau bureau des recettes (BR) fut décidée.

Il fut construit plus près du passage à niveau que le précédent, à l'emplacement du local abritant jusque là le bâti du block.

Le BR de Musson est le dernier du genre à avoir été érigé selon cette architecture et cette conception, sur base d'anciens plans de l'Etat-Belge. Les plans furent dressés le 14 mars 1931, à Namur.

Ce modeste bâtiment, d'une superficie de 76 m², comprendra une salle d'attente, un bureau et un magasin. Les lieux d'aisance se situent à gauche, dans un local distinct.

Le bâti, comprenant les leviers de commande des signaux du poste de block No 50 ainsi que le verrouillage des barrières, seront désormais placés à l'intérieur du nouveau local. C'est ainsi que se termina la carrière des gardes-barrières à Musson et à Palgé

Le personnel pose pour la photo-souvenir. Nous reconnaissons de gauche à droite:

X... FRANCOIS, agréé intérimaire

Julien SEYVERT, agréé

Jean-Baptiste FARISEAU, chef de halte

Gaston CLEMENT, agréé de 1926 à 1946

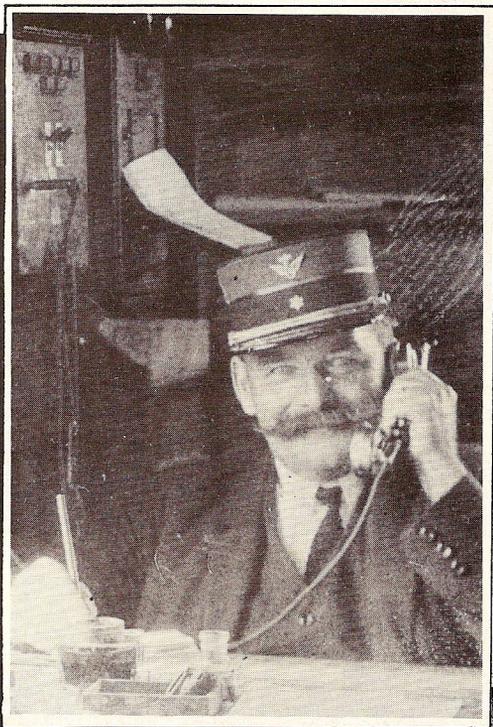
Camille LEGER, manoeuvre et chargeur

Gaston RENDY, agréé de 1927 à 1938 et de 1940 à 1942

Jean - Baptiste FARISEAU
(27/06/1874 - 15/11/1962)

Jean - Baptiste FARISEAU, né à Béclers le 27 juin 1874, entra aux chemins de fer de l'Etat-Belge en qualité de piocheur le 11 novembre 1893. Il travaillera quelques mois, en qualité d'agréé, dans le premier bureau des recettes avant de devenir chef de halte à Musson le 03/08/1920, poste qu'il occupera jusqu'au 01/09/1934, date de sa mise à la retraite. Il ne fut pas remplacé ! La halte sera administrée ensuite par des agréés: Gaston CLEMENT et Gaston RENDY, titulaires, et par Félicien CLEMENT pour les remplacements.

A partir de 1939, la dénomination " halte " fut abandonnée : on utilisa alors celle de " dépendance ". Ainsi, jusqu'en 1964, Musson devint une dépendance de la station de 3ème classe de Halanzy, sous les ordres de Firmin PONCIN, et dépendance de la gare d'Athus jusqu'en 1981.





Gaston CLEMENT le 2/06/1936.

Il fut agréé à la halte de Musson de 1926 à 1946.

Le voici au milieu de ses parterres de fleurs dont il était fier. C'était à juste titre car la halte de Musson remporta cette année -là le 2ème prix au concours des gares fleuries du réseau national.

Le parterre primé avait pour thème la roue ailée, symbole du chemin de fer.

José WANLIN, en 1965.



Il arriva à la dépendance de Musson le 9/05/1964, en qualité de commis, sous les ordres de l'agréé Jean-Marie WOILLARD. Il devint facteur intérimaire le 1er septembre 1970, date de son transfert à Athus. En plus de José WANLIN, Emile GERIS et André MARMOY, chargeurs, Albert CREMER, dernier garde-barrière journalier, ayant assuré les nuits de 1966 à 1970, et Bernard NICOLAS, commis, furent les agents qui travaillèrent le dernier jour à Musson.

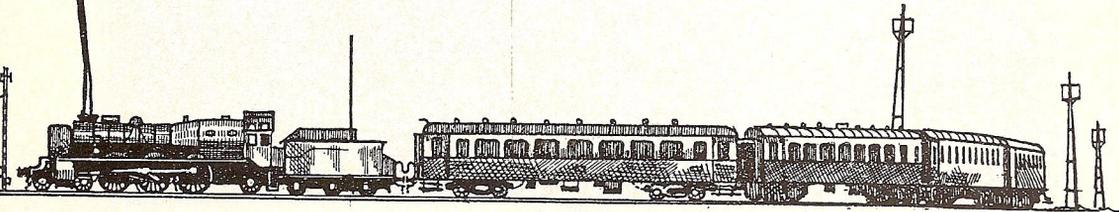
De ce fait, le bureau des recettes de Musson est fermé, il n'y aura plus personne

La halte de Musson a vécu.

Signe des temps, Musson devint ainsi un point d'arrêt non gardé mais équipé d'un passage à niveau (PN) automatique, dépendance d'Halanzy puis d'Athus jusqu'au 01/01/1981.

A droite de la photo, nous reconnaissons le bâti du type "SAXBY" avec, entre autre, les leviers de commande 8 et 7 du signal avertisseur et du signal d'entrée protégeant la gare côté Halanzy.

Au mur, une armoire à clefs de réserve (plombée, bien sûr!) ainsi que la boîte à recoller les titres de transport périmés.





Samedi 14 avril 1984.

L'autorail 4310, effectuant la liaison Arlon - Athus - Virton est de passage à Musson, mais plus pour longtemps ! Les voyageurs qui empruntent cette "Micheline" doivent en profiter car, dans quelques semaines, ce sera fini...!

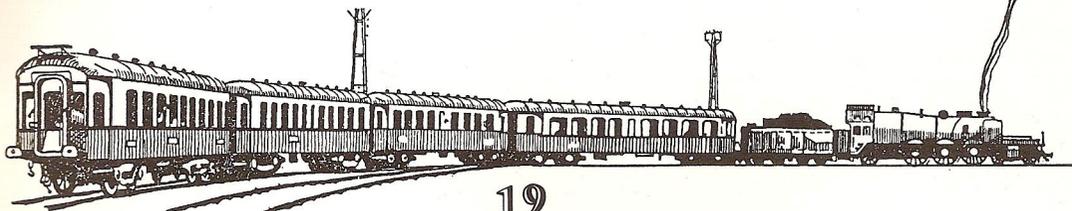
Dans le cadre de la restructuration du service "voyageurs", le conseil d'administration de la SNCB a décidé, qu'à partir du dimanche 3 juin 1984, le service des trains de voyageurs serait supprimé sur la section "Virton-St-Mard - Athus" de la ligne 165, donc plus d'arrêt à Musson !

Vestige de ce paysage, il ne subsiste que le bureau des recettes qui est encore debout: quelle chance !

Et oui, la SNCB en est encore actuellement propriétaire. Des démarches sont en cours pour que ce bâtiment fasse partie du patrimoine du village de Musson.

Samedi 2 juin 1984: la dernière " Micheline "

Au verso, en quatrième page de couverture: l'autorail 4318, de la remise de Bertrix, a assuré le dernier train de voyageurs de la relation Arlon - Athus - Virton. Fleuri pour la circonstance, il effectue le dernier arrêt à Musson, accueilli par les autorités communales et la population.



PRE FACE



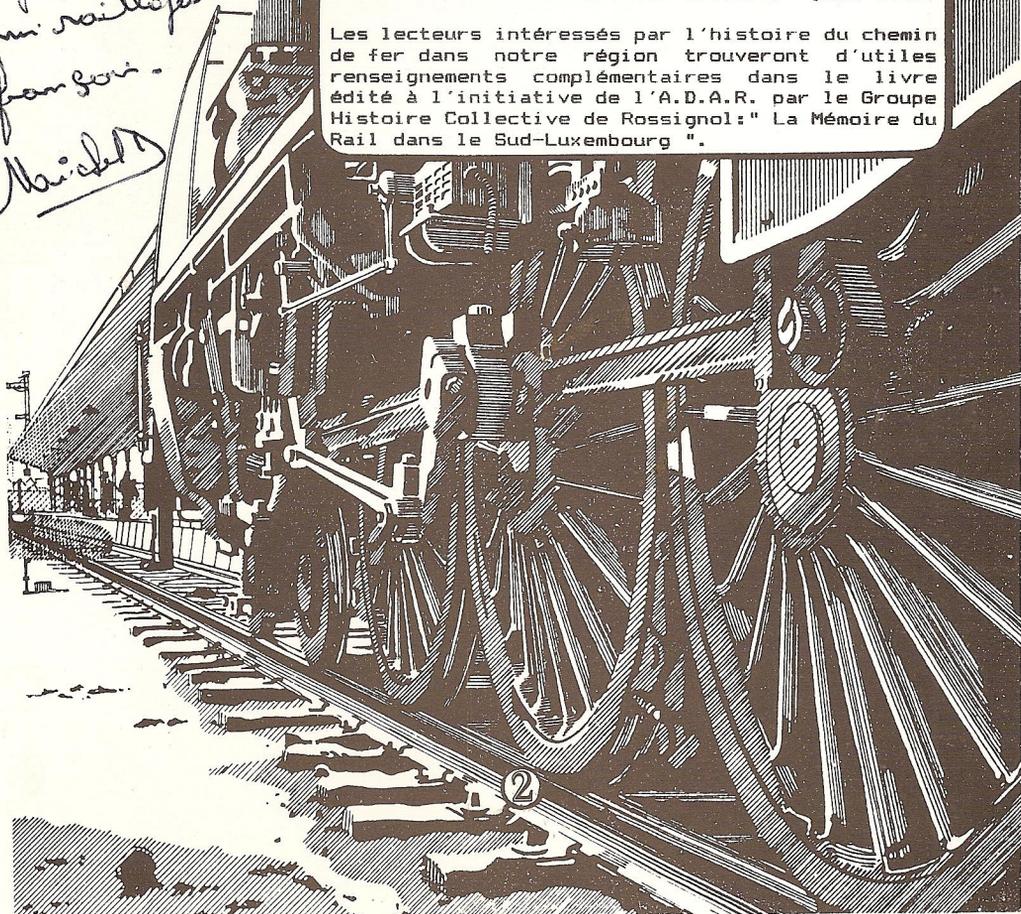
L'Association Des Amis du Rail de la Province du Luxembourg (A.D.A.R.) est heureuse de vous présenter la plaquette historique que ses animateurs ont réalisé sur le chemin de fer à Musson sous le titre: " 15/11/1881 - 02/06/1984, 104 ANS DE TRAINS DE VOYAGEURS A MUSSON " .

Michel DEMOULIN, Gérard MARTIN et Paul PASTIELS, auteurs de cette plaquette, tiennent à remercier très sincèrement: la Bibliothèque Nationale, Mme Gaston CLEMENT, Mme Albert CREMER, René DEMOULIN, Marcel EPPE, Olga FARISEAU, René FIRRE, Germaine HARDY, Yvan HARDY, Albert JACOB, Simon LAMBERT, Madeleine LEJEUNE, le MUSEE GAUMAIS, José ONGENA, Aline PEIFFER, Emile PONCE, Mme Gaston RENOY et sa fille Mady, François RONGVAUX, Alida ROSSIGNON, les archives de la SNCB, Bruno TILLIERE et José WANLIN pour l'aide apportée à la réalisation de cet historique et pour les documents, cartes postales et photos prêtés.

Plaquette tirée à 500 exemplaires, dont les 104 premiers numérotés, des presses de l'imprimerie Michel Frères à Virton. (C) A.D.A.R. - juin 1988.

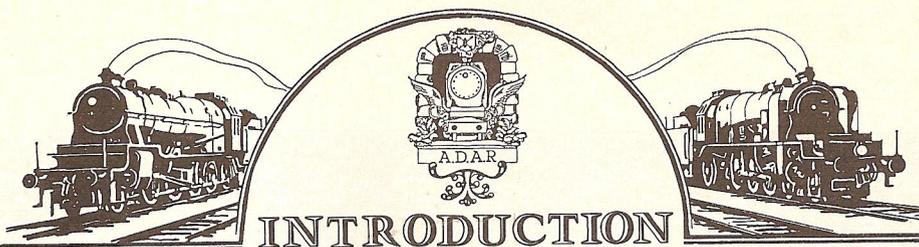
Les lecteurs intéressés par l'histoire du chemin de fer dans notre région trouveront d'utiles renseignements complémentaires dans le livre édité à l'initiative de l'A.D.A.R. par le Groupe Histoire Collective de Rossignol: " La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg " .

*avec toutes
mes amitiés
françaises et en
ami "raillophile"
français -
Michel*





4318



La loi du 1er mai 1834 sanctionna les études des ingénieurs P. SIMONS et G. DE RIDDER quant à l'établissement d'un réseau de voies ferrées en Belgique. Le 5 mai 1835, le tronçon expérimental "Bruxelles-Malines" fut inauguré. Le réseau, programmé et exploité par l'Etat, se développa progressivement jusqu'en 1843.

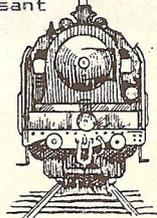
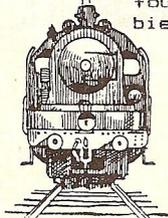
Initialement, le rail délaissait les provinces déshéritées de Belgique. La loi du 26 mai 1837 modifia quelque peu cet état de chose: elle décréta notamment une extension du réseau projeté par l'Etat vers les provinces de Namur et du Limbourg. A titre de compensation, une loi du 29 septembre 1842 accorda à la province du Luxembourg un budget de deux millions de francs afin de...compléter et d'améliorer ses voies de communications ordinaires ! ... (déjà)

De 1844 à 1870, l'extension du réseau ferroviaire fut abandonnée à diverses compagnies privées qui obtinrent de l'Etat la concession de la construction et de l'exploitation de nouvelles voies ferrées. Les capitaux privés anglais s'intéressèrent ainsi à une liaison rapide avec leur colonie des Indes traversant la province du Luxembourg, toujours délaissée par le rail. La loi du 18 juin 1846 accorda la concession du chemin de fer du Luxembourg et une société, "La grande compagnie du Luxembourg", fut donc créée. La réalisation de cette ligne n'en fut pas immédiate pour autant car la compagnie connut de nombreux et longs déboires ! Finalement, le rail atteignit Arlon le 8 novembre 1858. Les tronçons "Arlon-Sterpenich", "Autelbas-Athus" et "Athus-Longwy" furent ouverts respectivement à l'exploitation "voyageurs" les 16 septembre 1859, 1er avril 1862 et 12 février 1863.

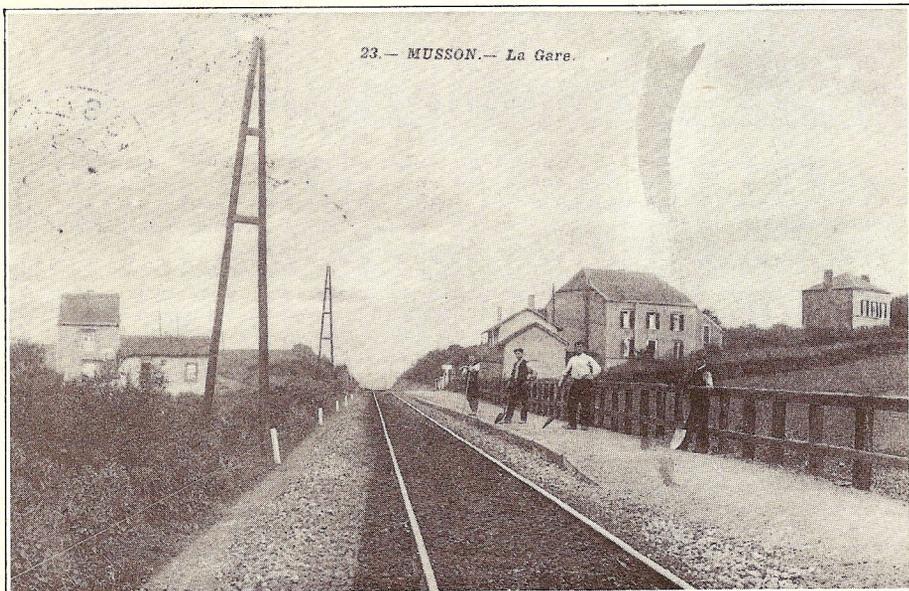
A cette époque, la fièvre ferroviaire gagna aussi les esprits gaumais mais la concrétisation fut plutôt laborieuse, les rivalités locales aidant ! La loi du 1er décembre 1866 autorisa la concession d'un chemin de fer reliant la ville de Virton à la ligne "Bruxelles - Luxembourg". "La compagnie du chemin de fer de Virton" fut ainsi constituée mais les travaux de construction de cette ligne partant de Marbehan ne s'achevèrent...qu'en 1873. Ce fut la première ligne ferroviaire atteignant la "capitale de la Gaume".

Des industriels carolorégiens acquirent des concessions minières dans le grand-duché de Luxembourg. Ils désiraient donc acheminer le minerai de fer vers Charleroi à bon marché: la construction d'une voie ferrée directe, dite "Athus - Meuse", fut envisagée pour concurrencer celle du "Grand-Luxembourg" dont les tarifs étaient trop onéreux. Paradoxalement, la construction de cette ligne fut liée au rachat de la Grande Compagnie du Luxembourg par l'Etat (loi du 15 mars 1873). Les lignes "Clémency-Autelbas" et "Pétange-Athus" furent respectivement livrées à l'exploitation les 3 janvier et 1er décembre 1874. Par contre, les travaux de construction de la ligne "Athus-Meuse" (137,2 km), au départ d'Athus, furent entamés avec lenteur. L'Etat dut rapidement se substituer à la "Compagnie des bassins houillers du Hainaut", adjudicataire défaillant, et poursuivre lui-même les travaux. Le tronçon "Athus-Signeulx" (14,4 km) fut ouvert au trafic "voyageurs" le 20 janvier 1877 mais la ligne ne fut exploitée, à simple voie, sur toute sa longueur qu'à partir du 20 décembre 1899...!

A partir du 15 novembre 1881, les trains de voyageurs s'arrêtèrent enfin, d'abord à titre d'essai, certains jours de la semaine à des points situés en pleine voie: ainsi naquit le point d'arrêt de MUSSON, ouvert initialement le vendredi (jour de marché à Virton) aux trains No 2154 (7h12) et 2158 (14h50). Pendant ce temps, à Bruxelles, le 27 janvier 1881, la " Société des hauts - fourneaux, fonderies et mines de Musson " était créée, bouleversant bientôt la vocation agricole de ce paisible village gaumais...!



23. — MUSSON. — La Gare.



Le point d'arrêt en 1910.

(CP du 22/12/1910)

Le tronçon "Athus-Signeulx" de la ligne "Athus-Meuse" (à simple voie) a été ouvert à l'exploitation "voyageurs" le 20 janvier 1877.

A Bruxelles, le 27/01/1881, la "Société des hauts-fourneaux, fonderies et mines de Musson" est créée. Cet acte notarial va modifier fondamentalement la vocation du village et lui offrir une prospérité nouvelle...!

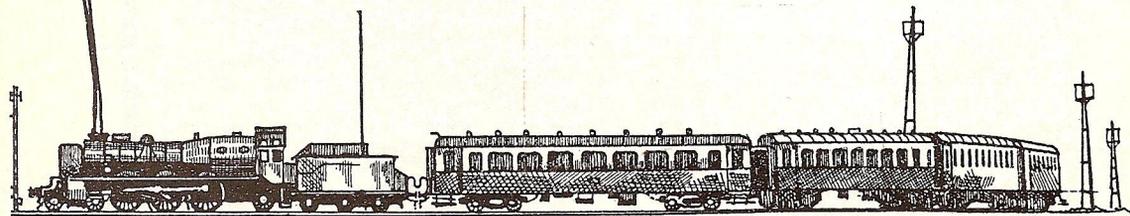
Un point d'arrêt gardé sera ouvert à l'essai le 15 novembre 1881. A cette époque, ce village à vocation agricole compte 1508 âmes. Un train le matin et l'autre le soir desserviront le nouvel arrêt de Musson une fois par semaine, le vendredi, pour permettre aux Mussonnais de se rendre au marché à Virton.

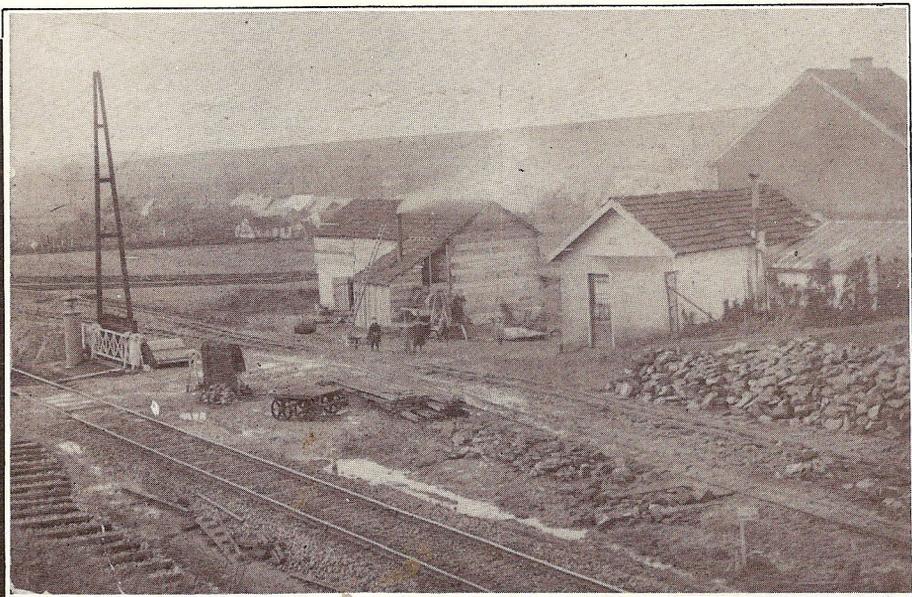
Dés le 26 janvier 1882, deux trains supplémentaires feront arrêt à Musson, une fois par semaine, matin et soir, le jeudi à l'occasion du marché d'Arlon.

Le point d'arrêt de Musson sera transformé en halte à l'essai le 15 septembre 1883. L'essai se révélera néanmoins non concluant !

La mise en service des deux premiers hauts-fourneaux de l'usine s'effectue en 1885.

En 1892, la commune administrée par le bourgmestre Jacquemin, comptera 1636 habitants.





1911, travaux de mise à double voie. (CP du 28 décembre 1911)

Au verso de la carte postale, nous lisons : " Comme tu peux juger, les travaux de doubles voies et de gare sont commencés ".

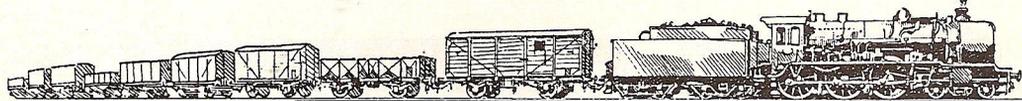
Remarquez la présence de voies étroites de type Decauville sur lesquelles circulent des wagonnets évacuant les déblais ou acheminant les pierres extraites de la carrière toute proche.

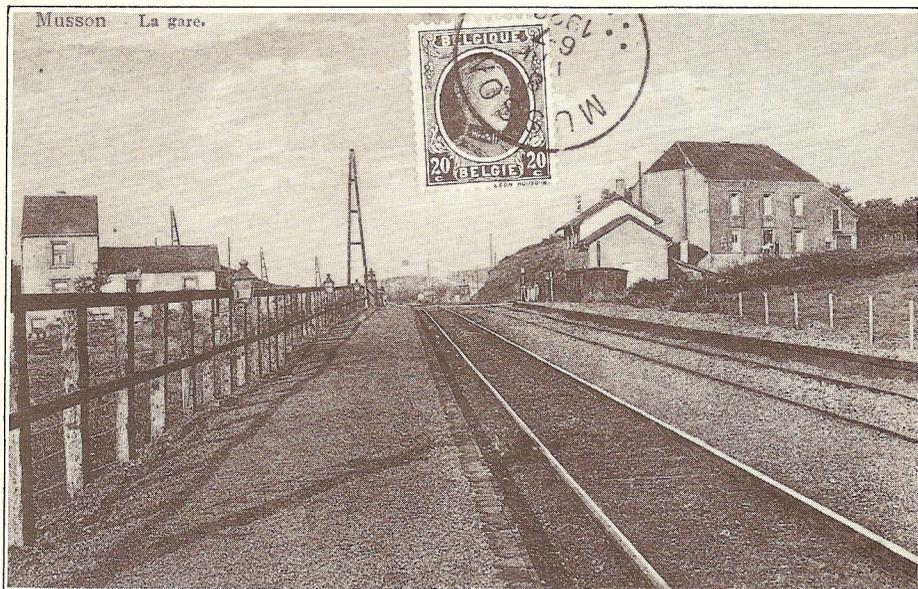
En février 1914, pour établir la double voie, les terrains sont déjà acquis à Bleid, Latour, Ruelle et Musson.

TABLEAU

indiquant les points situés en pleine voie où des trains de voyageurs feront arrêt.

DÉSIGNATION ET SITUATION DES POINTS D'ARRÊT.	Distances existant entre le point d'arrêt et les stations entre lesquelles ce point est situé.	JOURS FIXES pour les ARRÊTS.	Trains désignés pour desservir les points d'arrêts.	Heure vers laquelle s'effectueront les arrêts.	BUT DES ARRÊTS.
Musson entre Halanzuy et Signeux.	Musson à Halanzuy 2k 502 à Signeux 4k 508	vendredi. id.	2155 2158	5h 47 m 2h 50 s.	Marché de Virton.





Le point d'arrêt en 1913.

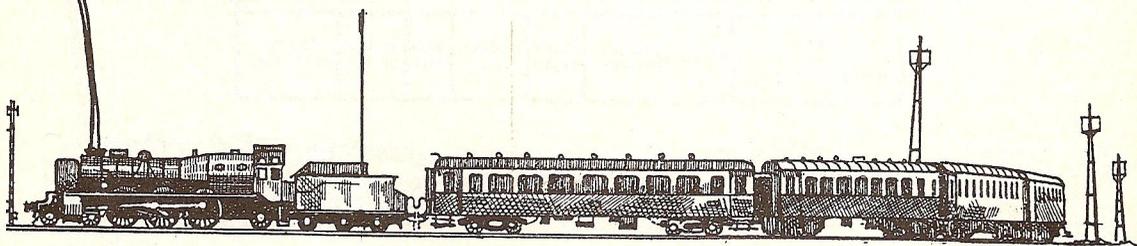
(CP du 26/06/1913)

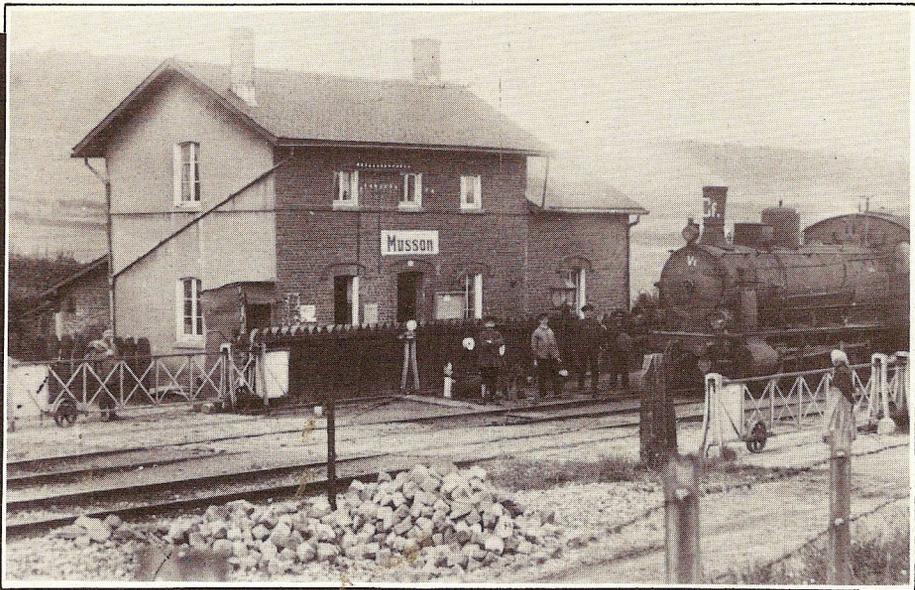
Suite au développement des bassins sidérurgiques de Liège et de Charleroi, il s'avéra nécessaire, dès 1905, d'établir la ligne "Athus- Meuse" à double voie. Ces travaux furent entamés, par tronçons, dès 1911, pour être achevés vers 1922-1924.

Vous remarquerez, sur le quai de droite, à côté de la maisonnette de la garde-barrière, la caisse d'une vieille voiture à voyageurs qui servait d'abri...

En 1913, on dénombrait à Musson 1802 habitants, 473 maisons et une superficie de 2040 hectares.

Lors du passage de la Conférence-Inspection du 17/06/1920 à Musson, on estimait à 2 ou 3 mois le délai d'achèvement de la double voie entre Virton-St-Mard et Halanzy, soit une distance de 16 kilomètres.





1ère guerre mondiale, manoeuvre d'une locomotive à vapeur en 1917.

Ambiance typiquement germanique au point d'arrêt de Musson. Une locomotive prussienne G7/1 (dont la construction en série débuta dès 1893) du dépôt de Virton (VI) sort à reculons du faisceau de l'usine voisine pour reprendre la voie unique avant de gravir la rampe d'Halanzy.

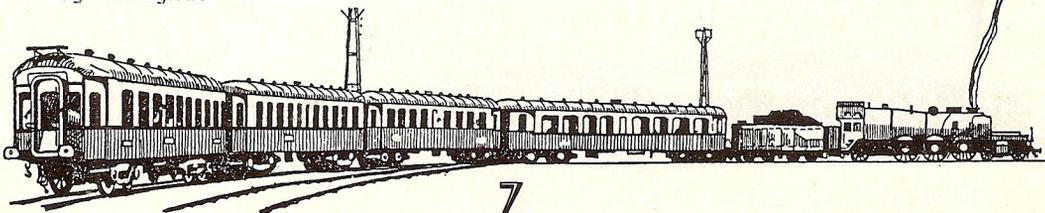
La présence de deux voies s'explique aisément: une voie, dite de circulation et une seconde, destinée à acheminer les convois vers le faisceau et l'intérieur de l'usine toute proche.

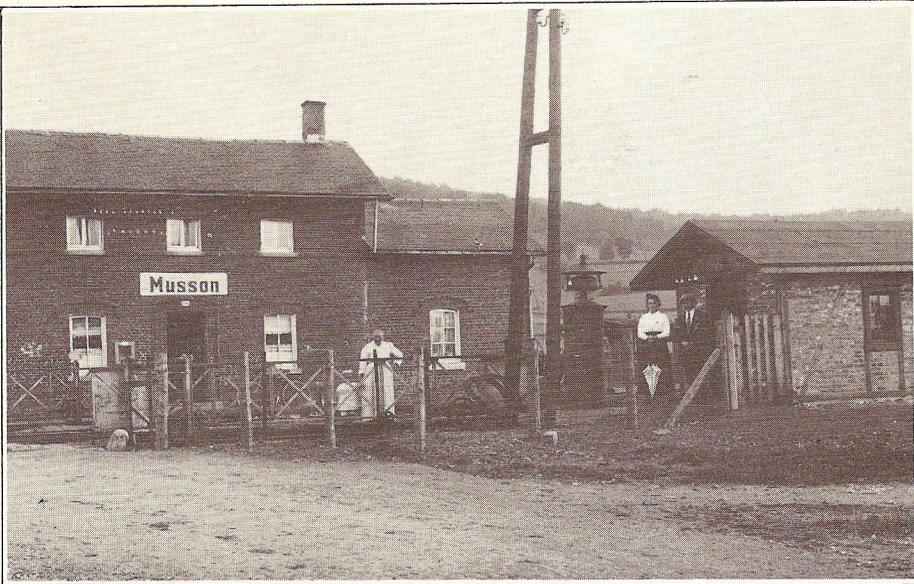
Près des leviers de commande des signaux, des cheminots teutons posent pour la photo souvenir.

Durant la première guerre mondiale, un trafic militaire important va transiter sur l'axe "Athus - Virton - Saint - Mard - Lamorteau", Verdun étant à 60 km à vol d'oiseau...

Si vous comparez avec la photo suivante, certains rideaux aux fenêtres ont disparu. En effet, l'armée allemande ayant réquisitionné la maisonnette du couple LEJEUNE-BELLEVILLE, celui-ci dût "déménager" pour faire place à l'envahisseur. Ils restèrent le temps de la guerre en pension chez les époux BAUNE - HIZETTE, résidant tout près de la maisonnette. C'est madame Léonie HIZETTE que vous apercevez sur la photo, à droite, devant la barrière.

De l'autre côté du passage à niveau, une aubette de fortune: c'est un abri spécialement réservé au cheminot allemand de service préposé à la manoeuvre des barrières et des leviers de commande des aiguillages.





Le passage à niveau No 37.

(CP du 27/06/1919)

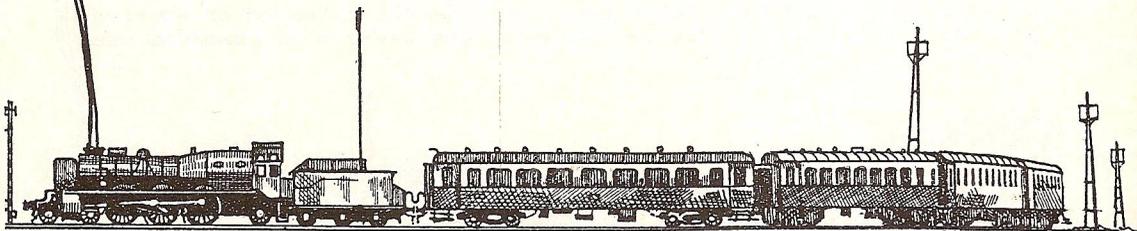
Les affres de la première guerre mondiale viennent de s'achever. La maisonnette de la garde-barrière et de l'ouvrier du service de la voie délivrant les billets (ils formaient souvent un couple), en porte encore les stigmates: les caractères noirs sur fond blanc de l'inscription " Musson " sont plutôt teutons...!

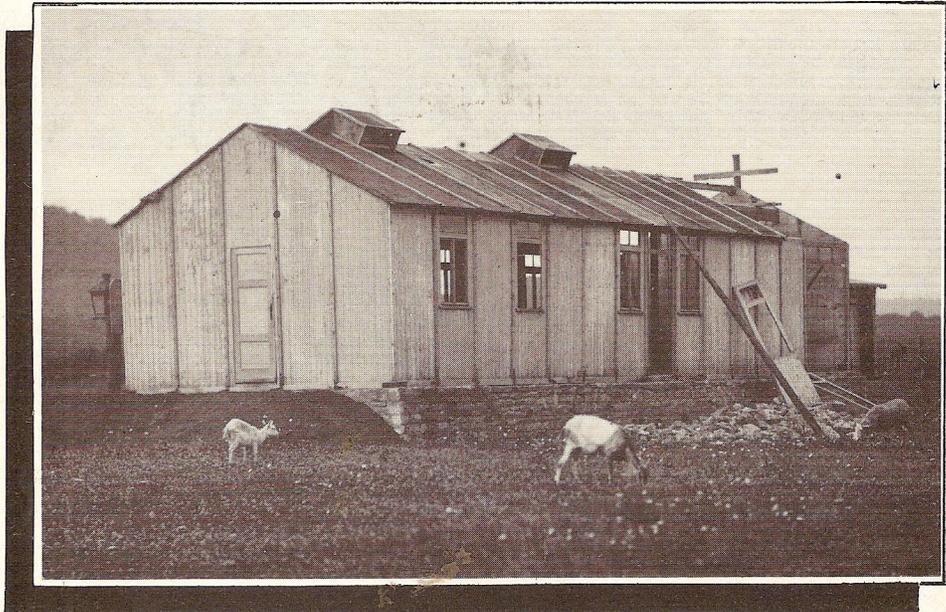
Remarquez, au pied du poteau en bois, la présence d'une grosse sonnerie de route, appelée "Léopolder", annonçant l'arrivée des trains au garde-barrière (qui était aussi garde-block).

Au centre de la photo, nous reconnaissons à son imposante stature, madame Northense BELLEVILLE et à ses côtés, sa petite fille, Alida ROSSIGNON (alors âgée de 7 ans). Elle fut garde-barrière de 1906 à 1926. Ses attributions comprenaient la manoeuvre des barrières et la délivrance des billets.

Son époux, Joseph LEJEUNE, qui exerçait les fonctions de chef-bloqueur, fut tué le 13/03/1921 lors d'un déchargement de ballast destiné aux travaux de mise à double voie entre Baranzay et Musson. Suite à ce malheureux accident, c'est Albert FIRRE qui le remplaça dans cette fonction.

Sur le quai, Elise LEJEUNE et son fiancé Léon JULIEN attendent impatiemment le train ... pour s'évader.





Le bâtiment de la halte en construction (CP du 27/07/1920)

Au verso de la carte postale, nous lisons: "Il ne fait pas un temps aujourd'hui à pouvoir se baigner. Voici la gare: ça se monte et ça se démonte. Il fait froid..."

En effet, le point d'arrêt gardé de Musson (dépendance d'Halanzay) sera enfin transformé définitivement en halte à partir du 1/10/1919. C'est une date très importante dans l'histoire ferroviaire de Musson.

165 Athus—Virton—Bertrix 165											165 Bertrix—Virton—Athus 165												
K	1505	1497	3085	1507	1511							K	1500	3080	1506	1498	3090						
0	Athus.....D.	8.35	8.40	14. 1	16.44	18. 9						0	Bertrix....D.	8. 4	8.16								
4	Aulange.....	6.48	8.48	14. 8	16.51	18.17						5	Orges.....	6.18	8.26								
8	Halanzay.....	6.52	8.57	14.16	16.59	18.26						6	St-Médard....	6.18	8.26								
10	Musson.....	6.58	9. 0	14.22	17. 5	18.32						9	Stramont.....	6.25	8.33								
12	Baranzay.....	7. 2	9. 0	14.28	17. 9	18.38						10	Les Eplooux..	6.31	8.39								
15	Signeux.....	7. 9	9.13	14.31	17.14	18.42						19	Lacuisine....	6.40	8.48								
17	St-Remy.....	7.12	9.17	14.36	17.19	18.46						21	Floreville....	6.48	8.56								
18	Islette.....	7.16	9.21	14.40	17.23	18.50						24	Pin.....	6.52	9.00								
20	Latour.....	7.20	9.25	14.44	17.27	18.54						29	Izel.....	6.58	9.06								
22	Chenats.....	7.24	9.29	14.50	17.33	18.58						32	Lamoigne....	7. 0	9.08								
23	Victone (A.)	7.28	9.33	14.54	17.37	19. 0						34	St-Vincent..	7.10	9.18								
24	St-Mard (D.)	7.33	9.38	14.58	17.41	19. 0						35	La Hage.....	7.15	9.23								
28	Houdrigny... 7.39		15. 7	17.50								38	Bellefontaine	7.20	9.28								
30	Mais-devant- 7.46		15.13	17.56								40	Virton.....	7.23	9.31								
33	La Hage..... 1		15.13	17.56								42	Haudrigny... 1	7.26	9.34								
35	St-Vincent... 1		15.13	17.56								44	Mette (A.)... 1	7.33	9.41								
38	Bellefontaine 8. 2		15.28	18.12								46	St-Mard (D.) 1	7.43	9.51								
42	Lamoigne..... 1		15.43	18.27								48	Clémis..... 1	7.50	9.58								
44	Izel..... 8.19		15.58	18.42								50	Latour..... 1	8. 0	10.08								
46	Pin..... 8.21		16.13	18.57								51	Rette..... 1	8. 0	10.08								
48	Floreville.... 8.21		16.43	19.27								53	St-Remy.... 1	8. 8	10.56								
52	Lacuisine.... 8.29		16.58	19.42								58	Orges..... 1	8.16	11.04								
54	Les Eplooux.. 8.35		17.13	19.57								62	Halanzay... 1	8.23	11.11								
60	Stramont..... 8.43		17.28	20.12								67	Aulange.... 1	8.30	11.18								
63	St-Nicard.... 8.51		17.43	20.27								70	Athus.....A.	8.37	11.25								
65	Orges..... 8. 1		18.03	20.47																			
70	Bertrix.....A.	8. 1	18.24	21.10																			

