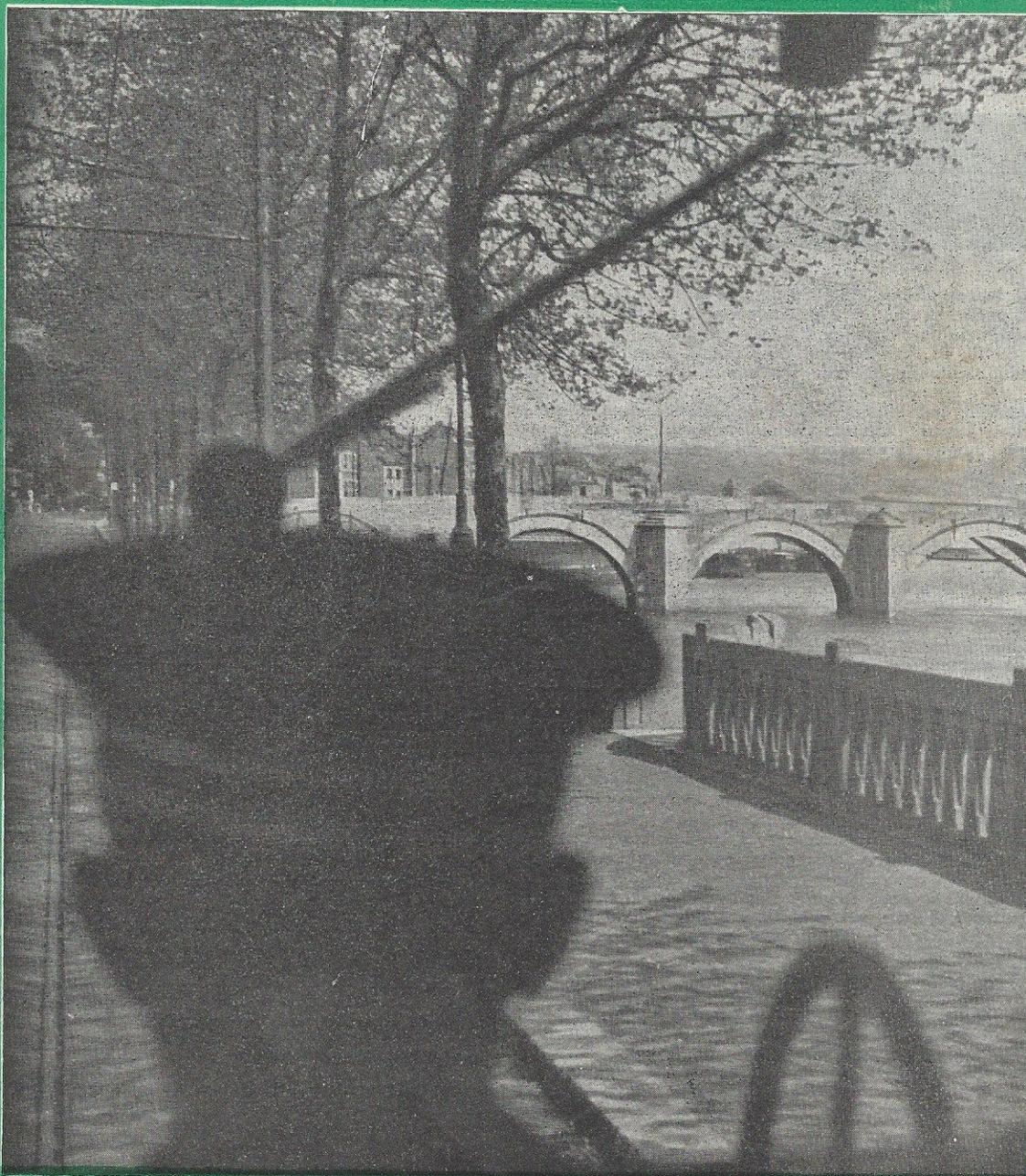


Nos VICINAUX

3^e ANNEE - N° 14

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

JUILLET 1948



Sur la ligne Namur - Wépion - Profondeville.
Le pont de Jambes.

Soixante-troisième Exercice social 1947.

● Le nombre de fonctionnaires et d'agents qui s'élevait au 31 décembre 1946 à 13.812 dont 305 pour l'Administration Centrale et 13.507 pour les groupes a été ramené au 31 décembre 1947 à 12.977 dont 303 pour l'Administration Centrale et 12.674 pour les groupes.

● La valeur totale des interventions accordées par le Service d'Assistance Sociale à la suite d'un arrangement conclu avec la Caisse auxiliaire de l'Etat pour allocations familiales, s'est élevée pour l'exercice 1947 à 2.810.000 francs.

Le résultat de l'exploitation des lignes ferrées au cours de l'exercice 1947 est le plus décevant que la Société Nationale ait enregistré depuis sa fondation.

Compte tenu de la valeur assignée au franc belge en 1944, les pertes du seul exercice 1947 dépassent toutes les pertes cumulées jusqu'en 1939 depuis l'origine de la Société.

Devant cette situation extrêmement grave, le Gouvernement a bien voulu constituer une commission dite « d'assainissement » chargée de rechercher les moyens d'équilibrer les recettes et des dépenses d'exploitation.

EXTRAITS DU RAPPORT ANNUEL.

EXPLOITATION.

● Au 31.12.47, le total des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale est de 4.536 Km. Le total des lignes affermées se monte à 233 Km:

● Les recettes totales du réseau ferré se sont élevées en 1947 à 1 milliard 120 millions et les dépenses à 1 milliard 224 millions.

Coefficient moyen. (rap. des recettes aux dépenses).

1944 : 96.75 1946 : 98.36
1945 : 97.11 1947 : 109.29

● Au cours de l'exercice 1948, nous construirons une nouvelle sous-station transportable.

MARCHANDISES.

Total en tonnes transportées :

années de guerre 1942 : 4.476.328
après libération 1945 : 3.904.663
en 1947 : 3.791.087

● Les recettes marchandises se montent cette année à

108.539.095,87 fr.
contre 133.325.507,60 fr. en 1946

C'est cette absence de compensation que je veux souligner devant nos actionnaires : Etat, provinces et communes. Elle conduit à l'effondrement de la structure financière de la Société Nationale, pourtant établie sur des bases solides par le législateur de 1884.

Par ailleurs, la Société Nationale n'a jamais été dotée d'un fonds de roulement. Je rappelle que s'il en est ainsi, c'est que l'intention de ses promoteurs avait été de limiter l'activité de la Société Nationale à la construction des lignes. Les événements qui ont suivi la guerre 1914-1918 ont bouleversé cette conception, en forçant la Société à exploiter les lignes dont l'affermage avait été dénoncé par ses co-contractants.

Or, depuis 1940, le renchérissement de tous les biens a contraint la Société à multiplier par 3 ses investissements en matériel nouveau et en matières.

Enfin, la sagesse avec laquelle elle avait doté le fonds de renouvellement a été déjouée par des mesures prises par voie d'autorité, mesures qui ont saigné la trésorerie tout en creusant le gouffre des déficits d'exploitation.

L'augmentation de tarifs dont nous avons enfin bénéficié le 10 février, nous a tenus à flot pendant un mois et 5 jours, puis de nouvelles augmentations de salaires ont été décrétées sans contre-partie intégrale et l'hémorragie a repris.

Nous ne pouvons sortir de cette situation que si nos actionnaires : Etat, provinces et communes, qui sont intéressés au plus haut point à la bonne marche de nos services et au rendement des capitaux qu'ils ont souscrits, réclament avec insistance que cette hémorragie prenne fin.

M. le Directeur Général, dont je me plais à louer le dynamisme, vous exposera le programme technique que nous avons dressé pour exploiter à meilleur compte. Mais l'exécution de ce programme nécessitera plusieurs centaines de millions d'investissements nouveaux.

Concurremment à sa mise en application, il faudrait permettre au Conseil d'Administration, conformément aux dispositions de l'art. 6 de la loi organique de 1885 et à l'art. 17 des statuts, d'aménager les tarifs selon les besoins réels des diverses lignes.

Il conviendrait ensuite d'en venir coûte que coûte à des formules comme celles applicables aux tramways avant 1940, formules qui liaient d'une manière immédiate les tarifs aux principaux éléments du prix de revient : aux salaires, au prix du charbon et de l'électricité. Ce lien dérive de la nature des choses. Il ne peut être méconnu par aucun esprit réfléchi, sous peine de compromettre l'existence même d'un service public, dont chacun n'apprécie l'utilité qu'au moment où il se trouve sur le point d'en être privé.

Craignons qu'à ce moment, il ne soit trop tard pour remonter le courant.

L'ASSEMBLEE GENERALE DU 25 MAI 1948.

C'est le mardi, 25 mai 1948, qu'eut lieu au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles, l'assemblée générale de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

A 14 h. 10, M. le Président du Conseil, Comte Louis de Lichtervelde, entouré de tous les administrateurs, ouvre la séance.

Il commence par saluer d'abord la présence dans la salle de M. Léon Jacobs, Directeur Général honoraire et rend hommage à sa longue carrière entièrement vouée à la cause des Vicinaux.

L'assemblée applaudit, sur quoi, M. le Président prononce l'allocation dont texte ci-après et dont l'intérêt n'échappera à personne.

Messieurs,

L'exercice 1947 a été au point de vue financier le plus mauvais que la Société Nationale ait connu depuis sa fondation. Le déficit de ce seul exercice a fait monter le montant des avances aux lignes en perte de 37 à 160 millions.

C'est le moment de rappeler que la Société ne peut pas et n'a jamais pu prétendre, pour couvrir ses pertes, à une allocation quelconque à la charge des pouvoirs publics. Il n'est dès lors pas étonnant que la trésorerie soit tombée à un niveau tel, que la Société éprouve dans sa gestion financière une gêne tellement grave que sa dette à l'égard de l'O. N. S. S. n'a pas pu être honorée à l'échéance du 15 mai. On peut d'ailleurs considérer qu'il ne sera pas certain que notre Société puisse payer les dividendes à la date habituelle.

Les fonds spéciaux, constitués avec tant de prévoyance, n'ont plus, à l'actif, une contre-partie qui soit mobilisable en vue de la satisfaction des besoins pour lesquels ces fonds ont été créés. Nous avons dû entamer jusqu'au fonds d'assurances, dont la partie réalisable à court terme se trouve réduite à 33 millions.

Le rapport qui vous a été distribué expose la situation avec tous les détails désirables.

Je le résume comme suit : durant l'exercice 1947, les tarifs ont été au coefficient 1,8 pour les voyageurs, 2,02 pour les marchandises tandis que les dépenses de personnel, qui représentent 65 % de nos charges, ont atteint le coefficient 3,5; le prix des matières a dépassé le coefficient 4.

En d'autres termes, la Société Nationale a été contrainte de vendre ses transports en dessous de leur prix de revient, sans qu'elle puisse envisager la moindre compensation.

M Debruyne, vice-président du Conseil, donne ensuite lecture de ce discours en néerlandais.

Dans la salle, les bourgmestres et échevins ont compris l'importance que revêt cette année cette assemblée générale. Ce n'est plus un simple cri d'alarme, c'est l'exposé précis, dénué de littérature, d'une situation qui met en danger la vie même de la Société Nationale.

Aussi, est-ce avec la plus grande attention que les mandataires des communes écoutent le discours ci-après prononcé par M. De Vos, Directeur Général.

Messieurs,

Introduction.

Monsieur le Président du Conseil vient de vous exposer en termes aussi précis que saisissants, la situation inquiétante dans laquelle le déséquilibre des comptes d'exploitation a plongé la S. N. C. V.

Il est de fait que notre société a payé un lourd tribut à la politique des prix et salaires que les instances responsables de la bonne gestion du pays ont estimé nécessaire pour le bien commun.

Peu à peu, le public s'est habitué à être transporté à très bon compte. Le prix de nos prestations, dont le coefficient de majoration fut de 1,8 au cours de l'exercice 1947, ne couvre même plus — et de loin — leur prix de revient.

Le personnel, de son côté, a bénéficié de la poussée générale qui a doté toute la classe ouvrière belge de conditions de travail améliorées.

Enfin, chacun sait à quel prix il est possible d'acquérir les matières nécessaires à l'exploitation.

Ce sont tous ces éléments contradictoires qui sont à l'origine de nos difficultés financières actuelles.

Situation de l'exploitation au cours des 3 premiers mois de l'exercice 1948.

Rien que pour le trimestre de 1948, on constate déjà un déficit dépassant les 30 millions de francs.

Il se décompose comme suit :

12 millions pour le service vapeur	(recettes 24 millions - dépenses 36 millions)
7,5 millions pour les autorails	(recettes 32 millions - dépenses 39,5 millions)
10 millions pour le service électrique	(recettes 191 millions - dépenses 210 millions)
1,5 million pour les services autobus	(recettes 11 millions - dépenses 12,5 millions)

Cet énoncé permet de constater qu'il suffirait de très peu de chose pour équilibrer le compte d'exploitation des services électriques.

Il n'en est pas de même pour les services vapeur et autorails, pour lesquels des mesures drastiques sont à envisager.

Moyens d'équilibrer les comptes.

Il serait vain d'attendre exclusivement de réadaptations tarifaires la possibilité de rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

Des réformes techniques doivent contribuer sur une grande échelle à réaliser l'équilibre escompté, sous peine de perdre une partie importante des usagers actuels.

Avant d'essayer de dégager les solutions possibles, il paraît indiqué de faire brièvement le point sur l'évolution des transports depuis la création de notre Société Nationale.

Evolution des transports depuis le 19^e siècle.

Il y a quelque 75 ans, les régions du pays dépourvues de lignes de chemin de fer ne disposaient que de la traction ani-

male pour le déplacement des produits pondéreux et le transport de personnes.

La construction de lignes vicinales obvia à cette situation jusqu'à ce que le moteur à explosion vint supplanter la traction animale pour les transports individuels et la traction à vapeur pour le transport en commun.

Le rail, pour se défendre, recourut aux moteurs électriques et Diesel, mais le problème rail-route était posé.

Le problème rail-route.

Si le rail reste l'outil adéquat pour assurer un trafic intensif et régulier, la route s'impose là où les dépenses fixes de la voie ferrée exercent une incidence trop marquée sur l'unité de trafic.

Mais entre ces deux points extrêmes, il y a toute l'échelle des situations intermédiaires, où les solutions absolument justifiées à un moment donné peuvent être renversées par les modifications survenues dans les éléments formant le prix de revient : prix du courant électrique, de l'huile, de l'essence; mise en service du matériel plus rapide, plus spacieux, ou de circulation moins coûteuse; on peut même y ajouter les modifications éventuelles du régime fiscal afférent aux biens nécessaires à l'exploitation, notamment au combustible et au carburant.

C'est sous la réserve de ces éventualités que le programme envisagé par notre Société Nationale a été conçu.

Voies ferrées à désaffecter.

Il existe incontestablement des lignes ferrées qui ont cessé de répondre aux besoins effectifs de la région qu'elles desservent. Le peu de trafic qui leur reste ne suffira plus à produire les ressources nécessaires à la couverture des dépenses d'exploitation.

A remarquer d'ailleurs que le coefficient de majoration du tarif vapeur n'est actuellement que de 1,66 par rapport à l'avant-guerre, contre 2 pour le trafic électrique.

Comme déjà signalé par M. le Président, tous les tarifs devaient être portés au coefficient 2,25 et même à un taux plus élevé lorsqu'il s'agit de lignes à trafic réduit.

La où le coefficient 3 ne suffirait même plus à boucler les comptes, il y aurait lieu de décréter la désaffectation des voies, à moins que des raisons spéciales ne rendent impérieux le maintien de l'exploitation par fer.

Dans ce cas, il serait indispensable d'envisager l'octroi par les pouvoirs publics d'un subside de soutien.

Dans les régions où la voie ferrée ne sera plus maintenue, le transport en commun de personnes devra être assuré par autobus. La Société Nationale sollicitera auprès des pouvoirs publics compétents l'autorisation d'établir les services publics en question.

Forme d'exploitation des services routiers.

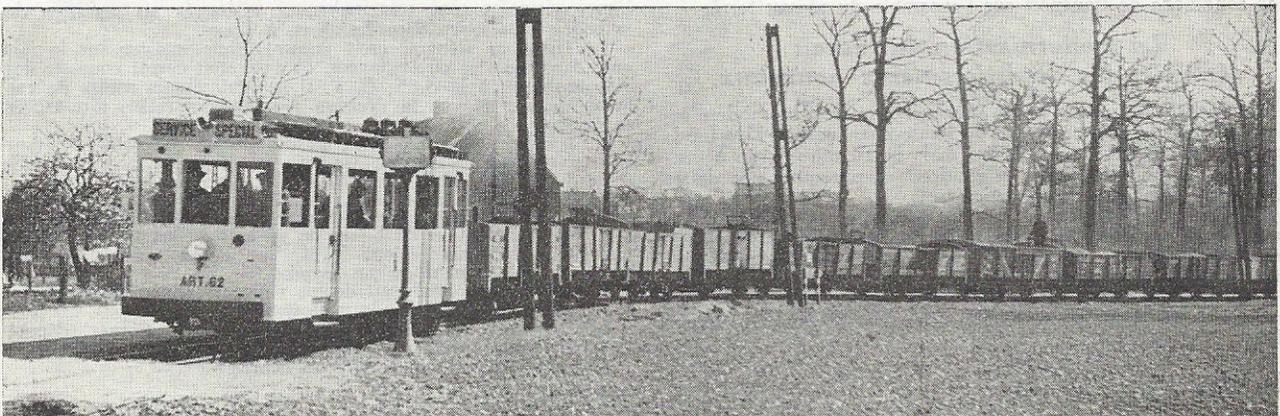
La première question à trancher sera celle de déterminer qui exploitera : la S. N. C. V. elle-même ou une entreprise fermière ?

Dans le premier cas — l'exploitation en régie — il faudra trouver des capitaux et les risques de l'entreprise reposeront sur les pouvoirs publics actionnaires, mais le personnel actuellement en service pourra trouver une nouvelle affectation au sein même de la société.

Si l'exploitation est confiée à une entreprise privée, la formation du capital pourra être purement formelle et la Société Nationale pourra escompter une recette nette sous la forme d'une redevance d'affermage, mais de nombreux emplois de la Société Nationale auront perdu leur raison d'être.

On conçoit immédiatement la gravité de la décision à prendre, laquelle pourra exercer des répercussions profondes tant sur les finances des pouvoirs publics actionnaires que sur la situation du personnel.

Le nouvel auto-tracteur arrive sans difficultés au haut de la côte. Trois de ces wagons sont chargés et il y a encore un haussette vide et un fourgon que l'on ne voit pas sur la photo ! (Photo Techniphoto).



Raisons pour lesquelles la gestion directe d'un service d'autobus par la S. N. C. V., coûte davantage que l'exploitation par une société privée fermière.

Si la gestion directe d'un service d'autobus par la Société Nationale coûte plus que l'exploitation par fermier, c'est que le personnel de la S. N. C. V. jouit de rétributions et d'avantages sociaux largement supérieurs aux conditions de travail consenties dans les entreprises privées.

Outre son salaire proprement dit, le personnel vicinal bénéficie de primes et de certains avantages sociaux en complément du régime légal.

C'est tout ce statut généreux qui échapperait à une partie du personnel s'il fallait procéder à des licenciements, à moins que les entreprises privées ne soient finalement tenues à octroyer des avantages équivalents.

On peut affirmer, qu'à partir de ce moment, la situation comparative en matière d'exploitation d'autobus entre la S. N. C. V. et l'initiative privée se renverserait en notre faveur.

Transport de marchandises par la route.

Le camion a dispensé de nombreuses firmes commerciales, industrielles et agricoles de recourir aux services d'un transporteur public. Le transport en commun s'en est trouvé réduit d'autant et le trafic restant peut souvent être confié à des transporteurs professionnels dûment autorisés à cet effet, transporteurs dont un grand nombre appliquent, en ce moment, des tarifs inférieurs aux prix légaux.

Le rôle de la S. N. C. V. dans le domaine du transport de choses par camion tend à devenir de moins en moins important.

A preuve, la situation qui se constate dans les régions où les lignes vicinales ont été démontées durant la guerre et le peu d'importance de nos recettes marchandises : 10 % des recettes totales.

Il est cependant bien entendu que notre société conformera toujours son attitude aux besoins variables qui se feront jour.

La voie ferrée.

Lorsque la S. N. C. V. aura élagué les branches devenues non viables de son réseau ferré, elle continuera à mettre tout en œuvre pour que les lignes restées ouvertes à l'exploitation conservent un niveau technique à la hauteur de la science moderne.

Les travaux d'adaptation de la voie aux besoins d'une vitesse de circulation accrue seront poursuivis : pose de rails plus lourds, renforcement de travelages, utilisation de ballast en pierres, drainage plus soigné des plates-formes, modifications de tracés, améliorations des courbes, multiplication des garages de croisement.

La sécurité de circulation sera accentuée par la signalisation automatique sur toutes les lignes électriques à simple voie et sur certaines lignes non électrifiées à fort trafic.

Le matériel roulant.

C'est de la modernisation des véhicules que la rentabilité de l'exploitation sera désormais tributaire.

Les dernières locomotives à vapeur seront remplacées par des tracteurs à huile lourde, tant pour l'acheminement des marchandises que des voyageurs, à moins que l'électrification des lignes ne puisse être envisagée utilement.

Des voitures à grande capacité — environ 110 places — qu'un agencement électrique et mécanique rend particulièrement confortables, devront être mises en service sur les lignes à trafic très dense et à grande fréquence. Le matériel roulant de celles-ci pourra être utilisé pour la desserte de lignes moins importantes, entraînant par ricochet une amélioration très sensible des conditions de transport sur l'ensemble du réseau ferré.

La modernisation du réseau réclame des investissements nouveaux.

La Société Nationale avait envisagé d'opérer la modernisation du réseau par le système de l'auto-financement. Des fonds avaient été constitués à cet effet, mais leur contre-partie à l'actif a dû recevoir une autre affectation : l'apurement des dettes résultant des pertes d'exploitation.

Si l'Etat ne peut pas se résoudre à relâcher son emprise sur les tarifs, il sera douteux que les autres pouvoirs publics consentent à souscrire suffisamment de capitaux frais que pour permettre l'achat de matériel moderne.

Par voie de conséquence, il ne sera pas possible de réduire les dépenses d'exploitation dans un avenir suffisamment rapproché.

Aussi l'attitude des différents pouvoirs publics devra-t-elle être coordonnée de manière rationnelle.

S'il n'en était pas ainsi, la S. N. C. V. cesserait de satisfaire à son rôle social, qui consiste à mettre des moyens de transport rapides, confortables et peu coûteux à la disposition des gens fixés loin de leur centre d'intérêt, du siège de leur travail ou de leurs autres occupations journalières.

Que l'on songe à ce qu'aurait été la vie du pays au cours des hostilités si le réseau vicinal, par son état technique brillant, n'avait été en mesure de suppléer depuis 1940 à la carence des autres moyens de transport en commun.

Efforçons-nous dès lors à ne pas négliger en temps normal l'instrument économique auquel on en est réduit en période critique.

Sinon il pourrait nous en coûter dans l'avenir.

M. le Président demande alors si des actionnaires ont des observations à présenter.

Le premier à prendre la parole est M. Janssens, Conseiller Provincial du Limbourg, il estime le système de financement désuet et propose des réformes de structure aux statuts de la Société Nationale notamment par la fusion des capitaux par province et par voie de conséquence la constitution d'une association intercommunale à l'échelle provinciale.

Il suggère de généraliser le mode d'exploitation par autobus pour maintenir autant que possible l'existence des lignes déficitaires.

Considérant ensuite la politique sociale de la S. N. C. V. il constate un manque d'uniformité. Un vif mécontentement règne, provoqué par les différences de régime entre groupes voisins. M. Janssens demande qu'il soit mis fin à cet état de choses.

M. Dexters, bourgmestre de Eisdien, déclare que sa commune ne votera aucune augmentation de capital tant que le conflit entre le personnel du Limbourg et la Direction n'est pas réglé.

M. Ghijzen, premier échevin de la ville de Hasselt, se plaint des perturbations apportées dans la province par la greve, à la veille de la Pentecôte, ainsi que des pertes subies par le commerce local.

M. De Marneffe, député permanent, appuie les plaintes des deux précédents orateurs.

M. Plumet, bourgmestre de Quaregnon, rend hommage à la gestion de notre ancien Directeur Général, M. Jacobs, et fait confiance au nouveau Directeur Général, M. De Vos.

Ensuite, M. Vermeersch, échevin de Seraing, demande que la commune de Seraing ait la priorité dans la rétrocession des terrains de l'assiette de la voie de la ligne Ougrée-Warzee.

M. Grognaert, député permanent, déclare parler comme président du Comité de Coordination des Transports de la ville de Liège et comme mandataire d'une centaine de communes. Il affirme que de nombreuses communes se plaignent des détériorations apportées par les « poids lourds » des Vicinaux sur les routes et chemins communaux. Il se plaint de l'embouteillage de la Place Saint-Lambert par les tramways.

M. Dofny, secrétaire communal de Mont-sur-Marchienne, rappelle qu'il a demandé, depuis deux ans, la réfection de la route de Beaumont.

M. Verheven, échevin des travaux publics de la ville de Bruxelles, fait confiance à l'action du Directeur Général et propose de poursuivre l'ordre du jour.

M. le docteur Boey voudrait savoir pourquoi on n'électrifie pas Louvain-Diest et se plaint des conditions imposées à la concession de la ligne autobus Louvain-Tirlemont.

M. le Directeur Général répond alors aux divers interpellateurs. Il déclare qu'une réunion aura lieu dans le Limbourg pour régler le conflit.

Il signale ensuite les difficultés d'approvisionnement de rails et matériel de voie quoique sous ce rapport il y a amélioration du marché.

Les Ponts et Chaussées pour des raisons diverses, retardent parfois l'exécution de travaux, auxquels nous sommes intéressés. A propos du « tramodrome » de la place Saint-Lambert, à Liège, il rappelle que le problème soulevé se pose dans toutes les grandes villes. En fait, c'est surtout l'automobile qui provoque l'encombrement, le tramway par contre enlevant le plus de passagers par rapport à la voirie occupée.

A ce moment, l'administrateur, M. Leclercq, gouverneur de la province de Liège, déclare que les ouvriers, grands usagers des lignes vicinales sont principalement intéressés au maintien de la boucle à la place Saint-Lambert, à Liège.

Le Directeur Général croit encore devoir insister sur le fait que, dans maintes circonstances, où l'on croit devoir endosser des responsabilités à la S. N. C. V. il ne faut jamais perdre de vue qu'en dernier ressort la décision à intervenir relève d'instances supérieures.

M. Manigart demande enfin qu'une motion soit votée, invitant le Gouvernement à adopter vis-à-vis des Vicinaux la même politique d'aide financière qu'à l'égard des Chemins de fer.

M. le Président fait observer que l'approbation de son discours par l'assemblée donne expressément satisfaction à l'interpellateur.

Après l'approbation du bilan, on passa à l'élection d'un administrateur, en remplacement de M. Van Essen, qui ne demande pas le renouvellement de son mandat.

M. André, qui remplissait depuis plusieurs années les fonctions de commissaire, est élu administrateur.

Les commissaires sortants sont réélus et M. Cornez, député permanent du Hainaut, est nommé à la place de M. André.

Sur ce, la séance fut levée à 16 heures.

CHRONIQUE SOCIALE

I. Rééquipement ménager.

Prorogation du délai pour l'introduction des demandes d'allocation exceptionnelle tenant lieu de rééquipement ménager.

Un arrêté du Régent du 16 juin 1947 prévoit l'octroi d'une allocation exceptionnelle tenant lieu de rééquipement ménager en faveur :

- des ouvriers, ouvrières et employés nés avant le 1^{er} février 1881.
- des employées nées avant le 1^{er} février 1886.
- des veuves d'ouvriers ou d'employés, nées avant le 1^{er} février 1891.

Ces personnes devaient être bénéficiaires du complément de pension de vieillesse ou de survie avant le 31 décembre 1947.

Le même avantage était accordé aux bénéficiaires d'indemnités d'invalidité à la date du 1^{er} février 1946, à charge d'un organisme assureur.

L'allocation exceptionnelle n'est pas due aux personnes qui ont obtenu des bons de rééquipement ménager en qualité de travailleur occupé ou chômeur, ou en qualité de conjoint d'un travailleur occupé ou chômeur.

Les personnes susceptibles de bénéficier de l'allocation exceptionnelle ont reçu un formulaire de demande qu'elles devaient renvoyer dûment complété et signé, dans le mois de sa réception, sous peine de forclusion.

Certains pensionnés, à la suite de circonstances fort diverses et excusables, n'ont pas renvoyé dans le délai imposé le formulaire de demande qui leur avait été adressé.

Par un arrêté du Régent du 24 avril 1948, un nouveau délai de soixante jours expirant le 19 juillet 1948 est prévu pour le renvoi des cartes-avis.

Les pensionnés, les veuves, et les invalides qui ne seraient plus en possession de la carte-avis qui leur a été envoyée précédemment, doivent s'adresser à leur administration communale s'il s'agit de bénéficiaires du complément de pension de vieillesse, au Fonds National d'assurance maladie-invalidité, 24, avenue de Stalingrad à Bruxelles, s'il s'agit de bénéficiaires d'indemnités d'invalidité.

II. Augmentation des compléments de pension de vieillesse et de survie.

Le Moniteur du 14 mai dernier publie un arrêté du Régent, en date du 10 mai 1948, portant le complément de pension de vieillesse pour les mariés (appointés aussi bien que salariés) de 13.300 fr. à 14.800 fr. par an et, pour les célibataires, veufs ou divorcés, de 8.780 fr. à 9.900 fr. par an, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1948.

De plus, à partir de cette même date, les veuves qui bénéficient d'une pension de survie de 6.400 fr. par an depuis l'âge de 55 ans, verront cette somme portée à 8.700 fr. lorsqu'elles atteindront l'âge de 60 ans.

Nous pensons qu'il serait utile pour nos lecteurs et surtout pour nos salariés

pensionnés d'avoir quelques éclaircissements au sujet de ce nouvel arrêté.

Par cette augmentation du complément de pension de vieillesse, le montant annuel maximum de la pension de vieillesse pour les anciens salariés mariés est porté de 16.500 fr. à 18.000 fr. et celui prévu pour les célibataires, veufs et divorcés de 10.880 fr. à 12.000 fr.

Le montant maximum annuel de cette pension de vieillesse légale se décompose comme suit :

- pour le marié :
3.200 fr. Rente et majoration de rente de vieillesse.
14.800 fr. Complément de pension de vieillesse.
18.000 fr. Total.
- pour les célibataire, veuf ou divorcé :
2.100 fr. Rente et majoration de rente de vieillesse.
9.900 fr. Complément de pension de vieillesse.
12.000 fr. Total.

Pour les veuves des appointés et des salariés, le montant du complément de pension de survie accordé à partir de l'âge de 55 ans a également été augmenté.

Cependant, cette augmentation n'est accordée qu'au moment où la veuve atteint l'âge de 60 ans.

Pour ces veuves, le montant du complément de pension de survie est porté de 6.400 fr. à 8.700 fr.

Les intéressées doivent toutefois souscrire l'engagement de cesser toute activité professionnelle.

Les veuves âgées de moins de 60 ans n'obtiennent actuellement aucune amélioration.

Comment obtenir le complément de pension de vieillesse et le complément de pension de survie ?

Les travailleurs qui désirent obtenir le complément de pension de vieillesse, sont tenus d'introduire auprès de leur administration communale une demande de majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources.

Le complément de pension de vieillesse est accordé d'office à partir de la date à laquelle la demande de majoration de rente de vieillesse sans enquête sort ses effets.

Le complément de pension de survie est accordé d'office, au plus tôt, à partir de l'âge de 55 ans ou à partir du premier mois qui suit celui au cours duquel leur mari est décédé, aux veuves qui sont bénéficiaires de la majoration de rente de veuve ou dont le mari a bénéficié du complément de pension de vieillesse.

Les autres veuves sont tenues d'introduire une demande de majoration de rente de veuve, si leur mari est né à partir du 1^{er} janvier 1867 et est décédé après le 31 décembre 1931 ou une demande de complément de pension de survie si leur mari est né avant le 1^{er} janvier 1867 ou s'il est décédé avant le 1^{er} janvier 1932.

La demande de complément de survie doit être adressée par lettre datée, et signée et sous pli recommandé à la poste, au Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le complément de pension de survie prend cours le premier du mois qui suit celui de l'introduction de la demande; toutefois si cette demande a été formulée dans un délai de 6 mois à compter du jour du décès du mari, le complément de pension de survie prend cours le premier du mois qui suit celui au cours duquel est survenu le décès du mari.

Date de liquidation des arriérés.

L'augmentation du complément de pension de vieillesse prenant cours à partir du 1^{er} janvier 1948, voici quels seront les montants payés lors de la prochaine échéance :

au 1-6-48: 750 Frs. aux hommes mariés, nés en mars, juin, septembre ou décembre et 560 Frs. aux autres ayants droits, nés au cours des mêmes mois.

au 1-8-48: 875 Frs. aux hommes mariés, nés en janvier, avril, juillet ou octobre et 653 Frs. aux autres ayants droit, nés au cours des mêmes mois.

au 1-7-48: 875 Frs. aux hommes mariés, nés en février, mai, août ou novembre et 746 Frs. aux autres ayants droit, nés au cours des mêmes mois.

A partir de l'échéance suivante (1-9-48, 1-10-48, 1-11-48), les arriérés trimestriels seront uniformément majorés de 375 Frs. pour les hommes mariés et de 280 Frs. pour les autres ayants droit.

En ce qui concerne les veuves, l'augmentation sera aussi accordée d'office, à partir du 1-1-1948, mais le nouveau taux n'entrera effectivement en vigueur que d'ici quelques mois, chaque cas devant faire l'objet d'un examen particulier.

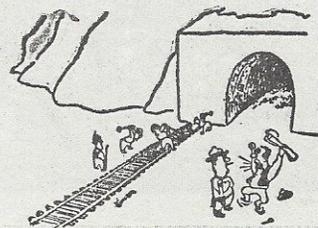
COLONIES DE VACANCES.

Chers Parents,

Au sujet du proche départ de vos petits en colonie, nous aimerions vous demander de ne pas encombrer les enfants de bagages, vêtements, fruits ou friandises inutiles.

En effet, l'expérience a prouvé que des bagages trop importants gâchaient le voyage des enfants en les fatiguant exagérément, tandis que fruits et friandises leur valaient le plus souvent une solide indigestion à leur arrivée à la colonie.

Nous espérons que ces désagréments seront évités et souhaitons à tous les petits voyageurs d'excellentes vacances pleines de soleil et de jeux.



Non, mille fois non, je ne changerai pas mon tunnel de place !

A l'Administration centrale.

Mariage: M^{lle} De Neeff (dactylographe) est devenue M^{me} Volkærts.

Heureuse conclusion d'une idylle vicinale: M. Barette a épousé M^{lle} Detriche. — Nos bons vœux aux jeunes époux.

En l'espace de deux mois, nous avons 3 départs à signaler:

M. Victor Houtekie qui s'est envolé vers le Congo, M. Raymond Vanden Eede (Méc.) et M. Léon Renotte (Compt.).

Au 1^{er} juillet, MM. Perdieu, Y. Caufriez et Mathys nous quitteront également.

M. Clément Perdieu, inspecteur en chef, qui fut le secrétaire particulier de deux Directeurs Généraux, MM. Caufriez et L. Jacobs, a suivi de très près les graves problèmes qui se posèrent durant deux guerres successives. S'appuyant sur une documentation hors-pair, il a écrit d'une plume alerte de nombreux travaux pour défendre en termes excellents la doctrine vicinale plus d'une fois menacée en ces dernières années. Son affabilité était appréciée de chacun.

M. Maurice Rousseau, qui a appartenu longtemps au Ministère des Communications, a été appelé aux fonctions de secrétaire particulier de M. le Directeur Général De Vos.

M. Rousseau est bien connu des sportifs bruxellois, il est effectivement président de la section basket-ball du Daring Club.

Pour clôturer l'activité hivernale de la section éducative, le cercle « Entre-Nous » a organisé une visite guidée à l'exposition des chefs-d'œuvres de la Pinacothèque de Munich. Une cinquantaine de participants parcoururent les cimaises pendant près de deux heures et demie et se déclarèrent enchantés des explications données. La visite ayant lieu en semaine, plusieurs provinciaux purent y assister. Excellente initiative qui remporta un plein succès.

Nous apprenons que le voyage en Suisse organisé par le cercle, à des conditions réellement avantageuses, a réuni 31 participants.

◆◆◆

Groupe du Hainaut.

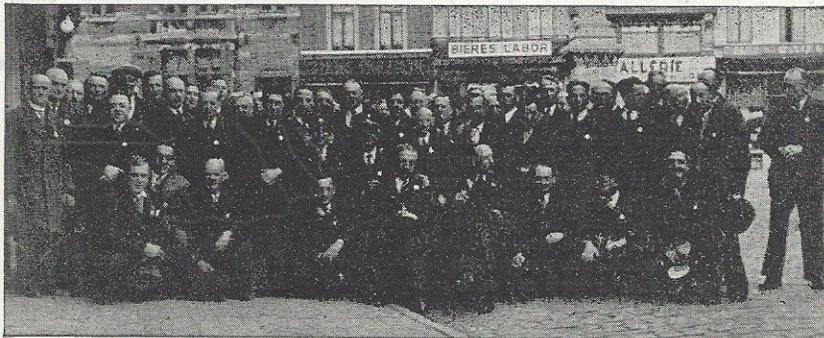
◆◆

IN MEMORIAM

Le lundi 26 avril ont eu lieu les funérailles solennelles du receveur Raymond Gilles, mort en captivité.

Il était entré au groupe de Charleroi le 13 juillet 1942 et fut déporté cinq mois après.

Il faisait partie en Belgique du groupe de résistance « La Légion Belge ». Notre



Le groupe des pensionnés à Mons.

brave concitoyen, animé d'un bel esprit, se livra immédiatement au sabotage en Bochie. Dépisté par la sinistre Gestapo qui l'emprisonna, il fut finalement envoyé dans un camp de concentration près de Berlin où il succomba le 24 avril 1944 après les sévices et les privations que ne manquèrent pas de lui faire subir les tortionnaires nazis.

Ramené à Marcinelle, samedi après-midi, les restes glorieux de notre infortuné collègue furent reçus et salués officiellement par les autorités communales, le Comité de Rapatriement et les différents groupements patriotiques locaux.

Une délégation des Vicinaux, conduite par M. Liégeois, chef de service, assista également à l'émouvante cérémonie.

◆◆◆

A CHARLEROI.

REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

En raison du grand nombre d'agents titulaires du diplôme du Gouvernement il fallut scinder la cérémonie de remise des décorations. C'est ainsi que les 23 et 24 mars, des cérémonies intimes se déroulèrent au dépôt de Charleroi.

En présence de MM. Sirjacobs, ingénieur en chef et Declercq, ingénieur principal, et de MM. Liégeois, Remy, Rectem, Bruyère, Smal et Bodson, les participants écoutèrent l'hymne national, puis M. Sirjacobs, après avoir excusé M. le Directeur Coppée, empêché par un deuil, sut concrétiser le sens symbolique d'une telle journée et félicita les heureux décorés.

Après la remise des diplômes, la cérémonie se termina par une petite fête intime dont les bénéficiaires garderont longtemps le souvenir.

◆◆◆

A MONS.

C'est dans la salle des fêtes du « Coq Wallon » place Louise qu'a eu lieu le mardi 13 avril la remise de distinctions honorifiques à de nombreux agents du groupe de Mons.

Au bureau avaient pris place, M. Dulieu, ingénieur principal et MM. François, chef de service, Maquestiau, chef de mouvement, Hallot, chef du dépôt de Quaregnon, Byle, chef de service V. T.

M. Dulieu excusa M. Coppée, directeur du groupe de Mons. Il dit la satisfaction qu'il ressentait à pouvoir présider la réunion et de revoir ainsi des figures familières. M. Dulieu souligna la portée des diverses distinctions conférées et cé-

L'Actualité

lébra l'attachement des décorés à la Société des Vicinaux.

Il félicita en son nom et au nom de la Société, chacun des décorés et leva son verre à la santé de tous.

M. Prudent Carlier au nom de ses camarades remercia M. Dulieu et proposa de boire à la prospérité des Vicinaux.

Comme dans les autres groupes il y avait un retard de quatre ans dans les décorés pour 25 ou 35 ans de service, il ne nous est donc pas possible de les citer tous. La photo ci-dessous parue déjà dans le journal « La Province » constituera un souvenir pour nombre d'entre eux.

Et comme en Wallonie, comme en France tout finit par des chansons.

M. Rodolphe Duez, mélomane à ses heures se mit au piano, tandis que M. Gaston Abrassart chanta « Le Temps des Cerises » dont le refrain fut repris en chœur par l'assemblée entière.

◆◆◆

A CUREGHEM.

Le dimanche 4 avril dernier, le dépôt de la rue Eloy retentissait de cris et de rires enfantins. Pourquoi tant d'impatience chez ces garçonnets et fillettes une semaine après Pâques ?

Eh bien, Saint Nicolas l'an dernier avait été surchargé et n'avait pu venir faire sa tournée traditionnelle à Cureghem, mais grâce aux cloches de Pâques, le grand Saint avait accepté de passer à Waterloo où allait enfin avoir lieu le goûter, pour offrir, avec un peu de retard, des friandises et des jouets aux enfants des 79 membres de l'Amicale.

Le président Vander Bruggen et le secrétaire Deroubaix se dévouèrent tant et plus, et parvinrent à réunir, on ne sait comment, de quoi contenter les plus exigeants.

Pendant le goûter l'orchestre « Vicinal » A. N. A. V. se fit entendre et obtint un beau succès. Nous les remercions de leur gracieux concours à cette belle fête enfantine.

Entre deux airs de musique, le speaker « o-f-f-i-c-i-e-l » montait sur la butte du Lion pour voir si Saint Nicolas n'arrivait pas. Hélas, comme Sœur Anne, le speaker « Anne-atole » ne voyait rien venir !

Très ennuyé, se passant la main dans les cheveux, le speaker expliqua la défection de Saint Nicolas et tous les enfants firent semblant d'y croire !

Le Président, M. Vander Bruggen, clôtura cette charmante fête par quelques mots de remerciements à tous ceux qui contribuèrent au succès de cette fête et notamment M. Cuvelier, Ingénieur en chef et M. Janssens, Chef de service, d'avoir bien voulu rehausser cette petite fête de leur présence. Il remercia également Madame Sirault et Madame Lambert pour le concours précieux accordé à cette fête, ainsi que le Comité qui ne recule devant aucun sacrifice pour le bien de notre « Amicale ».

Formons le vœu que notre Cher Président reste parmi nous et crions VIVE L'AMICALE DE LA RESISTANCE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

Vicinale

AVIS A TOUS !

Le club sportif des tramwaymen vicinaux « Maakt U sterk » organise pour la deuxième fois, à Assebroek, le samedi 4 septembre 1948, « Le championnat cycliste des Flandres » ouvert à TOUS les tramwaymen. 70 km. de bonnes routes - 5.000 fr. de prix et de primes. Départ à 15 h. au café « Tramhuis », Gaston Roelandsplaats, Assebroek-lez-Bruges.

Une attestation prouvant la qualité de tramwayman devra être présentée au départ.

Les inscriptions doivent parvenir avant le 1^{er} septembre 1948 à l'adresse suivante : 't Kindt, Julien, Statiestraat, 178, Oostkamp.

■■■■

« L'Effort », cercle sportif et de loisirs du personnel des Vicinaux d'Anderlues, organise pour le mois de juillet et août, le championnat de balle-pelote amateur du Hainaut, qui sera patronné par « Le Soir ».

Une coupe, cinq breloques et de nombreux prix récompenseront les joueurs.

Les équipes désirant y participer sont priées d'envoyer leur adhésion à M. Mandiaux, Dépôt des Vicinaux, Anderlues.

Savez-vous que notre magazine en langue néerlandaise « Onze Buurtspoorwegen » qui tire à 7.650 exemplaires, compte vingt abonnés en Hollande ?

Ce résultat a été obtenu grâce à la publicité que nous a faite la revue « Tramnieuws ».

Nous avons reçu la visite le mois dernier en nos bureaux, d'un de ces abon-

A LA MER en VICINAL !

De nombreux agents nous ont demandé de leur communiquer des horaires de voyages touristiques empruntant des lignes vicinales.

Voici déjà le moyen d'aller de Bruxelles à la mer en tram !

El.	Bruxelles N.	7.02
	Alost A.	8.14
A. R.	Alost D.	8.30
	Wetteren A.	9.45
El.	Wetteren D.	10.00
	Gand Heirnisplein A.	10.35
El.	Tram de ville n° 31, des- cendre à Gand Rabot.	
El.	Gand Rabot D.	11.28
A. R.	Zomergem D.	12.13
	Bruges St. A.	13.37
El.	Bruges St. D.	14.00
	Knocke A.	14.54

N. B. — El. : tram électrique. — A. R. : Autorail.

Signalons qu'à Gand Heirnisplein, il faut prendre un tram des « Tramways Gantois » n° 31 jusqu'au Palingshuizen (Gand Rabot) pour prendre l'électrique vers Somergem.

A Bruges, il vous est loisible de dîner à l'aise à 13 h. 40, car à partir de ce moment vous avez un tram toutes les heures de Bruges station vers Knocke Station.

Si vous désirez aller au Home Vicinal de Wenduine ou à Ostende, attendez à Knocke station le tram Knocke-Ostende.

Il existe un deuxième itinéraire par lequel le départ à lieu de Bruxelles à 10 h. 32 mais qui passe par Houtem-St-Liévin au lieu de Wetteren. L'autorail vicinal venant de Alost arrive directement à Gand-St-Pierre à 13 h. 50. De là il faut prendre le tram de ville n° 4 en correspondance avec le n° 1 au Marché-au-Grains jusqu'au Palingshuizen. On arrive à Knocke à 18 h. 54.

De nombreux agents sont déjà allés à la mer de cette façon, tous s'en sont déclarés enchantés.

nés, M. Reeskamp, jeune commis à la « N. V. der Nederlandse Spoorwegen » qui nous a apporté une quinzaine d'intéressantes photos. Voici une jolie vue du dépôt d'Oostmalle (ligne Anvers-Turnhout) par une belle journée d'été, au dessus de la remorque, on aperçoit les bâtiments de la sous-station.



LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD

B. — Eh bien, qu'est-ce que c'est que ces écolopés ?

Vous avez pillé la boîte de secours ?

C'est décoratif le sparadrap ! Serait-ce le fait d'un voyageur qui refusait de payer le franc dominical ?

— Non chef, hier nous avons patiné.

B. — Ce n'est guère la saison. Vous avez voulu faire la « Férie de la Casse » !

— Vous pouvez dire ce que vous voulez, mais on a eu chaud, vous savez !

B. — Allons conducteur, racontez-nous cette partie de Roller-Catch Vicinal.

— Voilà, nous traversons la ville, à bonne allure, à l'heure creuse, lorsqu'au tournant de la rue Saint-Christophe j'avise brusquement à 25 mètres devant moi, un camion automobile à l'arrêt, contre la bordure du trottoir.

B. — A 25 mètres ? donc, vous aviez le temps de freiner ?

— Euh, oui, peut-être, enfin j'ai cru que je pouvais passer.

B. — C'est ça, et à la dernière seconde, on s'aperçoit que c'est impossible, on freine, on sable, puis à la grâce de Dieu.

— Mais tout de même, je n'avais plus 30 mètres pour m'arrêter et le conducteur de ce camion devait s'écarter à 1-50 mètre de la voie. J'étais dans mon droit.

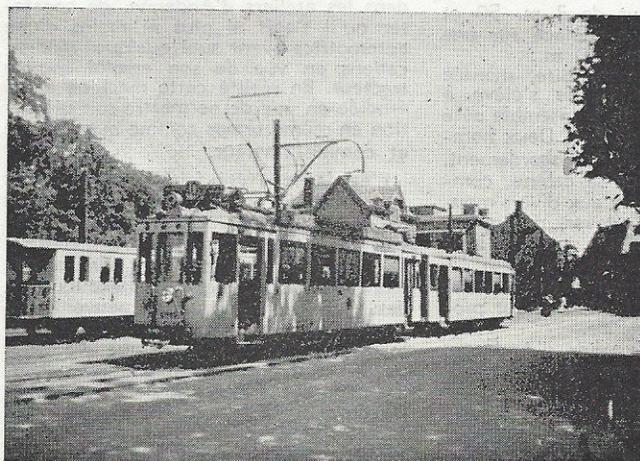
B. — Ça vous fait une belle jambe hein, d'être dans votre droit ! Vous avez de la chance que je ne porte pas une toge et un toque de juge !

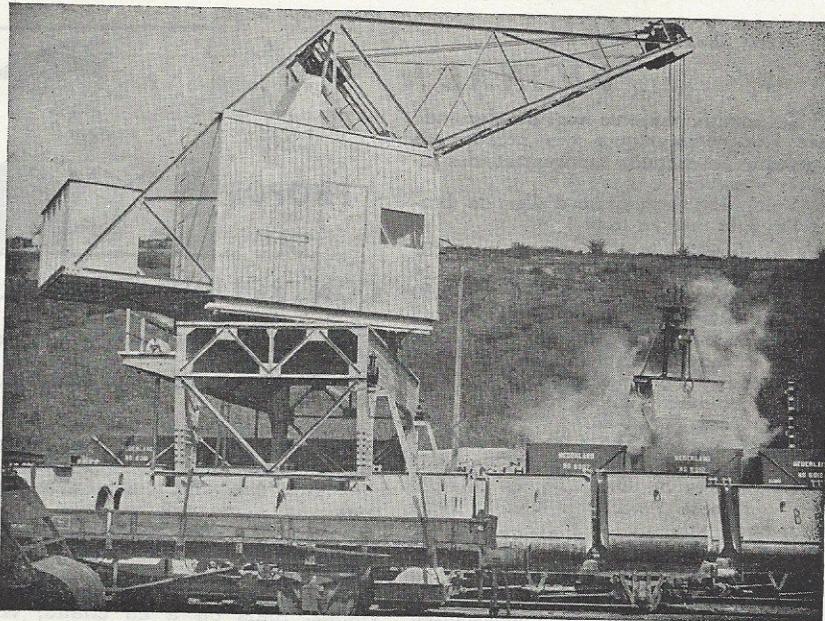
Vous êtes blessés, l'automobiliste va aller en justice et, à ce propos, le juge peut toujours vous rappeler qu'il existe un certain article 10 du R. Police qui dit que « le mouvement doit être ralenti ou même arrêté en cas d'encombrement de la route. » Au surplus, s'il s'agit de la 9.705 que j'ai vue au dépôt, c'est du bel ouvrage...

— Oui, chef, le camion était chargé...

— Et nous n'en savions rien.

B. — Je doute fort que cela puisse être pris en considération. Non, mes amis, un bon conseil : Freinez d'abord, puis exhibez votre Règlement. Certes, votre priorité est une réalité et le conducteur d'un véhicule doit s'écarter « à l'approche du tram de manière à livrer toute la largeur nécessaire au matériel de voie » comme dit le règlement de police, mais les centaines de milliers de francs que la Société débourse inutilement chaque mois pour les accidents semblables, sont aussi une réalité. Et il n'y a pas lieu de s'en vanter.





La grue à portique vient de décharger un container « vicinal » (Kubler) dans un container des chemins de fer néerlandais. Au premier plan on aperçoit le wagon spécial vicinal avec les trois « Kublers ».

L'ARTICLE 18 des Statuts dit que le Conseil d'Administration se réunit sur convocation de son président, mais très sagement l'endroit n'a pas été immuablement fixé à Bruxelles.

C'est ainsi que, le 13 avril dernier, le Conseil accompagné de hauts fonctionnaires de la S.N.C.V. se porta à Andenne, conduit par M. le Comte de Lichtervelde, président du Conseil, et M. De Vos, Directeur Général.

Ils y furent reçus par l'ingénieur en chef du groupe, qui les mena à la gare de transbordement de Seilles pour y voir fonctionner une grue portique de 6 T., circulant sur rails. Cette installation qui venait d'être mise en service a été utilisée avant-guerre au port de Lanaeken (Canal Albert) pour effectuer des chargements de charbon du Vicinal sur péniches. Le groupe de Limbourg avait à cette époque construit et transformé des wagons (série 3308) portant trois containers dits « Kublers » d'une contenance de 3 T. Grâce à ce matériel il fut possible d'assurer à Lanaeken un transbordement journalier de 500 à 600 T. Lorsque les charbonnages eurent outillé le port de Langerloo, ce matériel fut inutilisé. Il vient d'être cédé au groupe de Namur et transféré à Andenne-Seilles, où il rendra les plus grands services.

En effet, la partie du bassin d'Andenne située au Sud de la Meuse ne dispose d'aucun moyen de communication par voie ferrée à grand écartement. Par contre, elle est traversée par les lignes vicinales de Namur-Andenne-Huy et Andenne-Ohey-Ciney. Le bassin d'Andenne est constitué en majeure partie par des exploitations de carrières et de terres plastiques et les fabrications dérivées : chaux, briques et autres produits réfractaires. Ce transbordement à Andenne nécessite l'emploi d'une main-d'œuvre ouvrière abondante en majeure partie non spécialisée. Si on y ajoute que la population de la région est peu dense, on comprendra que cette main-d'œuvre exige une rémunération plus élevée que d'autres régions.

De tout temps, la S.N.C.V. a été amenée ainsi à effectuer dans ses gares d'Andenne-Seilles, des transbordements importants de vicinal à chemin de fer et vice-versa.

Par suite de la différence excessive entre les exigences de la main-d'œuvre et le prix officiel prévu pour le transbordement de certaines matières, il fut impossible de traiter avec un entrepreneur.

La Direction locale se trouvait devant la situation paradoxale que dans certains cas, sa part d'intervention dans les frais de transbordement aurait été égale sinon supplémentaire à la somme perçue pour le transport de la marchandise.

C'est pour cette raison et pour mettre fin à un travail pénible qu'il y a environ un an, le groupe de Namur n'a pas hésité à proposer l'achat d'une grue sur roues de récupération militaire, pour assurer ce travail avec son personnel en attendant qu'une solution plus complète ait pu être réalisée.

Cette grue, devenue sans emploi à Andenne, sera dans peu de temps transférée à la gare de transbordement de Warnant où un autre problème se pose.

La grue définitive comprend deux parties :

a) un portique haut de 3 m. 50 et large de 4 m., qui se déplace sur une voie ferrée longue de 140 m.;

b) la grue proprement dite, montée sur le portique. Sa flèche s'élève à 12 m. au-dessus du sol. L'ensemble pèse 40 T. La charge est de 6 T. Deux hommes sont préposés au transbordement. Le premier juché dans sa cabine, commande par 3 contrôleurs aux divers mouvements de la grue : lever, progresser, pivoter. Le second veille surtout à la sécurité des manœuvres.

Le 9 avril, quatre jours avant la visite du Conseil d'Administration, il fut procédé aux premiers essais.

Le personnel de l'atelier d'Andenne, qui s'est déposé sans compter pour mener à bien ce travail, a le droit d'être fier de cette réalisation.

La nouvelle installation présente un grand avantage sur la première car les

Présentation de nouveau Matériel au Conseil d'Administration

manœuvres des wagons peuvent s'effectuer sans interruption des travaux de transbordement. Il faut, en effet, signaler que la gare d'Andenne est de dimensions très réduites et qu'il n'existe aucune possibilité d'agrandissement.

La nouvelle grue effectue non seulement le travail ordinaire de transbordement de matières premières à l'aide de grappins, mais encore elle peut saisir les containers des wagons spéciaux vicinaux pour les verser, soit dans des wagons ouverts Etat, soit dans des containers Etat.

Le jour de la visite, par exemple, les administrateurs purent voir, attendant le chargement des vicinaux, des wagons néerlandais portant trois grands containers lesquels sont placés sur tracteurs-automobiles à leur arrivée en Hollande.

L'expédition intensive des matières par la gare d'échange d'Andenne exige un mouvement rapide des wagons et des moyens de traction adéquats.

Or, depuis plus de six mois, le complexe des lignes Namur-Forville-Andenne sert de champ d'expérience à des autorails pourvus d'un moteur américain de la General Motor (G.M.C.) et transformés en tracteur. C'était là un autre objectif important qui avait motivé le déplacement d'inspection du Conseil d'Administration.

Certes, dans tous nos groupes d'exploitation, des essais semblables sont en cours, mais depuis quelques mois, sur la ligne précitée, TOUTE la traction se fait par auto-tracteur, la machine à vapeur y est définitivement abandonnée et cependant, les services de marchandises par charge complète et incomplète continuent à être assurés comme au temps du vapeur.

L'AUTORAIL-TRACTEUR.

Lorsqu'on parle du tracteur Diesel, on se figure généralement un engin présentant des formes totalement différentes de celles des véhicules vicinaux habituels. Aussi, sera-t-on sans doute surpris en voyant le tracteur mis au point dans les ateliers d'Andenne, de constater qu'il s'agit ni plus ni moins d'une automotrice ayant subi quelques modifications en vue de son emploi comme tracteur. En réalité cette machine a été étudiée en vue de permettre son utilisation en même temps comme automotrice et comme tracteur.

L'étude en a été faite principalement pour répondre aux nécessités des régions de la province de Namur et de la province de Luxembourg où de nombreuses lignes sont caractérisées par une exploitation mixte : nous nous expliquons : des trains de voyageurs ne peuvent être organisés qu'en nombre limité tôt le matin et tard le soir en vue d'amener ou de reprendre les voyageurs aux gares de coïncidence de la grande ligne. Les véhicules-moteurs utilisés étaient ainsi appelés à stationner parfois durant de longues heures, sans aucun emploi. La

transformation que le groupe de Namur fait subir à quelques-unes de ses automotrices permet à présent de les mettre en service pour le transport des voyageurs au moment voulu, et de les utiliser durant les temps morts pour tractonner des charges de marchandises parfois en quantités peu importantes.

Il en résulte une économie de personnel considérable qui vient s'ajouter à une économie de combustibles et d'entretien.

Dans ses grandes lignes, le tracteur est constitué par une automotrice à deux essieux dans laquelle le moteur d'une puissance un peu supérieure à 100 HP. a été remplacé par un moteur de 150 HP. Il s'agit d'un moteur GENERAL MOTOR à deux temps Diesel - le rapport de démultiplication des ponts a été modifié de manière à réduire la vitesse des véhicules, et donc à augmenter dans un rapport inverse l'effort de traction : Le véhicule a été lesté jusqu'à concurrence d'un poids total de 19 tonnes afin d'augmenter l'adhérence sur le rail.

(Les anciennes automotrices pèsent en moyenne 10,5 T.).

La timonerie de frein a été modifiée également de façon à mettre son efficacité en rapport avec le tonnage du véhicule - les sablières ont été doublées de manière à permettre le sablage des quatre roues tant en marche avant qu'en marche arrière, cette dernière étant fréquemment utilisée au cours des manœuvres de wagons.

Ces modifications ont entraîné le remplacement des sièges placés autrefois transversalement à la voie par des sièges placés longitudinalement à la voie.

Un véhicule d'essai a été mis en service au dépôt de Forville au mois d'août l'an dernier. Il a, jusqu'à ce jour, effectué principalement sur la ligne d'Andenne à Forville, des services marchandises ou des services mixtes.

Cette ligne possède d'ailleurs le profil le plus dur de la province. D'Andenne à Petit-Waret (distance de 5,5 km.) la différence de niveau est de 126,52 m., c'est-à-dire une rampe d'une moyenne de 0,023 m. Entre Velaine et Petit-Waret la rampe est de 0,032 m. ce qui est considérable.

La puissance du tracteur est comparable à celle d'une locomotive de 18 T. et par temps sec, il a pu remorquer des charges que seules les locomotives de 23 T. étaient capables de remorquer dans les mêmes conditions.

Si l'on tient compte de ce que cet engin ne nécessite au cours du service aucun arrêt pour graissage, alimentation en eau ou combustible, nettoyage de feu, etc... on peut affirmer que son rendement horaire ou journalier est nettement supérieur à celui d'une locomotive.

Arrivé à Petit-Waret, le tracteur manœuvra et prit 80 tonnes en plus sous la forme de 8 wagons haussertes vides. Notre train composé d'un autorail tractonnant 3 haussertes chargées, 8 haussertes vides et un fourgon, se mit alors en marche sans difficultés ni bruits de moteur intempestifs.

Mieux que des paroles ou des statistiques, cette démonstration de puissance et d'adaptation sut convaincre les administrateurs de l'excellence du nouvel engin.

Nous avons actuellement en main un excellent outil dont les performances et la consommation ont été soigneusement notées jour par jour depuis le mois d'août dernier.



LA PRESENTATION DE L'A.R.T. 62.

Le Conseil d'Administration, après avoir entendu l'exposé de M. Kennès, dont nous venons de vous résumer les éléments principaux, prit place dans l'automotrice qui tractonnait 3 wagons de 10 T. de gravier et un wagon-bagage, soit environ 70 T. pour 30 T. de charges utiles.

La montée vers « Tramaka » commença dès la sortie d'Andenne par une rampe de 0,035 m. et pendant plus de 5 km. la voie monte continuellement. Les voyageurs purent constater que toute la puissance du moteur se développait à petite vitesse emmenant ses 70 T. sans à-coups et en douceur !

Il est encore prématuré de présenter le bilan des économies réalisées grâce à la mise au point de ce tracteur et il convient pour en établir le décompte, d'attendre une période d'essais plus longue. On aura cependant pu comprendre par notre exposé que le rendement sera considérable et aidera puissamment à rétablir l'équilibre dans l'exploitation des lignes secondaires de notre pays.

Le premier véhicule, qui a fait toute la saison betteravière, a toujours son moteur intact. Grâce à lui, les Vicinaux vont pouvoir maintenir la vitalité de plusieurs industries mosanes qui eussent été sacrifiées s'il avait dû être renoncé à l'exploitation des lignes pour les remplacer par des services d'autobus réservés aux voyageurs.

Il ne semble pas douteux que nous ayons enfin trouvé le moyen de faire face à tous nos engagements qui découlent des obligations qui nous furent imposées par le législateur lors de la Constitution des Vicinaux.

Les services de marchandises sur les lignes de campagne pourront être maintenus économiquement. Nos autorails-tracteurs contribueront ainsi au maintien et à la protection du patrimoine national.

Donnons, pour terminer, le nombre de moteurs G.M.C. affectés à nos divers groupes et dont le montage et les essais se poursuivront à un rythme accéléré.

La Direction Générale a d'ores et déjà commandé 83 moteurs de ce genre.

Au 15 mai 1948. 57 moteurs ont été livrés et ont été répartis comme suit :

Flandres	5
Namur - Luxembourg	24
Hainaut	12
Anvers	4
Limbourg	4
Brabant	8

A Bierwart on présenta au Conseil d'Administration la dernière acquisition des Vicinaux en matériel autobus, un « General Motor » importé d'Amérique.

Les membres prirent place dans ce luxueux véhicule qui a été décrit dans le numéro précédent. Sans bruit, sans une secousse, l'autobus dévala vers Namur sur d'excellentes routes macadamisées. Le poids mort constitué par le puissant moteur se trouve là où il doit être, c'est-à-dire à l'arrière où il renforce l'adhérence des pneus sur le pavage et chacun put constater que la banquette arrière surplombant le moteur avait le confort du siège d'une grosse voiture privée !



Le chef-contrôleur Longdoz présente le moteur G. M. du nouvel autobus.

Le roulement était tellement silencieux que sans forcer la voix, des conversations étaient échangées d'un bout de la voiture à l'autre.

Le conditionnement d'air fut essayé, de l'air chaud puis de l'air frais furent successivement envoyés dans la voiture !

Nous avons dit tous les mérites de cette magnifique pièce qui est le fruit de longues recherches.

Néanmoins, il importera d'examiner sur quelles routes on fera circuler ces coûteux véhicules, car le désastreux pavage de maintes routes communales ou provinciales est une terrible épreuve pour des autobus carrossés dans des pays étrangers et conçus pour des réseaux routiers macadamisés.

Comme on le voit une importante étape vient d'être franchie dans la réadaptation de notre réseau aux conditions et aux exigences des transports d'après-guerre.

Tout ceci s'est passé dans le calme, sans conférence de presse ni cinéaste. C'est peut-être une lacune, mais c'est assurément une des missions de « Nos Vicinaux » de porter à la connaissance du personnel et des amis du rail les efforts accomplis par la S. N. C. V. pour rendre son exploitation la plus efficiente possible.

Depuis quelques semaines nos agents ont commencé à prendre leur congé selon le roulement établi.

Grâce au double pécule, il est devenu possible à chacun de s'offrir de vraies vacances et de sortir ainsi des préoccupations quotidiennes. Chacun peut se délasser dans un site reposant ou s'enrichir, non pas pécuniairement mais intellectuellement, au contact des merveilles que l'homme a créées.

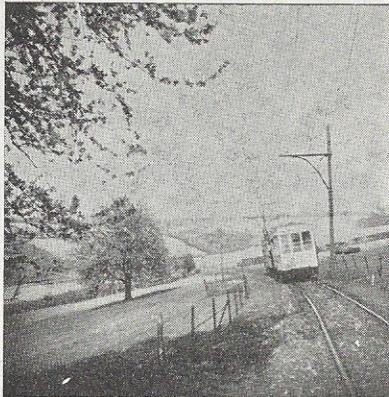
Des enquêtes récentes ont prouvé que beaucoup de travailleurs n'utilisent pas leurs loisirs comme ils devraient le faire.

Ne perdons pas de vue que les deux buts principaux des vacances sont : le repos et l'élévation de notre personnalité.

Un agent des Vicinaux peut combiner des voyages économiques dans notre beau pays, grâce à ses coupons de service.

Le père de famille qui recule devant les frais d'hôtel, peut organiser au départ de sa ville, des excursions en vicinal vers la campagne verdoyante où ses enfants pourront s'ébattre loin de la rue

Bonnes Vacances !



habituelle à l'atmosphère malsaine.

De nombreuses lignes de notre réseau abandonnent fréquemment les routes tracées pour conduire à des endroits souvent inaccessibles au piéton et à l'automobiliste, ces coins là, faut-il le dire, ont gardé de ce fait une sauvage beauté. La voie en siége spécial

révèle aussi à ceux-là même qui parcourent souvent le pays, des aspects insoupçonnés et des panoramas, que le mouvement de l'autorail fait se dérouler pour la surprise émerveillée du voyageur.

Nos lignes d'intérêt touristique sont exploitées aujourd'hui au moyen d'un matériel vraiment moderne: moteur Diesel puissant, inodore et presque silencieux, nous pouvons dès lors les « publier » à nouveau.

Jadis les poussières grasses des machines à vapeur, puis dans la suite l'odeur persistante d'essence des premiers autorails avaient écarté les touristes des lignes de chemins de fer secondaires. Il faut maintenant les faire revenir.

Les renseignements touristiques que vous trouverez aux pages 10 et 11 de ce numéro, vous permettront également de faire connaître à nos voyageurs habitués ou occasionnels, à vos voisins et amis, les mille et une possibilités que présente le réseau vicinal dont les lignes sillonnent notre pays depuis les Polders fertiles jusqu'à l'Ardenne enchantée.

EN PAYS DE BRABANT

La brochure vicinale « Circuits touristiques en Brabant » portait en exergue : *Brabant is zijn eigen Lant*. Cette définition extraite d'un vieux texte flamand signifie que le Brabant, par la diversité de ses paysages est un pays en lui-même.

On peut considérer que la grande Forêt de Soignes au Sud-Est de Bruxelles sépare le Brabant flamand avec Louvain pour chef-lieu, du Brabant Wallon dont la ville principale est Nivelles.

Une ligne d'autobus partant de la place Jourdan traverse cette Forêt de Soignes par Notre-Dame-au-Bois et aboutit à Overyssche et Hoeylaert, pays du raisin cultivé en serre.

L'autobus de Bruxelles-Perwez suit la même route et s'arrête notamment à Chaumont-Gistoux, devenu centre de villégiature, d'où l'on peut suivre la ravissante vallée du Train.

Les lignes électriques vicinales partant de la Gare du Nord, de la Place Saint-Josse ou de la place Rouppe mènent à peu près à tous les centres d'intérêts touristiques du Brabant et nous n'aurions pas assez des douze pages de ce magazine pour les décrire tous. Force nous est de nous limiter.

Le Domaine Provincial de HUIZINGEN.

Le Gouvernement Provincial du Brabant a accueilli en mars 1938 le magnifique domaine de Huizingen, situé à 13 km. de Bruxelles et à 2 km. de la station Etat de Buizingen.

Cette propriété comporte 87 hectares dont 56 sont boisés.

L'inauguration officielle a eu lieu en mai dernier, le jour de l'Ascension.

Nous avons eu l'occasion de visiter le parc et ses installations.

Nous en sommes revenus enthousiasmés. Cette réalisation fait non seulement honneur au Gouvernement Provincial mais au sens social pratique de nos dirigeants.

Pour un droit d'entrée minime, n'importe quel citoyen, quelles que soient ses convictions politiques ou religieuses, peut disposer avec sa famille d'un parc immense. Pour les sportifs on a prévu une plaine de football, une piste d'athlétisme, des courts de tennis impeccables, des terrains de basket et de volley-ball. Des barquettes attendent pour une partie de canotage. Pour les petits il y a une piscine d'eau claire, peu profonde et du sable blanc pour jouer; pour les cadets, il y a des jeux divers. Les jeunes gens ont à leur disposition une auberge de jeunesse qui est certainement un modèle du genre et un vaste terrain de camping accueille des campeurs de tout âge!

D'ici peu sera terminé le bassin de natation qui sera vraiment le « clou » de cet établissement. Les architectes ont réussi le tour de force de le creuser au sommet d'une colline! Du solarium, construit aux alentours, on jouit d'un splendide panorama.

Dans le château même, se trouve un home de vacances qui peut recevoir 50 personnes. Les chambres sont parquées, ensoleillées et pourvues de lits modernes. Au rez-de-chaussée se trouvent la spacieuse salle à manger, une salle de café dont les grandes fenêtres donnent sur le parc, un hall de réception et un fumoir avec fauteuils de cuir.

La pension est comptée à 125 fr. — Service et boisson en plus évidemment. Nous le répétons, tout cela est admirable et nous sommes persuadés, que plus d'un ouvrier ou employé se demandera s'il ne rêve pas et si tout cela est bien à son entière disposition!

Espérons que la foule anonyme respecte ce bien commun et émettons le vœu que les gardes se montrent polis mais sévères.

Les voies d'accès.

Ce sont les Vicinaux qui, en ordre principal, doivent assurer les moyens de transport.

Tâche ingrate, car si un dimanche il fait un temps exceptionnel et que l'on enregistre 15.000 entrées comme se fut le cas à Hofstade l'an dernier, nos services seront débordés et le public critiquera; par contre, les dimanches suivants nous pourrions mobiliser en vain du personnel et du matériel, vu l'instabilité de notre climat.

On peut accéder à Huizingen :

1°) par la ligne d'autobus Uccle-Calvoet-Alsemberg - Tournepe - Huizingen-Buizingen-Hal.

Départ le dimanche toutes les 30 minutes de 9 h. à 12 h. et de 13 h. à 20 h. En semaine toutes les 2 heures.

2°) En prenant le tram de Hal.

Départ Place Rouppe: Descendre à l'arrêt Chaussée d'Alsemberg. De là il y a 30 minutes à pied, jusqu'au domaine. Aussi avons-nous instauré le dimanche un service d'autobus de navette toutes les 30 minutes.

Ces services seront vraisemblablement renforcés suivant les besoins.

Nous conseillons spécialement le splendide circuit touristique de la Semois au départ de Bouillon et de Florenville. Le nombre de voyageurs admis sur l'autobus étant strictement limité au nombre de places assises, les locations se font aux bureaux de la S. N. C. V. à Bouillon et à Florenville.

Citons rapidement les principaux points de passage : Herbeumont (ruines et point de vue), Morteahan - Dohan - Bouillon (visite facultative du château), Corbion et Poupehan. L'autobus permet de passer par des endroits célèbres pour leurs sites remarquables et qui jadis ne pouvaient être atteints que par des marcheurs entraînés.

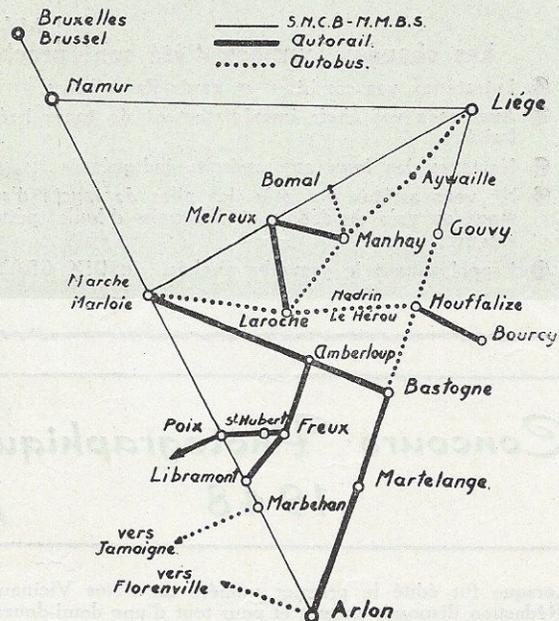
L'autobus s'arrête un instant à Rochehaut (point de vue des crêtes de Frahan), le plus beau site de la vallée que beaucoup de gens renonçaient à voir à cause de l'effort pédestre exigé.

On suit alors les méandres de la Semois par Alle - Chairière - Vresse - Membre - Bohan - Hérisart - Nafraiture - Vresse puis c'est le retour par le Ban d'Alle - Corbion vers Bouillon ou Florenville.

■ ■ ■ ■

Il est organisé un service d'autobus permettant notamment aux villégiateurs de Florenville et de Bouillon d'aller visiter la célèbre abbaye d'Orval et d'effectuer la magnifique descente en barque sur la Semois de Chiny à La Cuisine.

La direction du groupe de Namur espère pouvoir mettre en service durant la saison une ligne d'autobus : Florenville - Bouillon - Bohan - Han-s/Lesse. Le battement prévu à Han permettrait la visite des grottes de 12 h. 10 à 16 h. 45.



Tourisme en Ardennes par Vicinal

1. LIGNE

POIX-PALISEUL-BOUILLON.

Départ de Poix à 10 h. 50. L'autorail passe par Libin et après une montée à travers bois traverse Maissin et Framont et arrive à Paliseul à 11 h. 55. Quarante minutes après, à 12 h. 35, s'effectue la pittoresque descente de Paliseul vers Bouillon. A partir de Noifontaine, le panorama est inoubliable.

En partant de Bruxelles ou de Namur, il est possible d'arriver plus tôt à Bouillon en prenant le train de Virton (Q.-L. à 7 h. 40, arrivée à Paliseul à 11 h. 07. Dép. Paliseul S. N. C. V. à 11 h. 15 A. Bouillon 11 h. 55

Prix de Poix-Paliseul : 21 fr. — Paliseul-Bouillon : 12 fr.

Au départ de Bouillon, n'oubliez pas de faire le magnifique trajet Bouillon-Corbion-Pussemange que l'on peut accomplir le même jour. Départ au retour du vicinal à :

Corbion-Douane	16 h. 30
Bouillon	16 h. 55
Paliseul	17 h. 50

De Poix, sur la grande ligne Bruxelles-Arlon n° 162 à Saint-Hubert, il y a environ 20 minutes de tram. Départ de Poix à 7 h. 20, 9 h. 50, 10 h. 50, etc... L'église, anciennement abbatiale, est un vaste édifice en gothique tertiaire qui contient le tombeau de Saint Hubert.

2. LIGNE GEDINNE-VRESSE.

Tous les jours, quittant Gedinne à 10 h. 50, un autorail arrive à Vresse à 11 h. 45 et à Alle à 12 h. 05. Cet autorail prend la correspondance du train quittant Bruxelles Q.-L. à 7 h. 40.

Les localités de Membre et de Bohan sont reliées à Vresse, par un service d'autobus.

Les excursionnistes trouveront en par-

courant cette ligne un des plus beaux coins de l'Ardenne. La descente d'Orchimont sur Vresse est particulièrement remarquable. Nous recommandons aux bons marcheurs de suivre à pied la vallée de la Semois de Alle jusqu'à Corbion en passant par le magnifique point de vue : Chaire à prêcher.

Durée du trajet à pied, environ 1 h. 30.

Passage du tram à Corbion douane, 16 h. 30; arrivée à Bouillon à 16 h. 55.

Prix du trajet Gedinne Alle : 22 fr. — Prix du trajet Gedinne Vresse : 16 fr.

3. LIGNE MELREUX-LA ROCHE.

Partant de Melreux, le matin à 9 h. 10 et 12 heures, deux autorails arrivent à La Roche respectivement à 10 h. 05 et 12 h. 55.

Ces autorails prennent à Melreux la correspondance de Marloie A. 8 h. 37; Liège A. 9 h. 01 et Marloie A. 11 h. 55; Liège A. 11 h. 21.

La ligne suit la jolie vallée de l'Ourthe sur tout le parcours de Melreux à La Roche.

Prix du trajet : 15 francs.

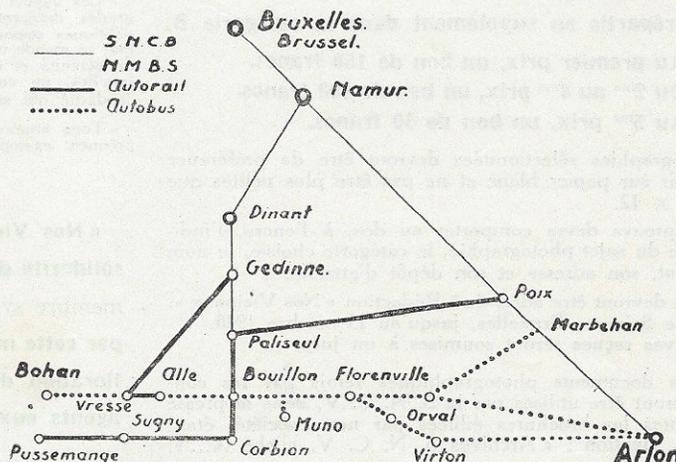
Nous recommandons aux excursionnistes de descendre à une de nos stations à Rendeux Haut par exemple et de suivre l'Ourthe jusqu'à Jupille ou Cielle d'où ils reprendront le vicinal jusqu'à La Roche.

La ligne d'autobus La Roche - Houffalize conduit à Nadrin d'où l'on peut atteindre aisément le célèbre site du Hérou (2 km.) et par une route très pittoresque à Houffalize, d'où l'on peut rejoindre la grande ligne par la ligne vapeur Houffalize-Bourcy, en suivant la pittoresque vallée du Cowan, ou encore par l'autobus Houffalize-Gouvy pour rejoindre la grande ligne de Liège par Trois-Ponts.

▲

La grandeur d'un métier est peut-être avant tout d'unir les hommes.

Saint Exupéry.



MACHINISTES,

Les chaudes journées d'été sont proches, cela signifie sécheresse et dangers d'incendie.

- Entretenez vos cendriers et garde-flammèches.
- Avertissez vos chefs immédiatement de toute irrégularité.
- Nettoyez les feux aux endroits indiqués.
- Ne vous arrêtez pas près des piles de fagots d'allumage ou près de dépôts et réservoirs d'huile, pétrole, essence, etc.
- Rappelez-vous le proverbe anglais : « DIX GRAMMES D'ATTENTION FONT PLUS QU'UNE TONNE D'EAU ! »
- Veillez à avoir sous la main des moyens d'extinctions élémentaires tels qu'un seau ou une bêche.
- Signalez à vos chefs les endroits où les fossés et les voies sont mal entretenus et où existent des dangers immédiats d'incendie.
- Si des feux de terrains se sont déjà produits, demandez qu'à ces endroits des coupe-feux soient pratiqués.

Concours Photographique 1948

Lorsque fut édité le premier numéro de « Nos Vicinaux », la Rédaction disposait en tout et pour tout d'une demi-douzaine de photos destinées à illustrer les futurs numéros.

Depuis, tout en disposant d'anciennes collections conservées à la bibliothèque de la Direction Générale, la documentation photographique propre au journal concernant les Tramways en général et les Vicinaux en particulier, s'est considérablement augmentée au point de remplir plusieurs fardes et a nécessité un classement idéologique.

Grâce au concours de l'an dernier nous avons pu enrichir notre collection de plusieurs clichés intéressants.

Le concours 1948 est ouvert à tous nos agents, aux abonnés de « Nos Vicinaux » ainsi qu'aux membres de la famille des agents, parenté limitée aux père, mère, fils et filles.

IL Y AURA DEUX CATEGORIES :

- A) sujet d'intérêt touristique général pris en Belgique 1948. (paysage - monument).
- B) sujet ferroviaire ayant trait à l'exploitation des Vicinaux, homme au travail, matériel ancien et nouveau, vue de gares, etc...

Dans chaque catégorie les lauréats désignés par le jury recevront :

1^{er} prix : 150 francs.

2^{me} prix : 100 francs.

3^{me} prix : 50 francs.

Du premier au dixième de chaque catégorie, nous accordons deux coupons de service à utiliser durant l'année 1949.

De plus, la firme anversoise de produits photographiques « Gevaert » a mis très obligeamment à notre disposition des bons d'achats pour une valeur totale de 500 fr.

Ceux-ci répartis en supplément dans la catégorie B.

Au premier prix, un bon de 150 francs.

Du 2^{me} au 4^{me} prix, un bon de 100 francs.

Au 5^{me} prix, un bon de 50 francs.

Les photographies sélectionnées devront être de préférence tirées en noir sur papier blanc et ne pas être plus petites que le format 9 x 12.

Chaque épreuve devra comporter au dos, à l'encre, l'indication exacte du sujet photographié, la catégorie choisie, le nom du concurrent, son adresse et son dépôt d'attache.

Les envois devront être adressés à Rédaction « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science, Bruxelles, jusqu'au 15 octobre 1948.

Les épreuves reçues seront soumises à un jury.

TOUS les documents photographiques remis par les concurrents pourront être utilisés par la S. N. C. V. dans la presse ou dans toutes les brochures éditées par notre société, étant suivis de la mention : « Archives S. N. C. V. cliché X... ».

Le fait d'avoir effectué un envoi constituera pour le participant l'acceptation pure et simple du présent règlement.

Le Home de Wenduine

Le 28 avril dernier a eu lieu à Bruxelles l'assemblée générale du Home de repos qui a revêtu cette année une importance particulière par la présence de M. le directeur général De Vos, de tous les chefs de groupe et celle de nouveaux membres associés.

Après avoir excusé M. le Comte de Lichtervelde et M. Léon Jacobs, empêchés, le président M. Louis Jacobs fit d'abord l'historique de l'association et rappela l'action efficace de M. Léon Jacobs qui obtint les avances de fonds du Conseil d'Administration et qui récemment offrit sa démission de président d'honneur pour l'offrir à Monsieur Devos qui a bien voulu l'accepter.

M. Louis Jacobs rappela les débuts à Heist, puis continua : « Il fallut après la guerre refaire ce qui avait été défait.

La sous-station de Wenduine offrit une occasion unique et en quelques mois, d'un grand hall vide, on fit un home confortable qui dans son genre peut être cité comme modèle. Il a d'ailleurs ses admirateurs parmi les gens d'œuvres sociales.

J'ai confiance que M. le Directeur Général Devos et le Conseil d'Administration de la S. N. C. V. nous continueront l'appui dont nous aurons besoin pour réaliser d'autres projets.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, quels sont les sentiments favorables que nourrit pour le home M. le Comte de Lichtervelde, président du Conseil d'Administration de la S. N. C. V. Nous devons lui en être très reconnaissants. Nous apprécions particulièrement son appui, qu'il nous accorda en maintes circonstances. Qu'il sache que nous avons été très sensibles à sa présence, à nos manifestations à Wenduine. Il a su associer à ses idées tous les membres du Conseil d'Administration, et pour tout cela je lui adresse un cordial merci.

Permettez-moi d'exprimer un souhait, celui de voir plus d'agents de la S. N. C. V. se faire membres de notre société et voir les chefs de tout grade encourager la souscription à une œuvre de solidarité pour le bien-être d'un grand nombre de petits agents et de familles nombreuses qui ne peuvent se payer des vacances chères.

L'intérêt de notre œuvre n'est pas seulement d'ordre matériel, il est bien d'avantage d'ordre moral et social.

« Les agents en vacances au home en se cotoyant, tout en étant de grades différents, de conditions variées, d'opinions philosophiques et politiques opposées, apprennent à s'apprécier. Et nous constatons que tout ce monde venu de tous les coins du pays, vivant dans une atmosphère de sérénité et de saine joie, sent s'établir entre les hommes, entre les familles, un courant de camaraderie, de compréhension mutuelle, de solidarité qui se manifeste parfois d'une manière touchante.

« Tous apprennent à se respecter et à s'estimer; les moins évolués prennent exemple sur les meilleurs et se tiennent avec dignité. »

« Nos Vicinaux » fait un vibrant appel à l'esprit de solidarité de chaque agent pour qu'il accepte de se faire membre sympathisant (10 fr. par an) et participe ainsi par cette minime contribution à la prospérité et à l'amélioration d'une réalisation sociale qui est l'œuvre des agents eux-mêmes : le Home de repos de Wenduine