

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 165
JUILLET-AOUT 1973
28ème ANNEE

SOMMAIRE

- 3 Centenaire du tram anversois.
- 4 Les moyens de transport de demain.
- 5 La conférence internationale des transports.
- 6 « Li Trimbleu ».
- 11 Il y a 28 ans.
- 12 Liège, la cité ardente.
- 14 La fête des 1000 jours sans accident à Anvers.
- 16 Un tram touristique urbain, à Bruxelles.

A la rentrée des classes, au début de septembre, le signal de danger, présenté par cet enfant qui vous implore du regard, prend toute son importance.

(Photo B.M.)



LA RENTREE DES CLASSES

UN APPEL A L'AIDE

La petite fille représentée en 1ère page vous invite à l'aider. Des milliers d'autres enfants, allant en classe pour la 1ère fois au début du mois de septembre, en font tout autant.

Vous n'hésiteriez pas à secourir une personne en danger, n'est-ce pas ? Eh bien, ils sont continuellement en danger, nos enfants, lorsqu'ils sont dans la rue, en face de nos mastodontes et du charroi automobile toujours croissant.

Secourez-les en étant extrêmement vigilants à **leur place !** Ralentissez !



PROTEGEZ-LES

Voyez-les ! C'est idyllique : ils s'avancent vers vous en groupe et se tiennent bien tranquilles.

Et pourtant, ne vous y fiez pas.

Au moment où vous arriverez à leur hauteur, vous ignorez encore toujours ce qu'ils feront, car l'un ou l'autre, insouciant, absorbé par sa fantaisie, débordant de joie ou à bout de nerfs, peut s'élaner dans votre direction.

Ralentissez quand vous apercevez des enfants. Vous sauvez des vies. Quelle satisfaction !



VEILLEZ SUR EUX

Ils traversent la chaussée sous la surveillance d'une patrouille scolaire. C'est l'exception.

Vous verrez souvent des groupes, petits ou grands, s'éparpiller et se précipiter sur la chaussée aux environs des écoles.

Ne vous faufilez pas entre ces groupes car l'accident guette ces enfants. Ce sont généralement des enfants qui courent, qui sont victimes d'un accident.

Veillez sur eux, arrêtez ou ralentissez selon le cas !

LE CENTENAIRE DU TRAM ANVERSOIS



Le tram anversois jubilaire.

(Photo Volksgazet)

Le dimanche 25 mai 1873 eut lieu l'inauguration officielle de la première ligne de tram hippomobile Meir - Berchem (église). Trois voitures ne suffirent pas pour transporter les voyageurs. Il y eut tant de monde, ce jour-là, que le service fut même perturbé.

Avant ce fameux 25 mai 1873, il n'y avait à Anvers que des fiacres et des omnibus qui se rendaient aux endroits désignés par les voyageurs et qui sont donc à considérer plutôt comme les précurseurs du taxi actuel.

Le prix du trajet entier s'élevait à 0,25 F ce qui représentait le triple du prix d'un pain, à ce moment; cela devrait confondre ceux qui se plaignent maintenant du prix des voyages en tram, car actuellement le prix d'un demi-pain est déjà supérieur à celui d'un ticket de tram. Les temps changent !

Un autre contraste frappant entre le passé et le présent réside dans le fait que les autorités d'alors faisaient preuve de beaucoup d'optimisme; la première concession stipule, en effet, que le tarif ne pourrait être relevé avant 1943.

Les tribulations monétaires et les adaptations de salaire, après la première guerre mondiale, ont évidemment entraîné une adaptation de cette disposition et il va de soi que l'exploitation des tramways à Anvers a connu, au cours des temps, pas mal d'autres avatars.

Plusieurs sociétés de tramways se sont succédé mais le tram anversois s'est maintenu jusqu'à nos jours.

Afin que le centenaire de l'exploitation par tramways ne passe pas inaperçu, un comité de fêtes constitué par des représentants de la M.I.V.A., le service d'études « Pré-Métro », le « Handelsverweer », la municipalité, l'association pour le musée du tramway, l'association générale de la presse belge et la presse périodique ont élaboré un programme de festivités.

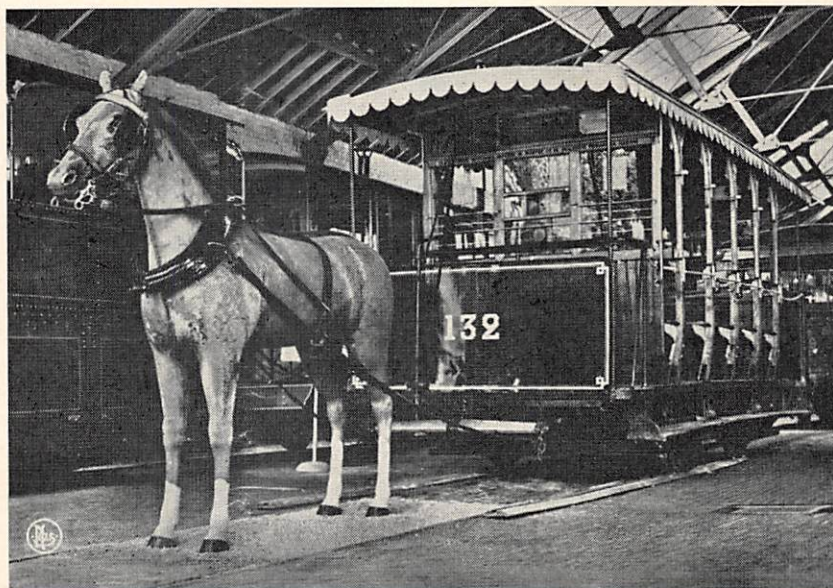
Une première partie se déroula le samedi 26 mai 1973, lorsqu'un convoi d'anciennes voitures de tram parcourut la ville avec un groupe international de passagers. Les voitures effectuant le voyage anniversaire portaient le n° de ligne 100. En tête, il y avait la 6403, construite en 1905 dans l'atelier de la Grote Hondstraat à Anvers. A cette motrice, qui roule encore journellement en attendant la mise en service de 40 nouvelles voitures PCC, étaient accouplées deux remorques.

Pour les intéressés nous signalerons qu'elles portaient les nos 1623 et 1629 et qu'elles furent construites, en 1923, à Malines. Ces remorques effectuèrent leur dernier voyage à Anvers, ce qui ne signifie pas qu'elles ont accompli leur ultime sortie, puisqu'elles transpor-

teront encore des touristes dans la vallée de l'Aisne. Le cortège centenaire comprenait aussi une motrice (n° 5257) construite, en 1904, à Nivelles.

La plupart des festivités auront lieu dans la seconde moitié du mois de septembre prochain. On pavoisera et des concerts, des shows, des visites aux travaux du pré-métro etc. sont prévus au programme. Les excursions en tram hippomobile le long des quais de l'Escaut, les 22 et 23 septembre prochains, seront toutefois le « clou » des festivités. Comme ce tram doit circuler sur une voie large et qu'il n'y a que la voie étroite à Anvers, ce sera un tram hippomobile liégeois qui assurera le service.

On s'efforcera, enfin, d'obtenir la réimpression d'anciens tickets de tram.



Un tram à cheval des lignes urbaines de Liège (1886).

(Photo R. Pletinckx)

LES MOYENS DE TRANSPORT DE DEMAIN

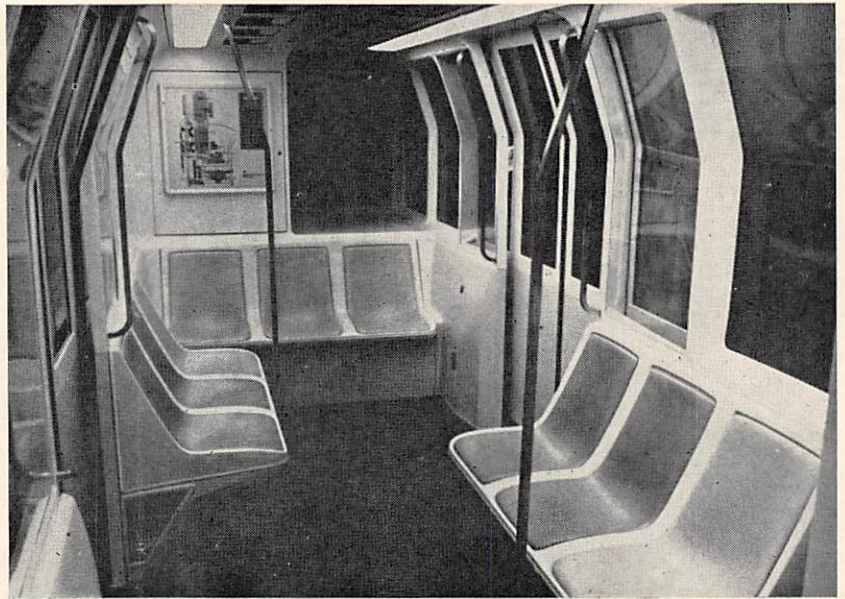
Personne ne peut dire avec certitude ce que l'avenir nous réserve, et on peut s'attendre à des découvertes dont nous n'avons pas la moindre idée en ce moment. Sur la base de l'état actuel de la science et de la technique, on peut cependant se hasarder à des prévisions qui font rêver.

La route, l'automobile, l'autobus, le métro et le train devront, sans doute, opérer une conversion spectaculaire pour s'adapter aux transports massifs, à grande vitesse, de l'avenir.

Les trains, par exemple, ne circuleront plus sur rails mais seront soulevés au-dessus d'une voie centrale par le moyen d'un système de coussin d'air ou de répulsion magnétique. Les vitesses varieront entre 120 et 240 km à l'heure pour les trains des réseaux urbains et suburbains. Sur les grandes distances, des vitesses de l'ordre de 800 km à l'heure sont dans le domaine des possibilités.

Le train aéroglesseur magnétique, permettant des vitesses de 400 à 500 km à l'heure, constitue un projet qui deviendra bientôt une réalité. A Erlangen (Allemagne Occidentale) des essais sont effectués avec un système flottant électromagnétique, réalisé par un groupement d'industriels. La différence fondamentale avec les systèmes flottants similaires réside dans le fait des champs magnétiques utilisés pour porter et guider le train. Les champs magnétiques de la voie et du train n'exercent pas, ici, une attraction mutuelle, comme c'est le cas, par exemple, avec la méthode électromagnétique à aimants «normaux». On travaille en répulsion et les antagonismes sont si bien équilibrés que des hauteurs de survol de 10 cm sont atteintes.

Et on n'oublie pas les transports publics sur courtes distances. Les



Vue intérieure du « people mover ».

(Photo Ford)

usines américaines Ford concurent récemment un nouveau système de transport en masse portant un nom significatif «people movers» (déménageurs de voyageurs). Le «people mover» est en quelque sorte un ascenseur horizontal sur bandes en caoutchouc, dont les cabines, tout comme celles des ascenseurs, s'arrêtent automatiquement aux stations, en appuyant sur un poussoir.

Les petits wagons pour 24 passagers, pouvant atteindre une vitesse d'environ 50 km à l'heure, sont propulsés électriquement tandis que la conduite automatique est assurée par des roues de guidage fixées le long de rails. Ford prévoit une capacité de transport de 20.000 voyageurs à l'heure mais, ici aussi, c'est l'expérience qui déterminera la limite des possibilités.

Une autre nouveauté est représentée par le «Skybus», une initiative de Westinghouse Electric Corporation (Wesco), qui fait également usage de cabines à propulsion électrique et à

guidage automatique. Les cabines du «Skybus» sont toutefois plus petites mais peuvent être accouplées en rames. Le système est, depuis des années, au stade des essais mais, cinq ans après ces essais, le réseau projeté de 100 km, à Pittsburgh, n'a pas encore atteint le stade de la réalisation. Des intérêts personnels et commerciaux, les frais importants de construction, l'absence relative d'engorgements chaotiques à Pittsburgh l'ont empêché jusqu'à présent.

De nombreux autres nouveaux systèmes de transport sont à l'étude. On pouvait s'en rendre compte à l'exposition internationale des transports tenue, début juin, au Parc des Expositions (Porte de Versailles), à Paris. Des démonstrations de prototypes y eurent lieu, notamment avec le système à suspension français «Urba», le système à coussin d'air et crémaillère «Tridim», le city-bus projeté en Autriche, et le «Poma 2000», comprenant des cabines propulsées par câbles. Certains de ces nouveaux systèmes seront mis en service prochainement tel, par exemple, le système «Val» qui desservira le faubourg de Lille-Est dans le courant de 1975. Les voitures «Val» rouleront sur pneus et sur voie en béton, et le guidage latéral sera assuré par 4 roues en caoutchouc.

Pour bon nombre de nouveaux systèmes on constate que toutes les difficultés techniques n'ont pas encore été résolues et que leur mise en application pratique n'est pas pour demain.

Quoi qu'il en soit, il est évident que le progrès technique en la matière ne s'arrêtera pas.

Un moment arrivera où la collectivité toute entière devra s'imposer les sacrifices nécessaires pour disposer d'un nouveau système de transport plus adéquat, plus rapide et plus confortable.

Et lorsque la nécessité s'en fera sentir dans tous les pays, de nouveaux systèmes réellement internationaux verront le jour.



Une cabine du « people mover ».

(Photo Ford)

CONFERENCE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS

Plusieurs centaines d'experts ont participé, du 18 au 21 juin 1973, à une conférence internationale des transports au Collège d'Europe, à Bruges, à l'initiative, principalement, d'un organisme américain « Transportation Research Forum » (T.R.F.).

Cette conférence a été consacrée à l'étude des nombreux problèmes relatifs aux moyens de transport, dans la perspective des années 80.

Dans ce domaine, on peut s'attendre à de sérieux bouleversements car les projets et les prototypes de nouveaux systèmes de transport foisonnent, en effet, pour le moment.

L'évolution technologique a amené l'interpénétration des moyens de transport dont l'exemple le plus frappant est le « container » (en français : conteneur) qui est transbordé de l'avion au train, au bateau ou au camion.

Les nouvelles machines de bureau électroniques et autres permettent l'application généralisée de méthodes administratives et comptables plus rationnelles, plus adéquates et plus efficaces.

Et enfin, les autorités responsables tiennent de plus en plus compte de l'importance grandissante attachée par le public au domaine social et écologique.

RAPPORTS D'EXPERTS

Parmi une centaine de rapports soumis à l'attention des participants, nous avons relevé quelques titres se rapportant aux activités déployées par notre société :

- de la tarification des transports à l'investissement;
- l'avenir de l'automobile et de la voie rapide dans les grandes villes;
- services de transport sur demande;
- concepts nouveaux en matière de transports;
- simulation et démonstration de services de transport inédits;
- méthode de planification à long terme de transports;
- service optimal d'autobus.

Cette énumération, à elle seule, est significative et donne un faible aperçu de l'ampleur et de la diversité des sujets de la conférence.

Nous avons sous les yeux les résumés desdits rapports et nous porterons certains extraits à la connaissance de nos lecteurs, à la première occasion.

UN EXPOSE DE M. VREBOS,

Secrétaire général du ministère des Communications

Un journal de la capitale écrivait, à juste titre, qu'on ne pouvait mieux choisir pour lancer cet énorme débat que le secrétaire général du ministère des Communications, M. Vrebos, un éminent haut fonctionnaire de l'administration belge, bien à même d'émettre une opinion valable puisqu'elle est fondée sur près de 40 ans d'expérience dans le domaine des transports en commun.

« Brûlez ce que vous avez adoré, adorez ce que vous avez brûlé ».

C'est sous ce signe que M. Vrebos estima, quant à lui, devoir placer les travaux de la conférence.

Le trafic urbain

Il précisa que des erreurs graves ont été commises en misant trop sur l'automobile, aux dépens des autres moyens de transport, en général, et des services publics urbains, en particulier.

Alors que les limitations de vitesse se multiplient aujourd'hui dans les rues, sur les routes et, demain sans doute sur les autoroutes, le charroi automobile congestionne déjà le trafic dans toutes nos cités et y aggrave sérieusement la pollution et le bruit.

Il est dès lors évident que l'avenir des automobiles est compromis dans les grandes villes.

Mais se pose alors le problème des navetteurs à transporter chaque jour de la banlieue à leur lieu de travail.

Pour le résoudre M. Vrebos ne voit qu'une solution : l'urbanisme souterrain.

Charges financières

Au point de vue financier, il appartiendra aux pouvoirs publics de supporter les conséquences de la situation.

L'Etat devra supporter une partie appréciable du renchérissement du prix des places qui résultera de la mise en œuvre de moyens de transports plus confortables destinés aux navetteurs.

Ce caractère social des transports publics s'accroîtra d'ailleurs encore dans tous les pays et il semble que cette évolution soit irréversible.

A cet égard, le Conseil d'administration de notre société signalait, dans le rapport sur l'exercice 1972, que « le coût du transport resterait, en fait, à partager entre le voyageur, le contribuable et l'employeur intervenant dans le prix de l'abonnement ».

Transports guidés à haute vitesse

Il importe, selon M. Vrebos, de mettre au point de nouveaux systèmes de transport permettant des vitesses supérieures à 300 km/h, pour atteindre 500 km à l'heure sur les grandes distances.

Des essais en cours un peu partout à travers le monde prouvent que ces systèmes de transports guidés sont capables de réaliser des vitesses de cet ordre.

On arriverait ainsi à réduire le trafic aérien dont les aérodromes, sources de bruit et de pollution, pourraient être supprimés aux abords des villes.

Sécurité

Chaque année, les victimes de l'automobile se comptent par milliers sur nos routes.

Pour y remédier, M. Vrebos proposa, pour conclure, de se mettre à la recherche de moyens de transport moins meurtriers et à la fois plus confortables, plus économiques et plus rapides.

Nous ne pouvons que nous rallier au vœu exprimé par M. le Secrétaire général des Communications et souhaiter que des résultats concrets puissent être obtenus par la conférence internationale des transports.

« LI TRIMBLEU »

« Li Trimbleu » est un petit tram touristique qui vous mènera à travers les communes de l'ancien comté de Dalhem comme au temps jadis. Il ira ainsi de Blegny-Trembleur par monts et par vaux, passant sous la vieille ville de Dalhem pour se promener dans la vallée de la Berwinne, à proximité de l'abbaye de Val Dieu, avant de remonter sur le plateau et de courir jusqu'à Warsage.

Traversant champs et prairies, « Li Trimbleu » vous conduit dans un décor tantôt bucolique, tantôt sauvage, vous invitant à découvrir les beautés d'une région encore peu connue.

Voilà ce que nous apprend un communiqué des organisateurs.

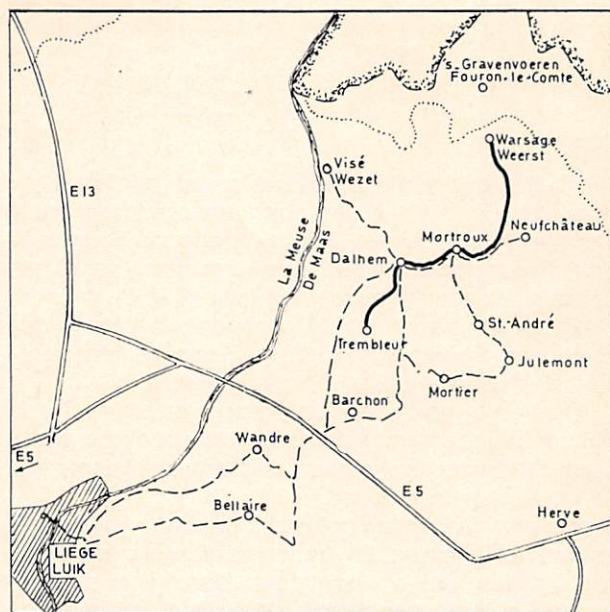
On ne peut mieux décrire, d'une façon générale, le nouveau tram touristique qui circule, depuis le 27 mai, dans le pays de Herve.

Pour l'instant, nous voulons attirer l'attention de nos lecteurs sur une attraction spéciale du parcours, à savoir la traversée du tunnel de 144 mètres creusé sous la vieille ville, à Dalhem.

Parcourir, dans le noir, un des rares tunnels construits pour la S.N.C.V., peut constituer, en effet, une sensation que d'aucuns apprécieront.

D'autres savoureront peut-être davantage la vitesse de croisière du tram qui met 1 h 20 pour effectuer un trajet de 11,2 km ou se régaleront des prouesses que le locotracteur doit accomplir pour vaincre une dénivellation de 70 m entre Dalhem et Trembleur.

Le convoi, composé d'un locotracteur de marque L.L.D. et d'anciennes remorques de la S.N.C.V., emprunte la sec-



LEGENDE - VERKARING

- Tram touristique "LI TRIMBLEU",
Toeristische tram
- - - Service d'autobus Liège-Barchon-Dalhem et ext.
Autobusdienst Luik-Barchon-Dalhem en uitbr.

tion Trembleur-Warsage de l'ancienne ligne vicinale Liège-Barchon-Fourn-le-Comte, qui a été remplacée, en 1955, par un service public d'autobus (ligne 1079 de notre indicateur général).

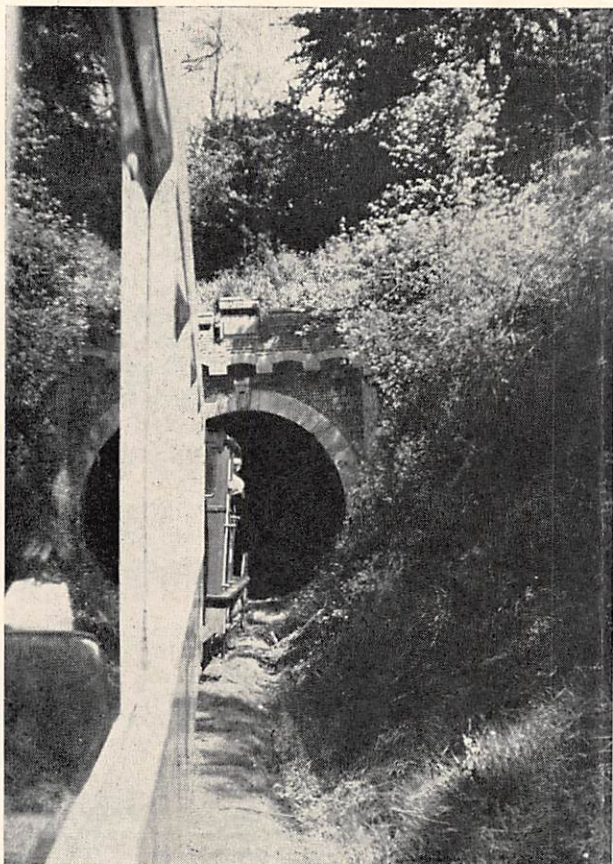
Notre société avait été contrainte d'abandonner l'exploitation ferrée et ladite section de voie fut cédée en 1961 au charbonnage d'Argenteau qui l'utilise toujours pour acheminer le charbon à la gare S.N.C.B. de Warsage.

L'obligeance des propriétaires du charbonnage et la coopération des services touristiques régionaux et provinciaux, et de quelques « mordus du rail », ont permis l'organisation du « tram touristique » tous les samedis, dimanches et jours fériés jusqu'au 31 octobre prochain, à concurrence de 6 voyages aller-retour, sauf le samedi où il n'y en a que 5.

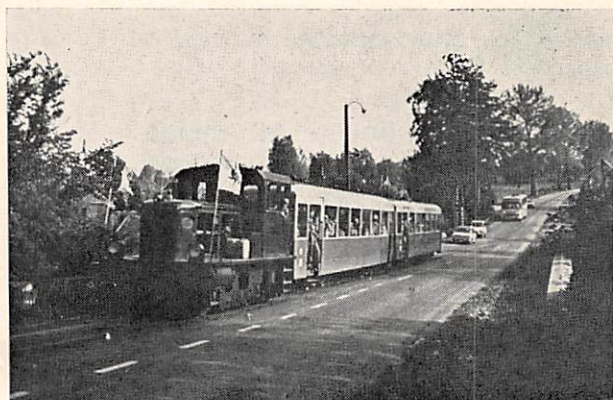
Un aller-retour Trembleur-Warsage coûte 70 F, tandis que le prix pour un aller-retour Trembleur-Mortroux ou Mortroux-Warsage s'élève à 40 F. Les enfants de 6 à 12 ans paient demi-tarif et des prix spéciaux sont accordés aux groupes.

Si vous avez décidé de flâner dans le pays de Herve, vous pouvez vous adresser utilement à : Li Trimbleu, rue Lambert Marlet, 3, 4570 Trembleur.

Vous pourriez éventuellement consulter aussi les nos 44 et 111 de Nos Vicinaux où il est question du transport de charbon et d'un voyage touristique entre Trembleur et Warsage.



Le convoi s'engage dans le tunnel de Dalhem.
(Photo Tourisme Liège)



Le « trimbleu », lors du voyage inaugural.
(Photo R. Temmerman)

INAUGURATION D'UNE NOUVELLE SECTION DU TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE

Dans notre avant-dernier numéro, nous avons fait état du succès rencontré par les services « vapeur » et « autorail » organisés par le T.T.A. et nous avons signalé que les dirigeants de cette organisation avaient l'intention de prolonger la ligne dès le début de la saison.

Récemment, la rédaction de Nos Vicinaux était invitée à assister à l'inauguration d'une nouvelle section, allant de Forge-à-la-Plez jusqu'au lieu-dit Chemin des Esseneux, sur le territoire de Dochamps. La plupart des invités avaient été amenés par deux autobus spéciaux de la S.N.C.V. venant de Liège, où un rendez-vous avait été fixé pour les personnes de la région d'Anvers, de Bruxelles et de la Cité ardente. Dès 15 h, de nombreuses personnalités avaient rallié le Pont d'Erezée et nous avons remarqué notamment, M. Hanin, ministre de la Politique scientifique, venu en voisin puisqu'il est sénateur de Marche-en-Famenne, Monseigneur Cammaert, Mme Godinache, sénateur, M. Gillard, député permanent, M. Léonard, directeur général de la S.T.I.C. (Charleroi), M. Botton, notre Chef de groupe.

Le Président du T.T.A., M. Girardi-Corné pria le ministre, M. Hanin, de prendre place à ses côtés sur la plateforme d'une vénérable remorque vicinale à vapeur.

Dans sa brève allocution, le Président rappela les étapes de la création du T.T.A. et les encouragements reçus des pouvoirs publics, lorsque ceux-ci eurent constaté le sérieux de l'exploitation et les beaux résultats financiers obtenus. Il exprima le vœu de voir un jour le T.T.A. desservir, à Bergister, un téléférique qui conduirait au Safari-parc déjà ouvert au public.

« Il saute aux yeux, ajouta-t-il, que le T.T.A. a contribué à promouvoir le tourisme social dans la région, puisque nous avons transporté 32.000 voya-

geurs l'an dernier. L'inauguration d'aujourd'hui est un signe de vitalité et nous sommes persuadés maintenant, conclut-il, que nous irons un jour en tram à vapeur à Dochamps-village, puis à Lamorménil ».

Cette profession de foi fut vivement applaudie par les nombreux amis des tramways. Bientôt, trois convois s'ébranlèrent et se dirigèrent, à petite vitesse, vers le nouveau terminus de la ligne.

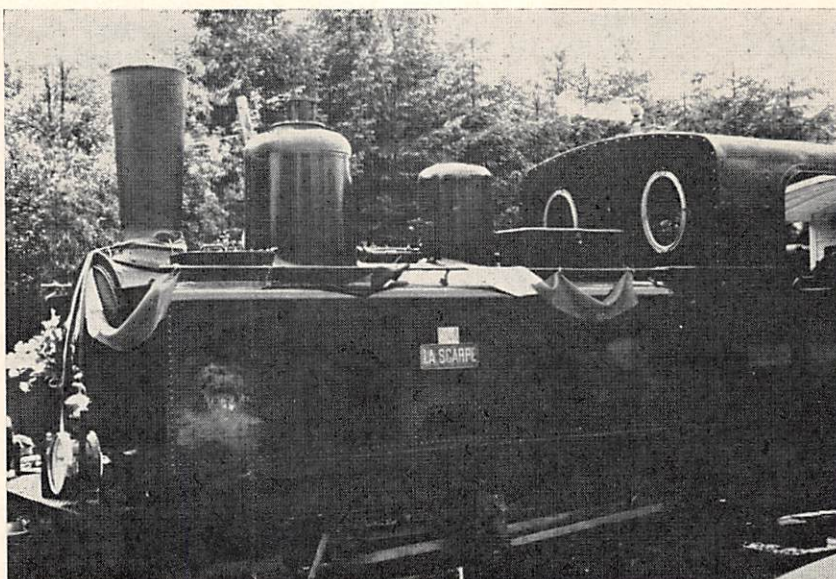
Là, ce fut M. le ministre Hanin qui remercia les dirigeants du T.T.A. pour la façon exemplaire dont ils avaient relancé l'intérêt pour cette ligne à voie métrique, restée intacte dans ce beau coin d'Ardenne, et il promit son appui à tous les projets favorisant le

développement touristique de la région.

Chacun reprit ensuite sa place dans le long convoi; on revint, à vitesse réduite, au point de départ tandis que des dizaines de photographes amateurs, se déplaçant en voiture par la route qui longe l'Aisne, prenaient force clichés, à chaque arrêt.

Le beau temps avait été de la partie et, au moment où des trombes d'eau s'abattaient sur la capitale, les quelque trois cents amis du petit rail, réunis à Erezée, n'ont vu couler que le champagne utilisé par la marraine, Mme Girardi-Corné, pour baptiser la locomotive « La Scarpe ».

A. Vanden Eede



La locomotive « La Scarpe ».

(Photo Vanden Eede)

«...Je voudrais aller de Wechelderzande à Zichen-Zussen-Bolder...»

Lorsque nous avons eu en main le nouvel Indicateur général de la S.N.C.V., nous avons constaté qu'il comporte près de mille pages et qu'il est même plus volumineux que celui de la S.N.C.B., il pèse plus d'un demi-kilo mais reste néanmoins très maniable.

La présentation est nettement améliorée par rapport à celle de l'indicateur précédent. L'utilisation d'un nouveau papier, d'un autre encrage, de caractères d'imprimerie plus grands et de colonnes moins serrées, rend la lec-

ture des horaires beaucoup plus aisée.

En feuilletant cet indicateur, nous n'avons pu nous empêcher de penser à l'époque de la guerre 1940-1945 où les gens téléphonaient, à longueur de journée, à nos sièges d'exploitation et à l'administration centrale, pour demander de combiner tel ou tel voyage par vicinal, les transports par chemin de fer étant considérablement réduits voire même entièrement supprimés sur certaines lignes.

Un beau jour, le préposé aux renseignements de l'Administration centra-

le entendit une personne au bout du fil lui dire : « Monsieur, je voudrais me rendre de Wechelderzande à Zichen-Zussen-Bolder... ».

Notre préposé avait une carrière administrative déjà fort longue mais sa connaissance des lignes et des stations vicinales était purement livresque; il dut donc entreprendre de longues et laborieuses recherches et eut bien du mal à renseigner son interlocuteur.

A. Vanden Eede

NOUVELLES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE ET DES GROUPES D'EXPLOITATION

Mariages

ANVERS

Geerts P. a épousé Mlle Cox M.

HAINAUT

Deceulaer F. a épousé Mlle Piérard M.-J.
Glinne J. a épousé Mlle Baude J.
Fraikin M. a épousé Mlle Thévenin V.
Geukens J.-P. a épousé Mlle Olivier M.
Boembeke A. a épousé Mlle Champagne C.

NAMUR-LUXEMBOURG

Mottet R. a épousé Mlle Magnan R.-M.
Peltain C. a épousé Mlle Ferrari L.
Cloux J. a épousé Mlle Corbier M.-G.

LIEGE

Peeters F. a épousé Mlle Adolfs N.

LIMBOURG

Weetjens F. a épousé Mlle Winters A.

Naissances

ANVERS

Kurt chez Van Dooren S. (Deurne)
Johan chez Broux A. (Anvers)
Katrien chez Keersmackers L. (Arendonk)
Anja chez De Busser G. (Brochem)
Vincent chez Jaspers J. (Oud-Turnhout)

FLANDRE ORIENTALE

Kitty chez Van Dycke M. (Zomergem)

HAINAUT

Kathy chez Marlier W. (Hornu)
Johann chez Roulet José (Marcinelle)
Christine chez Loiseau P. (Dampremy)
Gil chez Rogie G. (Thuillies)
Fabian chez Plombier Willy (Jumet)
Nathalie chez Sikora M. (Pont-de-Loup)
Raphaël chez Demoigny Jacques (Fleurus)
Eric chez Lombard J.-C. (Hautrage)

NAMUR-LUXEMBOURG

Chris - Hildegarde chez Duchêne K.
(Villers-le-Gambon)

LIEGE

Nicole chez Loos H. (Bassenge)
Evelyne chez Colyns F. (Warzée)
Philippe chez Rütten Guy (Oreye)

BRABANT

Nicky chez Broos T. (Louvain)
Thierry chez Fontaine C. (Anderlecht)
Frederic et Laurent chez Claude G.
(Tourinnes-Saint-Lambert)

LIMBOURG

Heidi chez Lammens R. (Kozen)
Jurgen chez Meuris W. (Lanaken)
An chez Houbrechts I. (Hasselt)

FLANDRE OCCIDENTALE

Bianca chez Geryl W. (Westende)
Kristof chez Verbauwe W. (Ostende)
Carla chez Mylle G. (Ostende)
Kathy chez Vandecasteele F. (Kuurne)
Christophe chez Clyncke L. (Bruges)
Nathalie chez Vandenbroucke M. (Heule)

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mai et juin 1973

Années
de service

FLANDRE ORIENTALE

Corijn H., chauffeur 33
Goditiaboïs R., piocheur 31
Van Remoortel P., conducteur AB 30
Vertenten R., ouvrier qual. 1e cl. 32

HAINAUT

Brasseur E., ouvrier qualifié 30
Berlemont A., chef de mouvement 46
Delhaye E., ouvrier qualifié 1e cl. 49
Ernest A., ouvrier d'élite 41
Ganty A., chef de service 2e cl. 41
Hongne L., ouvrier d'élite 42
Lejeune J., brigadier 39

NAMUR-LUXEMBOURG

Colin M., conducteur-receveur AB 40
Mattler A., cond.-rec. en chef AB 42

LIEGE

Carabin A., conducteur-receveur AB 35
Dol L., receveur 43
Leduc L., receveur en chef 27
Medart F., ouvrier qualifié 1e cl. 33

BRABANT

Cammaerts J., brigadier 43
De Groen P., receveur 47
Deneef J.-B., rec.-cond. électr. 36
De Schutter C., ouvrier semi-qual. 43
Opdebeeck J., ouvrier qualifié 36
Philips E., conducteur AB 42
Saetemans B., conducteur électr. 39
Thielemans J.-B., ouvrier d'élite 44
Thielens Ph., cond.-rec. AB 41
Van Olst F., ouvrier semi-qualifié 38
Vlekke J., receveur 43
Wauters K., receveur 41

FLANDRE OCCIDENTALE

Declercq R., receveur 39
Dierickx-Visschers M., cond.-rec. AB 44
Hallemeersch G., cond.-rec. AB 43

Nécrologie

« Nos Vicinaux » présente ses condoléances et l'assurance de toute sa sympathie aux familles en deuil.

AGENTS EN SERVICE

HAINAUT

Willard O., conducteur électr. 53

ALLOCATAIRES

C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

ANVERS

Janssens V., conducteur électr. 84
Dresselaers G., receveur 65
Sempels L., receveur 66
Heylen F., receveur 64
De Vos F., conducteur électr. 67
Luyten J., receveur 73
Van Hoydonck L., receveur 82
Van Mogh G., machiniste 82

FLANDRE ORIENTALE

Van den Bulcke A., conducteur-receveur AB 69
De Grootte A., conducteur électr. 73
Van den Abeele Ch., brigadier 69
Bracke J., conducteur électr. 67
De Maesschalck R., ouvrier semi-qual. 70

HAINAUT

Rigaux F., ouvrier qualifié 64
Graux P., brigadier 86
Derijcke H., receveur 72
Vanderbègue A., conducteur électr. 86
Bulteau L., ouvrier qualifié 95
Monnier M., chef piocheur 79
Patat C., piocheur 81
Van Wallendael G., receveur 74

NAMUR-LUXEMBOURG

Daine C., conducteur AR 76

LIEGE

Vallée G., ouvrier qualifié de 1e cl. 60
Houbben G., piocheur 69
Jamart J., receveur 86
Mad. Frenk V., écreuse 78

BRABANT

Errens D., receveur 75
Taelemans T., brigadier 81
Evremont Ch., magasinier 79
Van Asbroeck F., ouvrier qualifié de 1e cl. 66
Van Oosterweijck J.B., conducteur électr. 77
Bruyndonckx J., conducteur électr. 86
Verstraelen C., receveur 59
Steppe G., chef Voies et Trav. 72

LIMBOURG

Quintens D., ouvrier d'élite 65
Roumans M., receveur 69

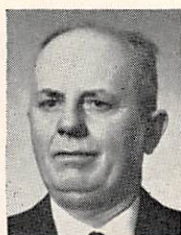
FLANDRE OCCIDENTALE

Behydt C., conducteur électr. 86
Ovaere E., piocheur 80
Grosec R., conducteur-receveur AB 53
Vermeersch L., chef de dépôt de 1e cl. 83
Jonckheere K., receveur 76
Debruyne E., conducteur 89
Verbeke H., receveur 70
Dolle J., commis de 2e cl. 78

LES LONGUES CARRIERES



R. Declercq
Est entré en service le 20-6-1927; il a été mis à la pension comme receveur à Knokke.



G. Hallemeersch
Est entré en service le 1-7-1924; il a été mis à la pension comme cond.-rec. AB à Ostende.



D. Thiteux
Est entré en service le 12-9-1929; il a été mis à la pension comme cond.-rec. AB à Namur.



M. Depoorter
Est entré en service le 12-7-1927; il a été mis à la pension comme cond.-rec. AB à Ostende.



L. Van Wijngaerden
Est entré en service le 16-10-1930; il a été mis à la pension comme cond.-rec. AB à Haacht.



L. Hongne
Est entré en service le 30-4-1931; il a été mis à la pension comme ouvrier d'é-lite à Eugies.



L. Dol
Il a débuté le 7-5-1930 et a été mis à la pension comme receveur à Liège.



J. Viekke
Il a débuté le 10-7-1930 et a été mis à la pension comme receveur à Anderlecht.



J. Lejeune
Il a débuté le 16-12-1933 et a été mis à la pension comme brigadier à Charleroi.



A. Mattler
Il a débuté le 19-5-1931 et a été mis à la pension comme cond.-chef receveur AB à Martelange.



J. Opdebeeck
Il a débuté le 19-7-1925 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Evere.



F. Van Olst
Il a débuté le 25-6-1935 et a été mis à la pension comme ouvrier semi-qualifié à Cureghem.



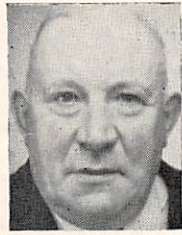
G. De Ro
Est entré en service le 3-9-1935; il a été mis à la pension comme cond.-rec. AB à Chastre.



L. Van Meensel
Est entré en service le 1-3-1930; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Kessel-Lo.



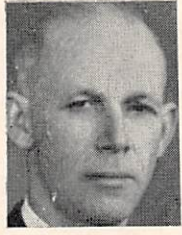
E. Delhaye
Est entré en service le 7-11-1923; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Eugies.



C. Verhoeven
Est entré en service le 8-11-1925; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Merksem.



Ph. Thielens
Est entré en service le 12-9-1927; il a été mis à la pension comme cond.-rec. AB à Overijse.



J. Van Hoogten
Est entré en service le 22-3-1926; il a été mis à la pension comme ouvrier d'é-lite à Kessel-Lo.

Actes de probité

Les agents dont les noms suivent, ont remis à leur chef de dépôt des sommes d'argent ou des objets trouvés au cours de leur service.

ANVERS

Dépôt de Tjalkstraat : Verresen J.-B. (portemonnaie contenant 2.097 F + monnaies étrangères), Ribbens A. (porte-monnaie contenant 2.350 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Gand St-Pierre : Van Hamme C. (1.000 F), Fasseur J. (640 F), Van de Velde R. (514 F).

HAINAUT

Dépôt de La Louvière : Legulier H. (700 F), Dehoyer E. (3.640 F), Wautier R. (600 F).
Dépôt de Charleroi : Lieveyns G. (500 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Delchambre F. (montre), Mathias M. (1.864 F), Grandjean L. (920 F), Thiry R. (25.000 F).
Dépôt de Dinant : Damilot T. (3.200 F).
Dépôt de Lesve : Defurneaux R. (1.350 F).
Dépôt d'Ermeton-s-Biert : Mouton J. (580 F).
Dépôt de Salzinnes : Evrard E. (1.440 F).
Dépôt de Forville : Wiame J. (785 F).
Dépôt d'Andenne : Dethise R. (630 F).
Dépôt d'Onoz : Massart A. (600 F).
Dépôt d'Ohey : Famerée J. (3.600 F).

LIEGE

Dépôt de Bressoux : Hardenne R. (590 F), Steegmans G. (700 F), Bloom R. (1.570 F).
Dépôt d'Eupen : Radermacker A. (1.540 + 31 DM).
Dépôt d'Omali : Humblet M. (602 F).

BRABANT

Dépôt d'Asse : Gauchez A. (2.104 F).
Dépôt de La Roue : Van Craenenbroeck Th. (4.460 F).

Dépôt de Nivelles : Renversez J. (4.000 F).
Dépôt de Tirlemont : Bruers A. (3.530 F).
Dépôt de Louvain : Damman J. (1.200 F), Danijs R. (560 F), Dehaes J. (4.030 F), Geens V. (2.800 F), Peeters L. (1.300 F), Roelants V. (928 F), Wijns M. (5.000 F).

LIMBOURG

Dépôt de Hasselt : Esthers M. (700 F), Vanham V. (900 F).
Dépôt de Tessenderlo : Wouters L. (1.500 F).
Dépôt de Saint-Trond : Larminier J. (707 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : Bulcke O. (3.073 F), Wildemauew P. (720 F).
Dépôt de Courtrai : Maerten I. (3.747 F).
Dépôt d'Ostende : Behey G. (700 F), Muyle G. (2.604 F), Goes F. (appareil photographique), Stafford M. (1.462 F).
Dépôt de Knokke : Danneels J. (806 F), Dobbelaere R. (1.930 F).

UN ACCIDENT PEU BANAL

En s'engageant sur un pont, un autobus fut bloqué par un camion à remorque venant en sens inverse.

Les carrosseries se touchaient et la présence d'autres véhicules empêchait les manœuvres de recul.

Notre conducteur fit monter l'autobus sur la bordure du trottoir de droite afin de pouvoir dégager les véhicules.

Il se pencha par la portière pour surveiller la marche du camion et sa tête fut coincée entre l'autobus et une ridelle de la remorque.

Cet accident lui a coûté 61 jours de chômage.

CONDUCTEURS :

Méfiez-vous quand vous êtes dans l'obligation de vous pencher par la portière pour observer ou effectuer des manœuvres. Un instant d'inattention risque d'avoir des conséquences tragiques.

ATTRIBUTION DU 24ème PRIX CHATRIAN

Le 24ème prix a été décerné le 14 mars 1973 à M. André de la Far pour son ouvrage intitulé « Les Chemins de Fer dans la vie des Hommes ».

Cet ouvrage, d'une remarquable présentation, très abondamment illustré, constitue, comme son titre l'indique, une étude très approfondie du rôle du chemin de fer dans la vie des hommes comme l'a si bien illustré le géographe Marcel Blanchard, cité par M. André de la Far « Fondant le monde moderne, le chemin de fer en a édifié la structure ».

En même temps qu'une étude sociologique, cet ouvrage est également sur le plan historique et technique un document précieux pour le lecteur amateur du chemin de fer et bibliophile averti.

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'Information pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 11.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 32.27

Editeur responsable : L. Vanderfaellie
rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Administration Centrale

Le 1er juin dernier sont entrés en service :

- à IG/CI : M. L. Uytgeerts, rédacteur-opérateur mécanographe,
- à T/EE : MM. F. Charles et J.P. Desloovere, dessinateurs-rédacteurs, transférés respectivement du groupe Namur-Luxembourg et du groupe des Flandres.

Nous leur souhaitons la bienvenue.

D'autre part, Melle N. Neyrinck, rédacteur, a été à sa demande mutée, le 1er juillet, au siège du groupe des Flandres à Bruges.



M. Georges Cocriamont, économiste, part en retraite

M. Cocriamont est entré à la direction « TrACTION et Matériel » de l'Administration centrale le 18-8-1930.

Nommé sous-chef de bureau le 1-1-1945, il fut promu chef de bureau le 1-1-1953, après avoir succédé, en 1952, à M. Defraigne, comme économiste et Chef du Service de la Sécurité.

Depuis lors il avait la charge du service des huissiers et des différents

corps de métier qui assurent l'entretien des bâtiments et des bureaux de l'Administration centrale.

Pendant plus de 20 ans, il s'acquitta de cette tâche dont la diversité pose très souvent des problèmes complexes, qu'il s'efforça toujours de résoudre au mieux.

Il était connu de tous pour son affabilité et sa serviabilité, et ses amis se rappelleront longtemps encore, les boutades dont il les gratifia tout au long de sa carrière.

Nous lui souhaitons de jouir pleinement d'une retraite bien méritée, notamment dans ce pays de Waulsort où il aime occuper ses loisirs.

M. A. Vanden Eede premier rédacteur de « Nos Vicinaux » a pris sa retraite

Entré à la S.N.C.V. le 2 septembre 1929, M. Vanden Eede fut nommé sous-chef contrôleur le 1er janvier 1944 et promu inspecteur le 1er janvier 1951.

Après avoir été affecté à la « Bibliothèque », il fut attaché au Service du contrôle de l'exploitation.

Dans cette dernière fonction, il connut les problèmes de la desserte de

l'Exposition de Bruxelles 1935, ainsi que les difficultés des circuits touristiques organisés en automotrices dans le Brabant avant 1940.

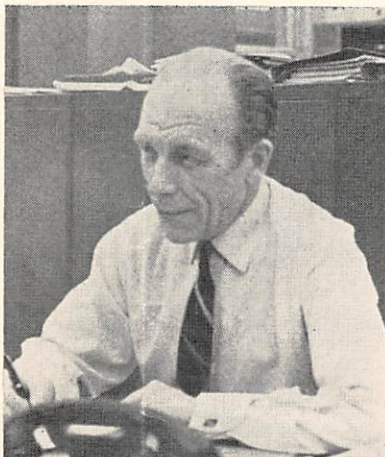
En 1945, il prit, avec quelques collègues, l'initiative de rédiger un bulletin d'information dactylographié, appelé « Trait d'Union », destiné à garder le contact avec les agents de l'Administration centrale appelés sous les armes ou volontairement engagés.

Cette expérience fit qu'en 1946, il fut appelé à participer à la création du journal d'entreprise « Nos Vicinaux »; il ne cessa de s'en occuper avec dévouement jusqu'à l'âge de la retraite.

M. Vanden Eede a été un des fondateurs et le premier secrétaire de l'Union des journaux d'entreprises de Belgique.

Il fut aussi président du cercle d'agrément « Entre-Nous » du personnel de l'Administration centrale; il était un véritable « bout-en-train » doublé d'un chanteur plein de fantaisie.

Nous ne doutons pas qu'il saura mettre à profit les loisirs que lui offrira sa retraite pour exercer ses dons de poète et d'artiste et nous lui souhaitons d'ores et déjà de vifs succès.



IL Y A 28 ANS...

A l'occasion du départ en retraite de M. Vanden Eede, attaché à la rédaction de « Nos Vicinaux » depuis l'origine, nous n'avons pu résister à la tentation de mettre sous vos yeux un extrait de l'éditorial du premier numéro de notre périodique, paru en février 1946.

Cet éditorial, rédigé essentiellement par feu M. l'Inspecteur général Van Lul, les anciens le liront avec une certaine nostalgie et se souviendront sans doute de cette époque où ils faisaient leurs premières armes.

Quant aux jeunes, ils s'étonneront peut-être de constater que les objectifs qui avaient été assignés à « Nos Vicinaux » sont toujours d'actualité et restent entièrement valables.

A NOS LECTEURS

Trois mois après le jour « V » un modeste bulletin dactylographié naquit parmi nous. Les promoteurs qui le tinrent sur les fonts baptismaux conservèrent l'anonymat.

Dans leur esprit, TRAIT D'UNION ne devait être que la menue feuille qui irait porter quelque part en Irlande ou en pays occupé aux agents mobilisés la preuve tangible que les Vicinaux ne les oublieraient pas.

TRAIT D'UNION n'avait d'autre prétention que de satisfaire le désir légitime de quelques-uns, éloignés du service, de conserver le contact avec la « vicinalité ». L'innovation fut hardie et cependant TRAIT D'UNION connut un franc succès.

Il réussit : ses intentions étaient bonnes et ses buts louables. Il obtint encouragements et éloges. Une seule ombre au tableau, un reproche : celui de limiter son action à quelques privilégiés.

N'empêche, une bonne idée avait été lancée : elle devait gagner la sympathie du plus grand nombre ; l'essentiel était sauf.

Notre Conseil d'administration et notre Direction générale toujours attentifs aux intérêts matériels, moraux et sociaux du personnel, comprirent qu'il y avait une lacune à combler et des aspirations à satisfaire. (...)

D'emblée, Conseil et Direction estimèrent qu'un bulletin documentaire « vicinal », à très large diffusion répondrait aux exigences des temps nouveaux, au désir du personnel. Ils tinrent à lui donner leur patronage et devaient éprouver la satisfaction de voir que les délégués à la Commission Paritaire Nationale n'étaient pas les derniers à partager leurs vues et leur enthousiasme.

Du coup, TRAIT D'UNION riche de bonne volonté mais aux possibilités limitées, s'effaça.

Ce jour-là, chargé d'espoirs et de certitudes, Nos VICINAUX était né. (...)

Sa raison d'être ? Son programme ? Ses buts ?

Parler de notre Société Nationale, de sa fondation, de ses luttes, de son évolution, des auteurs de sa prospérité. Parler des travaux, des soucis, des espoirs de ses meilleurs serveurs.

Que de leçons à en tirer, que de vertus civiques à magnifier ! Parler du métier, de la profession « vicinale ». S'intégrer à notre vie laborieuse de tous les jours, augmenter l'intérêt au travail, la sécurité et la santé de tous, prendre part à nos joies et à nos peines en portant au premier plan de nos préoccupations les questions sociales.

NOS VICINAUX entend être un organe instructif, éducatif, documentaire, être utile à tous : le journal de tous ! (...)

Les propos du chef TRAMBUS

TRAMBUS : Vous savez comme moi que le contrôleur Boudard a pris sa retraite, mais vous ignorez encore par qui il sera remplacé dans sa rubrique de notre journal.

CONDUCTEUR : Effectivement, c'est ce que je me suis demandé. Car enfin, il m'a régulièrement aidé de ses conseils et j'étais bien content d'être plus informé directement par lui, à l'occasion.

T. : Rassurez-vous. Je viens d'être désigné pour lui succéder et vous conseiller : je m'efforcerai bien entendu de ne pas vous décevoir.

C. : Tant mieux. Mais, je ne vous verrai pas si souvent sur mon véhicule, probablement ?

T. : Voilà toute la différence. Je ne me consacrerai plus exclusivement à votre cas. Je compte prendre également contact avec vos autres camarades de travail, sans oublier nos pensionnés, pour leur permettre, à eux aussi, d'exposer leurs difficultés.

Il faut avouer que vous avez été choyé jusqu'à présent. Vous étiez constamment la vedette.

C. : Il ne faut pas vous en étonner, chef. Sans me vanter, c'est moi surtout que le public connaît.

T. : Bon, bon. Restons sérieux.

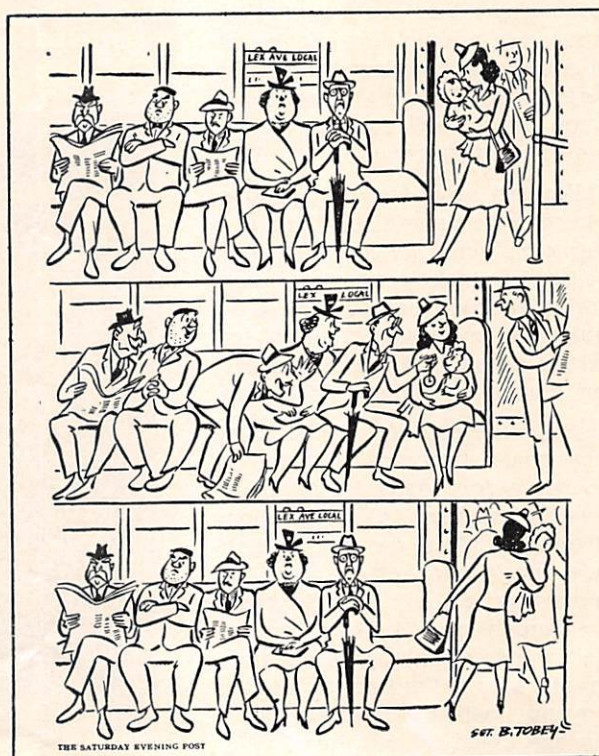
C. : D'accord, il me semble que votre idée n'est pas mauvaise. Je me rends bien compte que mes collègues ont aussi leurs problèmes.

T. : Dans ce cas tout est pour le mieux. Il faut bien s'entendre quand on travaille ensemble.

D'ailleurs, lorsque vous connaîtrez les difficultés des autres, dont vous avez parfois à supporter les conséquences, peut-être que vous ne monterez plus si souvent sur vos grands chevaux et que vous jurerez un peu moins,

C. : Ça, chef, c'est promis. Je ne le ferai plus.

Je vous le jure.



Premier dessin humoristique paru dans « Nos Vicinaux ».

LIÈGE, LA CITÉ ARDENTE

Il est indéniable que notre vingtième siècle — et surtout sa seconde moitié — est caractérisé par une évolution exceptionnelle, résultant du progrès technique que notre époque connaît.

Notre mode de vie et nos habitudes en ont été transformés. De nouveaux besoins se sont créés et de nouveaux problèmes ont vu le jour, par-

mi lesquels, parfois, celui des loisirs.

Et pourtant, il existe beaucoup de possibilités pour occuper le temps, agréablement et utilement, et pour éviter que les loisirs ne deviennent une source d'ennui.

Le tourisme, et pas nécessairement le tourisme loin-

tain, est une des solutions qui peut être envisagée. Pourquoi ne pas aller pendant les week-ends et d'autres jours libres à la découverte touristique dans notre propre pays ?

Nous vous proposons une visite de la ville de Liège, située au carrefour de grandes voies de communications européennes.

La cité de Liège a joué dans l'histoire un rôle particulièrement important. Toujours elle s'est trouvée à la pointe du combat pour la conquête de la liberté. Ancienne capitale d'une vaste et florissante principauté ecclésiastique, elle a conservé de remarquables témoins de son passé glorieux et tourmenté.

Ses églises romanes et gothiques, ses riches musées et ses vieilles demeures renferment d'innombrables trésors d'art qui classent la « Cité Ardente » parmi les brillants foyers de la civilisation occidentale.

Tous ses attraits, en même temps que la majesté de son fleuve et ses panoramas prestigieux, elle les offre à la contemplation de ses visiteurs, avec sa charmante simplicité et son bon accueil traditionnel, universellement reconnu.

Liège est un centre économique, culturel et industriel de tout premier plan ainsi que le théâtre de réalisations techniques et architecturales des plus audacieuses. C'est également un important nœud ferroviaire desservant une agglomération d'un demi-million d'habitants.

Lors d'une première visite, Liège nous donne l'impression d'être un creuset ardent dans lequel bouillonnent les élans de civilisations millénaires. Mais, ensuite, on constate que la cité ardente veut être un partenaire actif dans le cadre de l'Europe qui s'édifie et que sa position géographique, le dynamisme et l'esprit d'entreprise de ses citoyens justifient amplement le rôle que Liège entend jouer.

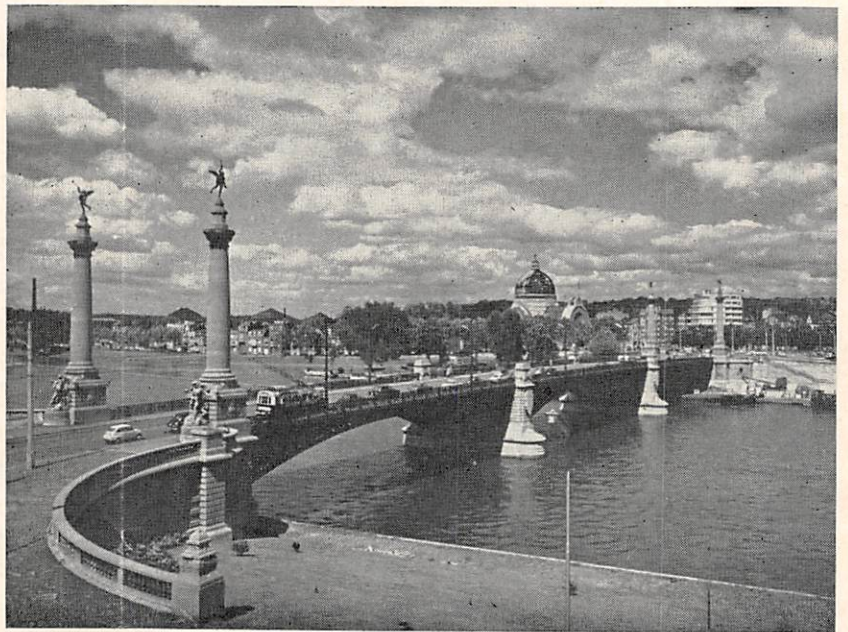
Liège est, en outre, un centre

touristique par excellence, qui ouvre ses portes sur toutes les beautés des Ardennes belges : la vallée de l'Ourthe aux rochers majestueux, la capricieuse Amblève et la Fagne sauvage.

Le Palais des Congrès, un des plus modernes d'Europe, situé au « Parc de la Boverie », au confluent de la Meuse et de l'Ourthe, attire tous les regards. Il forme un cadre grandiose à l'échelle de la grandeur et de la hardiesse du spectacle « Formes et Lumières ». La valeur de ce jeu est encore doublée par le vaste plan d'eau que constitue la Meuse, élément indissociable de la vie liégeoise. L'idée maîtresse de ce jeu est l'intégration de « sculptures lumineuses », créées à partir de projec-

teurs spéciaux imaginés par le sculpteur Nicolas Schöffers, dans la mise en valeur du monument par des projecteurs traditionnels.

L'aimable climat et les attraits divers d'une ville comme Liège ne peuvent évidemment se révéler entièrement si on n'y consacre qu'une journée. Mais quelques promenades à travers la ville permettent de s'en faire une idée générale. Dans un but de facilité, tous les itinéraires de promenades citées ci-dessous ont leur point de départ au cœur de la ville, à la place Saint-Lambert, à proximité de l'Office du Tourisme, 5, rue Général Jacques, où l'on peut se procurer une ample documentation touristique, sur simple demande. On peut atteindre facilement cette place, de la gare



Le pont de Fragnée.

(Photo Tourisme Liège)

des Guillemins, avec les autobus n^{os} 1 et 4, et de la Gare des Palais, à pied.

Une première promenade nous mènera à la Citadelle, d'où l'on découvre un superbe panorama, au musée des Beaux-Arts (Ingres, Picasso, Gauguin, Chagall, école de Sint-Martens-Latem, etc.), au musée d'Ansembourg (hôtel patricien du 18^{ème} siècle) et au musée de la Vie wallonne. De nombreuses curiosités jalonnent cet itinéraire : l'église Saint-Servais, l'église Saint-Barthélémy, l'Hôtel de Ville (baroque, renfermant de nombreux trésors artistiques, notamment des tapisseries bruxelloises du 17^e et du 18^e siècle), le Perron, symbole des libertés liégeoises, la Fontaine de la Tradition et le Palais des Princes-Evêques.

Le Palais des Princes-Evêques a été construit par Notger, le prince-évêque qui fit de Liège, vers l'an 1000, un des centres les plus actifs de la science et des arts. Le palais a été ravagé à plusieurs reprises par l'incendie, mais fut toujours reconstruit et il laisse, avec ses deux cours intérieures, encadrées de magnifiques galeries, un souvenir inoubliable. Cette promenade peut se faire entièrement à pied. Celui qui désirerait raccourcir l'itinéraire, peut effectuer la première partie en autobus (n^{os} 70 et 71, au départ de la place Saint-Lambert, jusqu'à l'arrêt Citadelle).

Une deuxième promenade peut vous conduire aux nombreuses églises de Liège (Sainte-Croix, Saint-Martin, Saint-Jean, Saint-Paul, Saint-Jacques), au Conservatoire, à l'Université, au Théâtre Royal et à la statue de Grétry. Au cours de cette promenade, on passe au « Marché aux Fleurs », un des coins les plus pittoresques de la cité.

Une troisième promenade (avec l'autobus 1 ou 5, jusqu'à l'arrêt de la place Coronmeuse) permet de découvrir les curiosités suivantes : le Palais des Expositions, le port, le canal Albert et le Mémorial du Roi Albert, le musée Curtius de pur style « Renaissance mosane », abritant de riches collections d'archéologie et d'arts décoratifs, le musée d'Armes, la maison Havart, l'église Sainte-Catherine, le Pont des Arches, l'église Saint-Pholien, la maison de Grétry, le monument Tchantchès et l'église Saint-Denis. Tchantchès symbolise le type populaire,



Vue d'enfilade vers la Meuse.

(Photo Tourisme Liège)

la longue vie de luttes et de souffrances et l'idéal de liberté et de justice. Tchantchès, forme locale de François, est un des principaux personnages des marionnettes liégeoises.

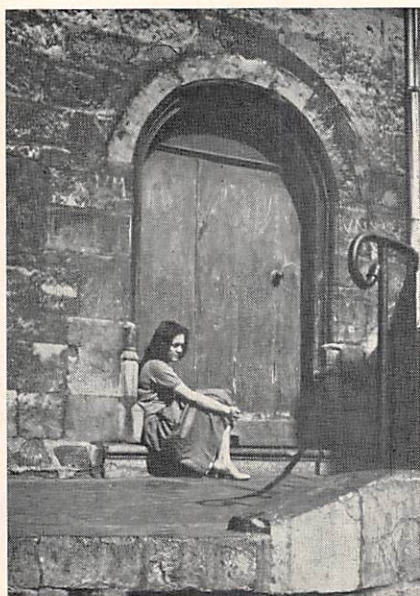
Au cours de la quatrième promenade (avec l'autobus 1 ou 4, de la place Saint-Lambert, direction Guillemins, jusqu'à l'arrêt Charlemagne) on peut voir : la statue de Charlemagne, le « Parc d'Avroy, la statue de Charles Rogier, le monument national à la Résistance, le Palais des Congrès, le musée de l'Art Wallon, le monument Zénobe

Gramme, le Pont de Fragnée, la Basilique et le Mémorial interallié, le parc de Cointe et l'Hypocauste. Du point de vue de Cointe on jouit d'un panorama magnifique sur la ville, qui n'est pas si vaste que celui de la Citadelle, mais est certainement plus attrayant, surtout le soir. Au milieu de la place Saint-Lambert, en souterrain, se trouvent un hypocauste belgo-romain (chauffage souterrain), des vestiges néolithiques et des fondations d'une villa romaine et de l'ancienne cathédrale Saint-Lambert, incendiée en 1185.

Il ressort de la description des 4 itinéraires ci-dessus que Liège vaut largement une visite rien que pour ses monuments et toutes ses curiosités, quoique nous n'ayons pu citer que les principaux. On peut aussi se distraire, à Liège, pendant des heures, en parcourant les vieux quartiers, les grands magasins, les rues animées du Pont-d'Avroy, la place du Marché et le marché dominical de la Batte.

Enfin, des bateaux de 200 à 500 places relient Liège (Passerelle) à Visé, île Robinson, en aval de la ville, à travers la belle vallée mosane. Certains bateaux vont jusqu'à Kanne, d'autres jusqu'à Has-selt et Maastricht.

Les touristes qui sont tenaillés par la faim après leur visite, peuvent, avant leur départ, goûter quelques spécialités liégeoises et, entre autres, la fameuse « tarte liégeoise ».



Un coin pittoresque du vieux Liège.

(Photo Tourisme Liège)

Groupe d'Anvers

FETE DE 1000 JOURS SANS ACCIDENT

L'équipe n° 7, comprenant tous les agents du service du mouvement du dépôt de la Tjalkstraat (Anvers), a atteint l'étape des 1.000 jours sans accident chômant.

En raison de l'importance de l'effectif de ladite équipe et des familles invitées, la fête se déroula en deux séances, les 5 et 26 mai derniers, dans la vaste salle de réunion du dépôt.

M. Benoy, chef du service de sécurité du groupe d'Anvers, ouvrit chaque séance, à 15 h, et souhaita la bienvenue à tous.

M. Follon, inspecteur principal adjoint, rendit hommage au nom de l'Administration Centrale aux lauréats de l'équipe n° 7 et adressa également ses félicitations à leurs proches. Il attira spécialement l'attention sur les dangers toujours croissants de la route et incita les conducteurs à plus de vigilance encore.

Pendant les pauses, la musique joyeuse et les chansons et anecdotes de l'animateur, M. Wyns, contrôleur, créèrent une bonne ambiance.



M. Goovaerts, chef de groupe, distribue des friandises.
(Photo F. Keutgens)



Vue partielle de la salle.
(Photo F. Keutgens)

Un prestidigitateur réussit à captiver non seulement les enfants mais aussi toute l'assistance.

Au cours de la collation, eut lieu le tirage de la tombola pour les enfants tandis que des friandises étaient offertes aux dames.

A son tour, M. Goovaerts, chef du groupe, congratula l'équipe lauréate et exhorta le personnel à réaliser la prochaine étape : les 2.000 jours. Ensuite, il remit un cadeau-souvenir à chaque lauréat.

Lors de la séance du 26 mai, M. Van Brussel, ingénieur, remplaça le chef du groupe, retenu par d'autres obligations.

M. Luyckx, adjoint au chef du service de sécurité et représentant le personnel, exprima les remerciements de tous les agents.

Les réjouissances prirent fin vers 18 h, et l'on se quitta de bonne humeur, avec la ferme intention de fêter les 2.000 jours.

RENCONTRES INTERNATIONALES DE FOOTBALL, A ANVERS

Ces rencontres eurent lieu, le 28 avril, entre des équipes de conducteurs d'autobus du dépôt de la Tjalkstraat et de la société allemande de transports publics Rhein-Sieg, exploitant le service Bonn-Siegburg-Hennef.

Les matches entre les formations A et B de chaque équipe se déroulèrent avec beaucoup de fair-play et furent passionnants.

La formation B locale remporta la victoire mais notre formation A dut s'incliner devant l'équipe A allemande.

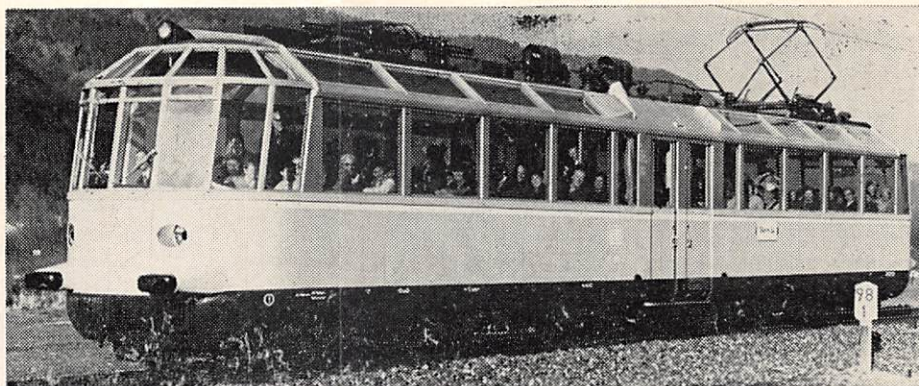
Au cours du repas qui suivit ces rencontres, la bonne bière belge et les poulets campinois furent très appréciés et les commentaires se prolongèrent longtemps dans une ambiance amicale.

Les sportifs allemands prirent congé en souhaitant un chaleureux « Auf Wiederseh'n ».



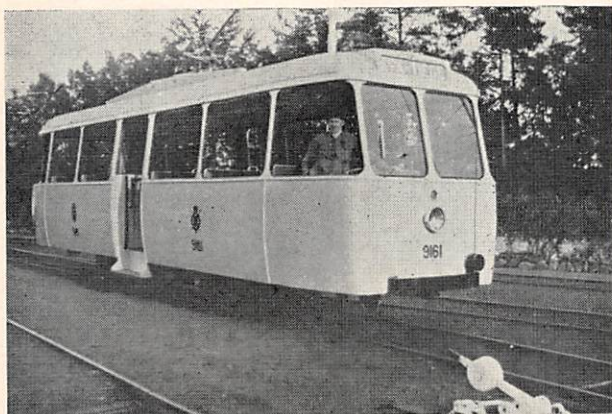
Debout : l'équipe A allemande.
Accroupis : l'équipe A et l'arbitre de la Tjalkstraat.
(Photo F. Keutgens)

LE TRAIN DE VERRE ALLEMAND



Le train de verre allemand.

(Photo D.B. - Pressedienst)



La motrice « panoramique » vicinale.

(Photo L. Clessens)

C'est en bleu-ciel que la Deutsche Bundesbahn (administration des chemins de fer allemands) présente son « train de verre ».

Cet autorail, le n° ET 491001-4, effectue, au départ de Munich, des circuits touristiques par les plus belles lignes des Alpes, ainsi que des voyages vers d'autres curiosités de la région.

Le programme de ces voyages peut être obtenu dans toutes les gares de Munich et des environs.

Le « train de verre » peut être retenu également par des groupes pour un voyage dont ils fixeront eux-mêmes l'itinéraire. Cette voiture dispose de 72 sièges tournants, ainsi que d'une installation de haut-parleurs; la vitesse maximum est de 110 km/h.

Rappelons, à ce propos, que jusqu'en 1952, huit voitures motrices électriques dites « panoramiques » circulaient au cours de la bonne saison, sur la ligne vicinale Spa-Verviers.

UN STAGIAIRE ZAIROIS, M. TAMBWE

Le 27 mars dernier, M. Tambwe Ngongo a commencé un stage à la S.N.C.V., au grand atelier d'entretien d'Andenne d'abord, au « mouvement » à Namur, ensuite.

M. Tambwe est originaire de Likasi, dans la région du Shaba (ex-Katanga) au Zaïre, où il est né le 12 février 1944 et où il a conquis un diplôme du niveau A2. Depuis 1965, il y enseigne la mécanique de l'ajustage et des machines-outil.

Accompagné de son épouse et de ses 2 enfants, il est arrivé en Belgique au mois de septembre 1972 et a déjà accompli un stage dans plusieurs entreprises.

Chez nous, il s'est intéressé spécialement à la révision des moteurs de nos autobus et à l'organisation de nos services du mouvement; il s'est montré très appliqué et n'a pas ménagé ses efforts pour s'initier aux techniques qui lui étaient exposées.

M. Tambwe a été très impressionné par l'ordre et la propreté de l'atelier d'Andenne, le soin apporté à l'exécution des travaux, la précision des réparations aux moteurs, la ponctualité de nos services publics et l'organisation du trafic routier en général.

Nous lui souhaitons une belle et heureuse carrière dans son pays natal qu'il retrouvera à la fin du mois d'août.



M. Tambwe travaille sous l'œil attentif de M. Maris, chef d'atelier.

(Photo Roels)

UN TRAM TOURISTIQUE URBAIN

Depuis le 1er juillet, un tram touristique urbain circule, tous les dimanches, à Bruxelles, sur le réseau de la S.T.I.B. (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles).

En fait, ce tram a été mis en service au mois de mars déjà, mais il était, jusqu'à présent, réservé aux touristes américains et canadiens voyageant dans le cadre d'une campagne intitulée « Belgium's Bonus days ».

Cette appellation figure d'ailleurs toujours au film de parcours de voitures, qui sont du type « 7500 » dont il a été question dans le n° 153 de « Nos Vicinaux ».

Les touristes sont accueillis par de charmantes hôtes; des documents explicatifs leurs sont distribués et des commentaires en plusieurs langues, ainsi que des œuvres de musiciens belges, sont diffusés pendant le trajet.

Ces commentaires se donnent en français et en anglais dans le tram n° 1, et se font en néerlandais et allemand dans le tram n° 2.

L'itinéraire a été établi de façon à atteindre un maximum de curiosités touristiques desservies par tram, dont nous énumérons les principales :

- le pré-métro,
- le Cinquantenaire, son parc et ses musées,
- les boulevards extérieurs, avec les casernes d'Etterbeek et la plaine des manœuvres,
- l'avenue et la place Louise,
- le Palais de Justice,
- l'église Notre-Dame des Victoires, au Sablon,
- le Palais d'Egmont,
- le musée d'Art ancien,
- la place Royale et l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg,
- le Palais du Roi et le parc de Bruxelles,
- la rue Royale et la Colonne du Congrès,
- l'église Sainte-Marie,
- la place Rogier, le boulevard Adolphe Max et la place de Brouckère.

Le départ a lieu à 10 h. 15, au quai aux Briques (anciennement le marché aux poissons) et l'arrivée se fait à la place de Brouckère, à 11 h. 50.



Au quai aux Briques.

(Photo S.T.I.B.)

Le prix du trajet s'élève à 30 F pour les adultes et à 20 F pour les jeunes jusqu'à 18 ans et pour les étudiants munis de leur carte d'étudiant. Les enfants au-dessous de 12 ans voyagent gratuitement.

Visiter Bruxelles en tram : on peut y penser et le faire.

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Situation des équipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident, au 30 juin 1973

	jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen-Warzée)	4.169
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	3.866
NAMUR-LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	3.412
NAMUR-LUXEMBOURG 3 (Centres d'entretien et bâtiments) ...	2.718
BRABANT 17 (Mouvement Haacht)	1.731
FLANDRE ORIENTALE 6 (Mouv. Hofstade, Audenarde, Herzele)	1.727
ANVERS 3 (Mouv. Anvers - Hoogstraten - Mol - Turnhout (rés.))	1.639
LIMBOURG 1 (Atelier Hasselt)	1.348
BRABANT 10 (Mouvement et entretien Uccle - Overijse)	1.268
ANVERS 7 (Mouvement Tjalkstraat)	1.138