

NOS VICINAUX

BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION
DU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.
affilié à l'Union des
Journaux d'Entreprise de Belgique

L'Union internationale des transports publics

L'Union internationale des transports publics dont le siège est à Bruxelles, avenue de la Toison d'Or, a subi depuis sa fondation, le 17 avril 1885, diverses transformations.

Au début, elle était surtout une Association de Tramways, groupant les administrations des principales villes d'Europe dans le but de discuter en commun les questions techniques et économiques intéressant les compagnies, et de faciliter certains contacts personnels profitables. Ce but fut atteint par les travaux du Secrétariat général, qui collationna les études les plus importantes, et par les discussions intervenues dans les congrès de l'Union, qui se réunirent d'abord chaque année, puis tous les deux ans. En 1913, l'Union groupait huit cents administrations.

Entre-temps, sa sphère d'activité s'était fortement élargie par l'admission de chemins de fer plus importants, ce qui l'obligea à s'appeler, dès 1902 : « Union internationale de Tramways et de Chemins de fer privés ». L'augmentation du nombre des adhérents à l'Union marchait de pair avec l'importance toujours plus grande des questions à résoudre et des études techniques soumises aux délibérations du Congrès. Les progrès de la traction électrique donnèrent lieu, entre autres, à de capitales interventions.

La première guerre mondiale de 1914-1918 porta un coup dur à l'activité de l'Union. Deux groupes séparés se constituèrent, l'un comprenant les administrations alliées, l'autre les administrations du centre de l'Europe. Ce ne fut qu'en 1928, ensuite de l'intervention de membres influents et des délégués suisses, que les deux groupes se réunirent à nouveau, à Rome. Le président du congrès salua cette heureuse reprise par ces mots :

« C'est ainsi dans l'histoire des peuples, le travail et la science reprennent leurs droits après les plus grands bouleversements. C'est leur haute mission. Ils s'imposent par-dessus les frontières et les divergences des peuples ».

Depuis la fusion des deux groupes, l'Union compte un millier de membres représentant toutes les grandes villes d'Europe. Le fait que ces membres sont à la tête non seulement de Tramways et de Chemins de fer privés, mais aussi de Services routiers concessionnés, obligea l'Union à modifier à nouveau sa raison sociale en 1939, qui devint : « Union internationale des Transports publics ».

Les exposés qui furent discutés aux différents congrès constituent une abon-

Les bonnes recettes dépendent aussi de la bonne opinion du public

Il est incontestable que la prospérité d'une industrie de transport dépend, dans une large mesure, de la sympathie que le public éprouve pour elle.

Or, il n'y a qu'une infime fraction des voyageurs qui entre en contact avec les dirigeants de l'entreprise.

Pour la plupart des gens, ce sont les conducteurs et les receveurs (qu'ils soient bien ou mal informés, aimables ou indifférents) qui représentent la société.

Le respect de l'horaire et des correspondances, de petites attentions avec la clientèle, surtout avec les femmes et les enfants, un esprit d'à-propos compréhensif devant les petits problèmes qui surgissent au cours du voyage, tous ces petits faits qui, selon la formule publicitaire en vogue, sont donnés EN PLUS, contribuent à établir la BONNE REPUTATION DU TRANSPORTEUR.

Gagner et conserver la sympathie du public constitue donc une des parties les plus importantes de notre travail, car un climat de compréhension mutuelle et de bonnes relations quotidiennes avec les clients influencent sensiblement le montant des recettes perçues dans les trams et autobus.

dante et précieuse littérature professionnelle.

La seconde guerre mondiale de 1940-1945 fut une nouvelle épreuve pour l'Union, qui dut interrompre toute activité durant plusieurs années. Mais aussitôt la paix revenue, des contacts nécessaires furent rétablis et depuis 1947 l'Union a repris ses travaux.

L'Union internationale des Transports publics est actuellement présidée par M. Charles Harmel, Président de l'Union Belge des Transports en Commun Urbaine et Administrateur-Délégué des Tramways Unifiés de Liège. Le Secrétaire-général est le Comte de Liedekerke et le Secrétaire Général-adjoint est M. Jacobs (neveu de notre regretté Directeur Général).

Tous les deux ans l'U.I.T.P. organise des Congrès au cours desquels sont discutés des rapports présentés par des ingénieurs et dirigeants d'importantes sociétés de transports en commun d'Europe.

C'est à la suite d'un rapport présenté à Naples en 1955, par M. Nielsen Directeur des Tramways de Copenhague, que fut décidée la création d'une commission chargée d'enquêtes sur l'encombrement du trafic.

Nous donnons page 3 des extraits d'une brochure publiée par cette commission.

Notre cliché de première page

Cette photo prise l'an dernier par M. E. Roels montre un des fameux canaux de Bruges pris par les glaces. Dans ce décor du XVI^{me} siècle passent silencieusement nos autobus

NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

Tirage : 6.200 ex.

Affilié à L'Union des Journaux
d'Entreprise.

Prix de l'abonnement
pour les personnes étrangères
à la Société :

Belgique 25 fr.
Etranger 30 fr.
C.C.P. 32.27 de la S.N.C.V., à Bruxelles

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

Il est temps

Ce que nous réclamons, c'est que Londres ait des rues où toute circulation légitime puisse **AVANCER** et non plus ramper! Les rues ont été construites pour le **MOUVEMENT** et non pour le stationnement.

Sir John ELLIOT,
Président de LONDON TRANSPORT.

de mettre fin à cet encombrement

L'U.I.T.P., dont nous donnons l'historique à la page 2, a édité une brochure en plusieurs langues par laquelle elle jette un cri d'alarme contre l'envahissement de la zone centrale des grandes villes par les automobilistes. Les agents des cadres de la S.N.C.V. ont reçu cet opuscule par les soins de l'Administration Centrale; mais il était indispensable que tous les agents de la société aient connaissance des répercussions de l'encombrement du trafic sur les transports en commun et afin qu'ils puissent propager autour d'eux les arguments présentés par l'Union des Transports Publics, nous avons résumé en deux pages l'essentiel de cette remarquable mise au point.

**

Le réseau des rues dans la zone centrale de la plupart des villes remonte à une époque où le trafic se composait essentiellement de piétons et voitures à chevaux. Le développement des moyens de transport en commun — tramways et autobus — a permis la croissance continue et la structure centralisée des villes, car, peu coûteux et économiques de la surface carrossable, ces véhicules facilitent l'écoulement du trafic dans la zone centrale, malgré l'étroitesse des rues moyenâgeuses. Depuis l'entre-deux guerres, l'augmentation sans cesse croissante du parc d'automobiles privées a tout à fait changé le caractère du trafic urbain. Ce sont encore, pourtant, les TRANSPORTS EN COMMUN qu'emprunte la grande masse du public urbain; mais ce sont les voitures privées qui prédominent sur le pavé.

Cette impressionnante et continuelle augmentation de la circulation automobile constitue une menace pour l'écoulement normal et sûr du trafic dans les villes.

L'AUTOMOBILE PRIVÉE NE CONVIENT PAS À LA CIRCULATION URBAINE

La circulation urbaine a perdu tout équilibre non pas tant en raison du plus grand nombre de personnes qui se rendent dans la zone centrale, mais du plus grand nombre de voitures privées qui prétendent y pénétrer. **CE SONT DONC LES VOITURES ET NON LES GENS QUI SONT CAUSE DE NOS DIFFICULTÉS.** Rappelons que le voyageur de la voiture privée occupe une plus grande surface de la voie carrossable que le voyageur en autobus :
1 voyageur tram-autobus : environ 0,35 m² de la surface routière ;
1 voyageur-auto : environ 7,80 m² (en supposant une occupation moyenne de 1,7 voyageur par auto) ;
cela signifie qu'un voyageur-auto occupe 20 fois plus de place sur la chaussée qu'un voyageur du tram ou de l'autobus. Un seul autobus remplace, en fait, 40 automobiles privées; ajoutons que les 75 voyageurs transportés par cet autobus occupent environ 26 m² de surface routière; si le même nombre de personnes devait être transporté en voitures particulières, une surface de 300 m² serait nécessaire.

Je trouve assez ridicule que l'intérêt se soit concentré, ces dernières années, sur les améliorations de transport *individuels* dans le trafic urbain, alors que quiconque examine impartialement la question doit se rendre compte que les transports individuels sont la cause de la stagnation de la vie d'une grande ville.

M. Nielsen. Congrès Naples 1955

L'ABUS DES PARKINGS.

Un autre genre d'abus qui se multiplie tous les jours dans toutes les villes du monde, c'est le cas de l'homme d'affaires ou de l'employé qui, venu en auto, laisse sa voiture pendant 8 heures à la porte de son entreprise; elle occupe une superficie de 7 m² soit beaucoup plus qu'il occupe lui-même à son bureau. Cette inégalité flagrante n'est pas raisonnable. Il faut mettre fin à cet accaparement éhonté, par quelques uns, d'une surface routière restreinte qui appartient à tous.

La zone centrale des villes ne représente, le plus souvent, que 5 à 10 % de la superficie de la ville, mais c'est là que les difficultés s'accroissent car les rues y sont étroites. Cependant chacun veut tout de même s'y rendre en voiture particulière et la faire stationner aussi longtemps que cela lui plaît. Et c'est ainsi que dans beaucoup de villes, des autobus modernes, munis de moteurs de 150 CV n'arrivent pas à atteindre la vitesse des anciens omnibus à chevaux, modèle 1900 — moins de 10 km. à l'heure.

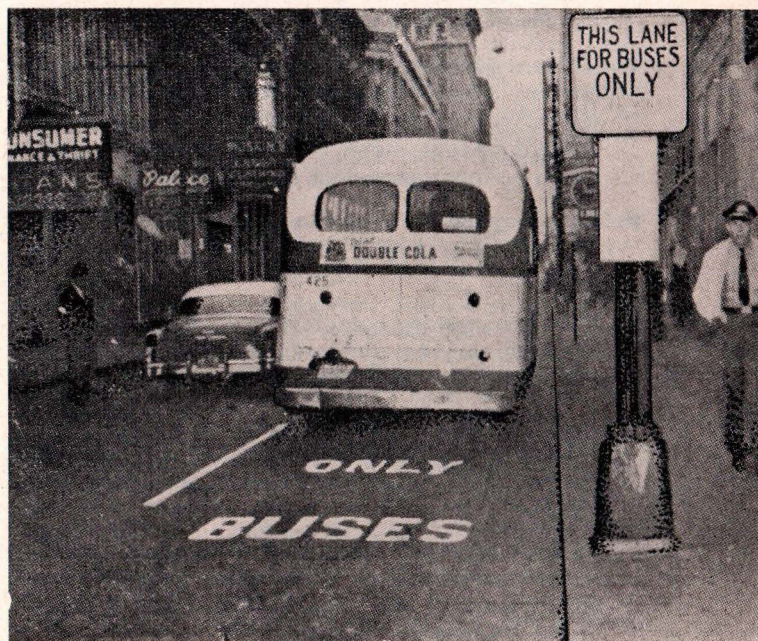
UN DILEMME

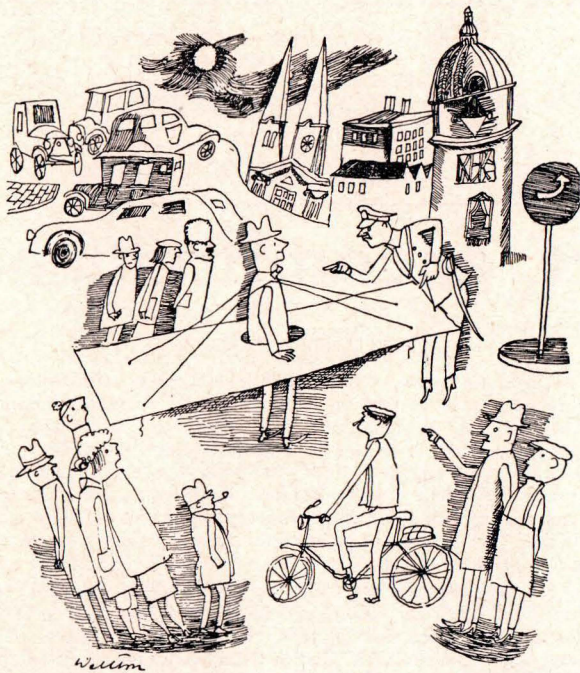
Deux possibilités se présentent pour remédier à cet état des choses, car il faut en sortir.

Ou bien, on adapte la structure de nos villes au trafic pour que chacun puisse circuler dans les rues en voiture privée, ou bien, on adapte le trafic à la structure existante de nos villes; en bref, faut-il adapter nos villes au trafic ou le trafic aux villes?

La première solution exigerait des dépenses énormes et demanderait 25 à 30 ans. Tout projet de ce genre serait utopique; personne ne consentirait à de tels bouleversements, personne ne pourrait les payer, personne d'ailleurs ne peut attendre le temps qu'il faudrait pour le réaliser.

La seconde solution — adopter le trafic à la structure de la ville — est plus réaliste, et peut être obtenue sans coûteux investissements en rendant à la CIRCULATION MOUVANTE toute la surface de la chaussée et en favo-





« N'aurais-je pas le droit de me déplacer avec un morceau de carton de la grandeur d'une auto, alors que l'automobiliste est autorisé à revendiquer le même espace ? » M. Torsten Hemiksson, secrétaire municipal de Gothembourg.

risant les transports en commun dont les voyageurs occupent le moindre espace par tête.

QUE FAUT-IL FAIRE ?

Les règlements de la circulation doivent être appliqués sévèrement et avec continuité et avoir pour but d'établir de meilleures conditions de circulation pour le plus grand nombre de *personnes* et non pour le plus grand nombre de *véhicules*, ce que les Anglais ont résumé en un slogan :

MOVE PEOPLE NOT VEHICLES

En pratique, on obtiendrait un résultat en supprimant le stationnement dans la plupart des rues de la zone centrale et en n'y permettant que de courts arrêts. Ce qui veut dire qu'il serait permis d'y circuler mais interdit d'y stationner longtemps.

PRINCIPES A LIRE ET A RETENIR

- Ce sont les moyens de transports en *commun* qui ont créé la grande ville avec son quartier central, et ce sont les moyens de transports *individuels* qui menacent maintenant d'immobiliser le fonctionnement du trafic.
- La poursuite de cette évolution fera dépérir le quartier central et le transformera en un quartier mort.
- Il faut se rendre compte que l'amélioration de la circulation est d'une importance essentielle pour la prospérité d'une ville.

Aussi doit-on inéluctablement en venir à une **réduction du nombre d'automobiles dans le centre** (Voir l'exemple de Paris avec sa zone bleue).

Le but principal étant la réalisation de meilleures conditions de circulation pour le plus grand nombre de gens et non pour le plus grand nombre de voitures.

Quelques mesures préconisées pour sauvegarder l'avenir

1) Restriction du parage dans la ville.

La circulation « à l'arrêt » doit être supprimée là où la surface de roulage est insuffisante dans le centre, ce qui signifie : interdire le parage le long des trottoirs.

2) Voie préférentielle réservée aux transports en commun.

Séparation des divers modes de transports. Aux trams, il convient de réserver un siège spécial, aux autobus, une partie de la voie carrossable avec indication : Uniquement Autobus.

3) Accorder la priorité aux rues dans lesquelles passent un transport public.

4) Mettre des voies de tramways en tunnel ou viaduc.

Toutes ces suggestions ont déjà été réalisées en Amérique et dans certaines ville d'Europe. Mais sont-elles, pour autant, valables dans notre pays ?

Ne nous trompons pas. Il ne faudra pas attendre dix ans pour que nous connaissions la même saturation et la même congestion du centre des villes que celles qui existent aux Etats-Unis. L'accroissement annuel du parc automobile des pays d'Europe est tel que les autorités responsables devront prendre des mesures semblables. En ce qui concerne la Belgique, un projet d'ensemble, conçu d'après ces principes, devra s'appliquer à la communauté urbaine entière et non pas divisée par des frontières communales qui sont périmees du point de vue de la circulation.

N.D.L.R. — Les automobilistes diront peut-être : « Nous payons des taxes élevées, nous avons des droits sur l'Etat ; on ne peut nous ignorer ».

Bien d'accord. Mais les transports publics paient également des taxes et sont organisés pour la *communauté prise dans son ensemble*, et leurs clients sont encore plus nombreux.

On peut admettre que la solution consiste en un compromis où seront respectés les droits des divers groupements intéressés.

Profitons de l'expérience américaine ; dans ce pays où l'automobiliste est roi, on a créé des parkings tant qu'on a pu dans les zones centrales, sans pouvoir satisfaire l'insatiable besoin des possesseurs d'autos et, finalement, on est arrivé à créer des parkings à la périphérie, à *proximité des terminus des lignes* de métro, de tramways et d'autobus, inaugurant ainsi le système dit : *Park and ride*.

« Nos Vicinaux » espèrent que les idées exprimées ci-dessus vous permettront de mieux répondre aux attaques ou aux reproches adressés aux sociétés de transports en commun.

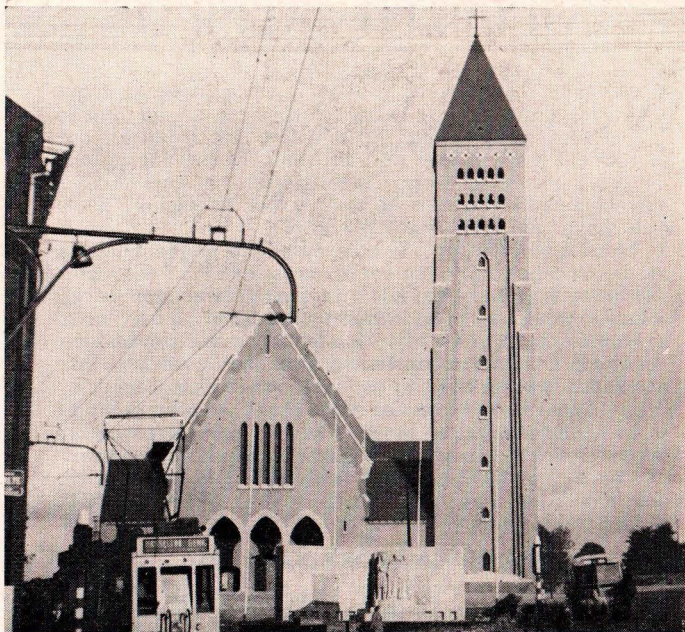
Nous ne devons pas oublier que c'est un bon service des transports publics qui a rendu possible la grande ville centralisée, et que c'est la voiture particulière qui est la cause de l'encombrement actuel et qui menace maintenant de paralyser nos villes.

M. Nielsen, Congrès Naples 1955

Hasselt - Genk

passse à l'autobus

Ce document photographique, s'il n'est pas impeccable, permet cependant de reconnaître le tram de Hasselt-Genk, le monument à Dumont (qui découvrit le charbon dans la Campine), l'église moderne de Genk et un de nos services d'autobus.



Au cours de l'allocution qu'il prononça, lors de la fête de la Saint-Eloi, à l'atelier d'Hasselt, M. Van Autgaerden, Directeur du Groupe du Limbourg fit remarquer qu'incessamment la raison sociale de notre Société aurait perdu toute signification en ce qui concerne son Groupe.

De fait, le Limbourg ne possède plus aucune ligne ferrée depuis le 1^{er} février, date à laquelle les autobus ont remplacé les trams sur la ligne Hasselt-Genk.

Les démarches effectuées en vue de cette réforme de structure ne datent pas d'hier. En effet, dès 1955, MM. Van Lierde et Van Autgaerden eurent des contacts avec les autorités provinciales et communales en vue de leur expliquer les raisons et les avantages de l'abandon de la traction électrique.

La ligne Hasselt-Genk, ces dernières années, faisait une recette de 13 F au km, ce qui est notoirement insuffisant. La majorité de notre clientèle, sur cette ligne, est composée de mineurs qui voyagent avec des abonnements ouvriers peu rémunérateurs. La ligne ne bouclait ses comptes que parce que l'entretien des voies était des plus réduits; d'autre part, le remplacement du matériel, notamment des remorques, devenait chaque jour plus pressant.

Par ailleurs, depuis 1955, les recettes avaient diminué, vraisemblablement parce que la population de Genk éprouve moins le besoin de se déplacer vers le chef-lieu de l'arrondissement, étant donné qu'elle trouve tout ce qu'il faut sur place (cinémas, grand magasin, hôpital, etc.). Par ailleurs, il était illogique de maintenir à Hasselt une seule ligne électrique en activité avec les dépenses qu'entraînent des sous-stations et un équipement aérien.

Cette ancienne ligne avec sa curieuse boucle de Genk desservait les agglomérations nées autour des Char-

bonnages de Winterslag, de Zwartberg et de Waterschei.

LE NOUVEAU TRACE.

A quinze minutes de trajet, en venant de Hasselt, le tram longeait le domaine de Bokrijk. Qu'est-ce que Bokrijk? C'est une propriété de la province qui s'étend sur 550 Ha. Vous avez bien lu, 550, alors qu'Huizingen, bien connu des Brabançons, n'en a que 86.

Sous l'impulsion d'un dynamique conservateur, le Dr. Wijns, on s'est attaché à y créer un Musée folklorique en plein air, en y construisant ou en y transplantant des vieilles fermes et un authentique moulin. Nous nous proposons d'en faire une description après l'inauguration officielle qui aura lieu à la Pentecôte.

Or donc, le tram s'arrêtait en bordure de la propriété; aujourd'hui l'autobus y pénètre, traverse le domaine et va desservir la partie sud de la cité de Boksbergheide, puis reprend la route que suivait le tram jusqu'à Genk pour effectuer la boucle des charbonnages précités. Le tram bifurquait à Zwartberg devant une ligne de chemin de fer intensément utilisé pour le transport du charbon. Le Charbonnage de Zwartberg et sa cité Nord se trouvent au delà du chemin de fer où un passage à niveau, fermé la plupart du temps, nous avait interdit jadis tout espoir d'y voir passer la voie ferrée vicinale. Or, depuis peu la population a obtenu la construction d'un pont au-dessus de la ligne du chemin de fer et l'autobus va profiter de cette aubaine pour le franchir et s'arrêter à l'entrée du charbonnage. Gageons que la population de cette cité appréciera l'avantage de ne plus devoir effectuer un trajet aussi long à pied, par tous les temps, pour atteindre le seul moyen de transport intensif vers Genk-Centre et Hasselt.

Lorsque la commune de Genk accepta la suppression du tram, elle formula le vœu de voir instaurer un service local qui faciliterait le déplacement des habitants des diverses cités vers le centre de Genk.

Nous avons donné suite à cette suggestion, en mettant en route, le même jour, un nouveau service qui part d'une nouvelle cité en pleine expansion, Boksbergheide, et dessert les diverses cités de Winterslag; la nouvelle ligne a une longueur de 4 km 700.

Rappelons que Genk est la quatrième commune de Belgique par son étendue, 8.784 Ha, qu'elle est entourée par 14 communes et qu'aux dernières statistiques, elle compte 46.000 habitants, parmi lesquels de nombreux étrangers. La plupart n'y restent que quelques années et retournent dans leur patrie dès qu'ils ont amassé un petit pécule, mais ils sont constamment remplacés par d'autres immigrants, car les conditions de logement sont très acceptables et la réputation des Charbonnages du Limbourg, au point de vue de la sécurité et de la modernisation de l'équipement, a passé les frontières.

Pour cette courageuse population, l'autobus vicinal est devenu un moyen de transport facile et économique.

Assurément, l'idée d'un réseau vicinal du Limbourg sans ligne ferrée (nous ne parlons pas de Liège-Tongres et de Liège-Riemst) attristera les partisans du rail; mais un fait est plus fort qu'un Lord-Maire, comme disent les Anglais. La construction d'autobus à Hasselt, la perspective de la desserte de nouveaux quartiers, la récente décision de faire exploiter par les autobus de la S.N.C.V. certaines lignes de la S.N.C.B., tout cela ne peut que contribuer à assurer du travail aux agents du Groupe du Limbourg et, n'est-ce pas, il n'y a que cela qui compte!

COMMENT REMPLIR SA FEUILLE D'IMPOTS ?

NOMBRE d'entre vous font la grimace lorsqu'ils trouvent dans leur boîte aux lettres un pli de papier coloré, expédié par le Ministère des Finances, qui se rappelle ainsi à leur bon souvenir. Et certains redoutent plus encore le désagrément de devoir remplir cette missive personnelle que la perspective de devoir, peut-être, payer un supplément d'impôts !

Nous n'affirmerons pas que remplir sa feuille d'impôts est une occupation follement divertissante, car les commentaires fiscaux auxquels il faut se référer sont assez obscurs pour les non-initiés. Cependant, pour nous appointés ou salariés, la formalité est moins compliquée que pour un commerçant ou un industriel ; vous n'avez donc pas besoin de l'aide intéressée d'un conseiller fiscal ! Prenez votre stylo et nous allons remplir ensemble votre « déclaration » ; mais, avant de commencer, nous tenons à signaler que nous nous occuperons uniquement du cas le plus simple, celui d'ailleurs de la majorité de nos 9.000 agents, de l'agent ayant été en **SERVICE ACTIF** durant toute l'année 1957.

LE NOUVEAU FORMULAIRE 1958.

Cette année, la disposition des textes a été modifiée et la double page centrale constitue une notice explicative que l'on peut enlever et conserver. Les explications fournies sont nombreuses, mieux groupées et beaucoup plus lisibles qu'autrefois.

QUELS CADRES FAUT-IL REMPLIR ?

Pour les appointés et salariés, les cadres I, II, IV, XII, XIII et XIV doivent être remplis.

Pour faciliter les explications ultérieures nous allons vous présenter le cas d'un agent salarié imaginaire, Joseph Dupont, marié, deux enfants et dont la femme ne travaille pas. Il est propriétaire d'une maison pour laquelle il a emprunté une somme de 200.000 fr. à la Petite Propriété Terrienne. Dupont a touché, en 1957, un salaire de 64.430 fr., somme sur laquelle il lui a été retenu 2.745 fr. de taxe ; il a en outre bénéficié d'un pécule de vacances de 3.596 fr. pour 12 jours de congé.

Cadres I et II.

Ceux-ci ne soulèvent aucune difficulté puisqu'il s'agit uniquement de l'état-civil et de la profession exercée en 1957. Néanmoins, en ce qui concerne les personnes à charge, si la femme de Dupont travaillait, il est évident qu'elle ne serait pas à sa charge. Sont considérés comme étant à charge, tous les membres de la famille faisant partie du ménage et dont les revenus n'excèdent pas un

certain montant (voir 1-a) de la notice). Il faut tenir compte que les pensions et rentes ou indemnités accordées en vertu des lois qui régissent les pensions de vieillesse ne sont pas imposables.

Un enfant accomplissant son service militaire, peut être considéré comme étant à charge quoique n'habitant pas avec ses parents.

Cadre IV — Taxe professionnelle.

Pour remplir cette case, Dupont prend sa fiche fiscale modèle 281 E de 1957, qui lui aura été, très vraisemblablement, remise dans le courant de ce mois de février.

Sur la première ligne du cadre, il mentionne le montant imposable repris à la fiche en question.

Mais attention ! la somme portée comme revenus imposables comprend son salaire, les « congés payés », l'allocation de fin d'année et, pour certains, la gratification pour 25 ou 35 années de service et les « avantages en nature ». Il inscrit donc cette somme, soit 64.430 fr., dans le cas de Dupont, pour la reporter à nouveau au total. En effet, les points 2, 3, 4, 5, 6 et 7 ne l'intéressent pas. Il arrive maintenant à **charges professionnelles (6)**.

Celles-ci peuvent être estimées forfaitairement au 1/4 des revenus professionnels qu'il a inscrit à la ligne au-dessus. Il effectue la soustraction et inscrit le résultat à la ligne **différence**.

De ce qui reste, il peut déduire la partie immunisée (c'est-à-dire exempte d'impôt) de la rémunération. On peut immuniser dans les cas suivants :

- 1) Si on a contracté une assurance-vie moyennant certaines conditions la prime payée peut être portée en déduction sous cette rubrique, lisez alors le (7) de la notice explicative.
- 2) Si on a fait construire ou acheté une maison avec **prêt assurance vie**, des explications complémentaires sont données à la fin de cet article ; c'est le cas de **notre ami Dupont**.
- 3) Si on a effectué des versements **complémentaires** à sa société mutuelle au titre d'assurance-maladie invalidité.

Dupont va donc soustraire la partie immunisée 5.866 fr. (voir explication plus loin) et il obtient ainsi **différences à imposer**, c'est-à-dire le **total imposable** : **42.456 fr.**

Sur la ligne en-dessous, il marque le total des impôts versés à la source qu'il trouvera à la fiche fiscale vicinale, disons 2.745 fr.

IV. — TAXE PROFESSIONNELLE. — Appointés, salariés et pensionnés.

	Montant des revenus du		Nom et adresse complète des administrations, sociétés, entreprises, etc., qui, vous ont rémunéré en 1957 (joindre éventuellement une liste) :
	contribuable	conjoint	
1. Traitements, salaires, gratifications, indemnités, etc., y compris les arriérés indiqués ci-dessous * (3) :	64.430		Contribuable : <i>Société Nationale des Chemins de fer Terriennes Liège</i>
2. Congés payés non compris sub 1 :			
3. Indemnités de dédit :			
4. Pensions et rentes viagères pour services rendus :			
5. Pensions, rentes, valeur de rachat de contrats d'assurance-vie et allocations sociales non exonérées (4) :			
6. Impôts supportés par l'employeur :			
7. Avantages en nature non compris sub 1 (5) :			
Totaux :	64.430		Conjoint :
Charges professionnelles (6) :	16.108		
Différences :	48.322		
Partie immunisée des rémunérations (7) :	5.866		
Différences à imposer (à reporter au cadre XIV, 3°) :	42.456		
Impôts versés à la source :	2.745		

Cadre XIV. — Impôt complémentaire personnel.

Cet impôt est appelé complémentaire parce qu'il se superpose aux autres impôts : taxe professionnelle, taxe mobilière et contribution foncière, qui ont déjà frappé les diverses espèces de revenus. Tous ces revenus sont cumulés et forment la base imposable de l'I.C.P.

Nous donnons la reproduction du cadre XIV dûment rempli de la déclaration de Dupont dont nous allons vous commenter les chiffres. Pour ce faire, nous avons donc supposé :

- a) qu'il est propriétaire d'une petite maison qu'il occupe ;
- b) qu'il ne possède pas la moindre action ou obligation ;
- c) qu'il est assuré contre l'incendie et que sa prime s'élève à 375 fr. ;

Sur la première ligne, nous lisons : Revenus d'immeuble. Dupont a trouvé l'estimation du revenu cadastral de sa maison sur les avertissements-extraits de rôle à la contribution foncière ; supposons 2.500 fr.

Il inscrit ensuite au 3° ses revenus professionnels, c'est-à-dire la somme déjà inscrite au cadre III : **différence à imposer : 42.456 fr.**

Et il effectue un premier total.

Vient maintenant une partie moins désagréable : **les déductions.** Comme indiqué, Dupont porte d'abord 15 % de ses revenus professionnels, soit 6.368 fr. ; puis en II b) ses frais d'assurance incendie : 375 fr.

A l'alinéa c, la somme indiquée de 1.248 fr comporte plusieurs éléments :

- 1) l'impôt complémentaire personnel qui représente 1/10 des taxes retenues à la source en 1956 : supposons **260 fr.** ;
- 2) la contribution foncière relative à l'immeuble de Dupont et la contribution nationale de crise frappant le revenu cadastral de l'immeuble, payées en 1957, soit en tout **988 fr.** ;
- 3) le rappel de l'impôt complémentaire, payé en 1957, suivant un extrait de rôle relatif à un exercice antérieur, mettons : **néant.**

Les trois postes additionnés font donc : 1.248 fr.

A la ligne suivante, Dupont portera les intérêts payés sur les capitaux empruntés pour bâtir sa maison ; il indiquera le nom et l'adresse de la société prêteuse. Il a constaté, dans son livret de cette société, qu'il avait payé 5.692 fr. d'intérêts en 1957, il inscrira cette somme sous d).

XIV. — IMPOT COMPLEMENTAIRE PERSONNEL.

	Contribuable	Conjoint	Enfants (23)
Montant pour l'année 1957 :			
1° des revenus d'immeubles situés :			
a) en Belgique (*) (revenu cadastral) (24) :	2.500		
b) à l'étranger (*) (24) :			
2° des revenus de capitaux mobiliers de toute nature (25) :			
a) revenus d'actions (26) :			
b) revenus d'obligations (27) :			
c) revenus de créances hypothécaires et autres, de prêts et de dépôts (28) :			
d) revenus de capitaux investis :			
Dénomination et siège de la ou des sociétés qui ont attribué les revenus :			
e) revenus de la location, de l'affermage ou de la concession de tous biens mobiliers :			
3° des revenus professionnels (29) :	42.456		
4° a) des prix, subsides, rentes ou pensions (montant net) (30, a) :			
b) des rentes alimentaires (montant brut) (30, b) :			
Totaux :	44.956		
De ces totaux, on peut déduire :			
I. — 15 p.c. des revenus déclarés sous les 3° et 4°, a) ci-dessus (maximum déductible 30.000 F. par colonne) :	6.368		
II. — Les charges ci-après, réellement supportées en 1957, pour autant qu'elles n'aient pas déjà été déduites pour fixer les revenus indiqués plus haut :			
a) Perte professionnelle :			
b) Frais d'assurance des immeubles et du mobilier à usage non professionnel :	375		
c) Contribution foncière, contribution nationale de crise et impôt complémentaire personnel (31) :	1.248		
d) Intérêts de capitaux empruntés et non affectés à des fins professionnelles :	5.692		
Nom et adresse des prêteurs :			
<i>S.N. Petite Propriété Terrienne</i>			
e) Rentes alimentaires payées au conjoint séparé (32) ou divorcé (33), à des ascendants et à des descendants n'habitant pas avec le redevable :			
Nom et adresse des bénéficiaires des rentes :			
Totaux des charges à déduire :	13.683		
Reste :		31.273	
Total imposable :		31.273	

Dupont ne tient pas compte de la ligne suivante car il ne paie pas de rente alimentaire ; mais, attention, les rentes alimentaires déductibles sont celles que le contribuable verse **régulièrement** aux personnes auxquelles il doit servir des aliments en vertu du Code civil, et non pas de temps à autre. Dupont fait maintenant les dernières soustractions, puis il date et signe. Faites donc comme lui, et n'oubliez pas de renvoyer la déclaration à l'adresse indiquée !

Avant ce renvoi, nous conseillons de prendre copie spécialement des montants figurant aux cases IV et XIV sous les rubriques **Montant imposable** ; on pourra ainsi vérifier si l'avertissement-extrait de rôle, que l'Administration enverra éventuellement pour le paiement d'un supplément, correspond à la déclaration faite ; cet avertissement doit reprendre ces deux sommes.

Nous n'avons envisagé dans cet article que le cas le plus simple. A vous de faire votre devoir de citoyen, comme le comptable des Vicinaux a déjà fait le sien et comme votre contrôleur fera également le sien.

Cas de ceux qui ont fait bâtir ou acheté une maison avec prêt assurance vie.

Si vous avez fait bâtir, avec prêt assurance vie, que pouvez-vous déduire ?

Consultez le « Livret de Remboursement » que vous a remis la société qui vous a avancé les fonds.

Prenons le cas de l'agent Dupont dont nous venons de remplir la déclaration d'impôt.

Il a contracté le 13 janvier 1956 un prêt de 200.000 fr. en principal remboursable en 25 ans.

Si cette personne a remboursé en 1957, douze mensualités de 1.022 fr. ; nous aurons un total remboursé de $1.022 \times 12 = 12.264$ fr.

Le montant des **intérêts** est déductible à l'impôt complémentaire personnel (cadre X au II d).

D'autre part, au cadre III, il peut être déduit sous la rubrique **Partie immunisée des rémunérations** le montant total des remboursements effectués sous déduction des intérêts.

Dans l'exemple précité :

Montant total des remboursements effectués en 1957	12.264,—
Montant des intérêts	— 5.692,—

Partie immunisée	6.572,—
----------------------------	---------

Cependant la partie immunisée ne peut dépasser 10 % de la première tranche de 50.000 des rémunérations brutes et 6 % du restant des rémunérations.

Les rémunérations brutes du contribuable ayant contracté le prêt ci-dessus s'étant élevées en 1957 à 64.430 fr. le maximum immunisé sera de :

10 % sur 50.000	5.000
6 % sur 14.430	866

Partie immunisée	5.866 fr.
----------------------------	-----------

Dans le cas Dupont, c'est ce montant qui sera donc porté à la déclaration comme **Partie immunisée des rémunérations**.

CINQUANTE NOUVEAUX AUTOBUS POUR L'EXPOSITION

CHAQUE année, dans le numéro de janvier-février, la rédaction de « Nos Vicinaux » nous emmenait faire un tour au Salon de l'Automobile et nous présentait les dernières innovations apportées aux véhicules des transports en commun.

Il n'y a pas eu de Salon, cette année, en raison de l'Exposition Universelle, mais nos services techniques n'en ont pas profité pour dormir sur leurs lauriers, bien au contraire.

En effet, dès que la commande des cinquante autobus destinés aux services de l'Exposition eut été approuvée, ils se sont mis à l'œuvre pour apporter un ensemble d'améliorations très réelles qui seront certainement appréciées par le personnel et par la clientèle.

Nous allons faire un bref exposé de ces améliorations.

Remarquons d'abord que la disposition du plancher a été complètement modifiée. Grâce à l'établissement d'une légère déclivité allant de l'essieu arrière vers l'avant, le nombre des marches de la porte d'entrée a pu être réduit à deux. De ce fait, l'accès du véhicule est considérablement plus aisé.

Mais avant d'y pénétrer, jetons un coup d'œil sur son aspect extérieur. Là encore nous constatons que la ligne a été améliorée, le galbe de la toiture a été redessiné, les extrémités ont été allégées et, entre autres, la casquette de prise d'air du coffre moteur a un aspect moins massif, disons même presque élégant.

Une autre modification nous frappe immédiatement. Le pare-brise est d'un dessin complètement nouveau. Ici, nous devrions faire de nombreux commentaires, car nos services d'études nous ont assuré que la disposition adoptée est loin d'être fantaisiste, mais qu'elle résulte d'une étude approfondie en vue de rendre plus aisée la conduite du véhicule.

Disons en résumé que les principaux buts poursuivis ont été d'améliorer la visibilité latérale du conducteur, d'augmenter l'efficacité des rétroviseurs extérieurs, droite et gauche, avec toutes les conséquences que cela implique pour la sécurité des voyageurs et surtout de diminuer la gêne provoquée, le soir, par les reflets dans les glaces du pare-brise.



Insistons un peu sur ce dernier point.

Nos autobus sont amenés à rouler, la nuit, sur des routes non éclairées ; c'est alors que ces reflets deviennent gênants au point de rendre la conduite des véhicules délicate, d'autant plus que grâce à la fluorescence, l'éclairage intérieur des voitures a été augmenté pour améliorer le confort des voyageurs.

La nouvelle disposition des glaces du paravent, complétée par un jeu d'écrans intérieurs, permettra, dans la majorité des cas, de rouler avec toutes les lampes allumées. Ce n'est plus que lorsque les circonstances atmosphériques seront exceptionnellement mauvaises que la première lampe à fluorescence devra être éteinte.

Ceci dit, pénétrons à l'intérieur de l'autobus et signalons le dédoublement des pare-soleil, l'un d'eux étant disposé latéralement. Mais, rien de tel pour juger de la commodité du poste de conduite, que de s'installer au volant.

Nous constatons qu'en plus des réglages du siège en hauteur et en profondeur, celui-ci est inclinable. Un coup d'œil aux rétroviseurs nous permet de constater que le nouveau modèle rectangulaire est plus solide et plus stable. La commande du chauffage Wébasto a aussi été modifiée ; elle s'effectue à l'aide de deux boutons-poussoirs, un rouge et un vert, disposés sur une plaquette à l'extrême gauche du poste de conduite. Le bouton rouge commande le préchauffage qui est contrôlé par un voyant : après quelques instants, disons 30 à 40", ce préchauffage est suffisant et on peut procéder au démarrage de l'appareil en poussant sur le bouton vert que l'on garde enfoncé jusqu'à ce que le voyant correspon-

dant s'allume. Notons encore qu'on a renoncé à aspirer l'air à l'extérieur du véhicule, ceci afin d'augmenter l'efficacité de l'installation.

Le chauffage Wébasto n'est d'ailleurs plus à utiliser que durant le stationnement du véhicule.

En effet, nos autobus sont équipés d'un second système de chauffage. Celui-ci utilise la chaleur contenue dans l'eau de refroidissement du moteur ; le principe n'en est pas nouveau mais les dispositifs choisis ont permis d'en augmenter l'efficacité. Deux radiateurs spéciaux réchauffent l'air qui est soufflé dans le véhicule, l'un est disposé à l'avant, l'autre à l'arrière de

celui-ci. L'eau qui alimente ces radiateurs est maintenue à température par un double jeu de thermostats et la circulation de l'air chaud peut être réglée en ouvrant les clapets disposés à cet effet, à l'arrière et à l'avant du véhicule. Ce chauffage fonctionne dès que le moteur fournit de la puissance. Il doit être utilisé pendant la marche normale de l'autobus et le chauffage Wébasto ne servira donc plus que comme moyen de préchauffage du véhicule avant son départ ou après un arrêt prolongé.

Disons encore un mot de l'emplacement réservé aux fusibles. Ceux-ci ont été judicieusement réunis dans une armoire pratiquée sous le pare-brise à proximité de la porte d'entrée. On a utilisé le porte-documents comme porte de fermeture de cette armoire et la manœuvre d'ouverture s'en effectue avec la clé triangulaire.

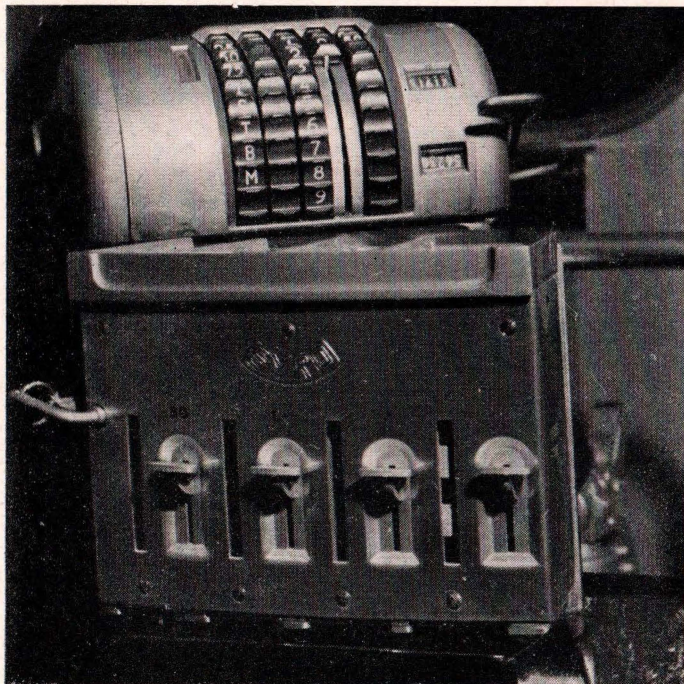
Mais ce sont les modifications apportées au poste de perception qui sont les plus apparentes. En effet, celui-ci a été équipé d'un nouveau changeur de monnaie perfectionné : l'appareil Syro, et on a recherché la disposition la plus rationnelle de la machine Almex et du distributeur. Le voyageur dépose son argent sur une trappe que le receveur peut manœuvrer de telle sorte que la monnaie tombe dans un bac métallique ; au premier temps libre, cette monnaie pourra être reclassée dans le distributeur Syro ; une fois le billet délivré, le receveur utilise son appareil Syro pour rendre la monnaie qui tombe dans une sébille où le voyageur n'a plus qu'à la prendre.

*

Tels que nous les avons vus, prêts à passer au contrôle technique, ces nouveaux autobus feront honneur aux Vicinaux et peuvent affronter sans crainte le regard critique des milliers d'étrangers qui, nous l'espérons, voudront bien utiliser nos services pour se rendre à l'Exposition.



Le nouveau poste de perception.



On a combiné la machine à billets « Almex » et le distributeur de monnaie « Syro ».

La Vie Vicinale

MARIAGES

BRABANT

Tous nos vœux accompagnent :

M. DE SCHOUWER J. qui a épousé Mlle MOERENHOUT E.

M. DE SAEGHER E. qui a épousé Mlle STEENHOUDT A.
M. TRICOT E. qui a épousé Mlle LE GRAND M.

LIEGE

M. THIRIFAYS J. qui a épousé Mlle JORIS A.

HAINAUT

M. FIEVET H. qui a épousé Mlle RAMBOUX G.
M. DEHON J. qui a épousé Mlle BOKKOVENS G.
M. VAN LOO M. qui a épousé Mlle NAVEZ R.

NAMUR-LUXEMBOURG

CARPENTIER A. qui a épousé Mlle BORSU N.
CRUL C. qui a épousé Mlle VREULS L.
SMAL R. qui a épousé Mlle MATHIEU D.

NAISSANCES

NAMUR-LUXEMBOURG

Joyeuse bienvenue à :

MARIE-CHRISTINE chez M. ROMAIN J. (Florenville).
PIERRE, chez M. STEIMES F. (Martelange).
JOELLE chez M. LAMOLINE H. (Sugny).
LUC, chez M. FOHAL J. (Jambes).

BRABANT

RENE chez M. DE VALCK Fr. (Itterbeek).
RENE chez M. DE JONGHE M. (Anderlecht).
PATRIQUE chez M. LENSECLAES M. (Overysel).
LUTGARDE chez M. THOMAS J. (Londerzeel).
INGRID chez M. VERELST Fr. (Maderen).
GERDA chez M. STRUYF L. (Kessel-Lo).
JOSE chez M. ANTONUS Alf. (Kessel-Lo).
JEAN-PAUL chez CHRISTIAENS C. (Oetingen).
EMMY chez M. VAN HYFTE J.L. (Louvain).
MARYS chez M. VAN LYSEBETTE B. (Halle).
GUIDO chez M. CAUTAERTS D. (Pamel).
RUDY et NICOLE chez M. HERELEER P. (Anderlecht).
RITA chez M. VELLEMAN Edg. (Oetingen).

LES BELLES CARRIERES



VERVOORT A.

Est entré à la S. N. C. V. comme piocheur le 1^{er} juin 1910 et il n'a jamais quitté la région malinoise et le dépôt de Heist-op-den-Berg. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié après 43 ans de service.

VANDERBEKE M.

Est entré en service à la S.E.L.V. O.P. le 22 mai 1909. Il a passé sa longue carrière sur les lignes du littoral. L'an dernier il fut mis à la pension avec le grade de machiniste - instructeur après 48 ans de service.

IMELDA chez M. GITS P. (Schepdaal).
LUC chez M. VEKENS Fr. (Ninove).
MARTINE chez M. VAN EECKHOUDT Fr. (Pamel).
MARTINE chez M. NEUBOURG Nest. (Meerbeke).
DENISE chez M. DE GEYTER Fr. (Erembodegem).
HILDE chez M. GYSEMANS Em. (Tremelo).
JEAN et RITA chez M. GOOVAERTS K. (St. Kwinten Lennik).

HAINAUT

MYRIAM chez M. DEMEIJER J. (Ghlin).
GERAD chez M. HARVENGT R. (Quaregnon).
ARLETTE chez M. ALBERT J. (Charleroi).
HERVE chez M. LEBRUN P. (Châtelet).
MARYSE chez M. HUYA A. (Jumet).
JEAN LUC chez M. DHONDT L. (Tournai).
JOSE chez M. GUYOT G. (Haine St. Pierre).
ALBERT chez M. FEVRY Alb. (Gosselies).
MICHELLE chez M. GENBAUFFE Chr. (Charleroi).
DORIANNE chez M. SEDEYN G. (Jumet).
YVES chez M. LIBERT H. (Ghlin).
CHRISTIANNE chez M. LEPAGE A. (Couillet).
MARIANNE chez M. BAUDOUX M. (Carnières).
BERNADETTE chez M. CHAUDIEZ R. (Dour).
WERNER chez M. ADAM R. (Lobbes).
CLAUDE chez M. FONCOUX J. (Anderlues).
MADELEINE chez M. LACROIX R. (Aiseau).

LIEGE

PAULA chez M. BOUVERLOUX L. (Heure Le Tiexhe).
HUBERT chez M. CORNELIS M. (Waremmes).
MURIEL chez M. DEHSSAY L. (Loncin).
RUDY chez M. GORISSEN J. (Riemst).
FRANCIS chez M. HENRY Fr. (Blegny Trembleur).
GERARD chez M. VAASEN H. (Jupille).

Nous regrettons d'annoncer le décès de :

	Dépôt	Date d'entrée
M. DERY, manœuvre	Charleroi	1953
M. GEVENOIS M., piocheur	St-Ghislain	1939
M. DESMET O., ouvr. semi-qualifié	Molenbeek	1927
M. SOUDAN H., piocheur	La Louvière	1938
M. BERTIAUX L., contrôleur	Anderlues	1938
M. HERRLING L., brigadier	Ostende	1912



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de novembre-décembre 1957	Années de service	Groupe
M. VERDEYEN P., commis princ.	48	Brabant
M. CLAES F., chef receveur	42	»
M. BEECKMANS I., ouvrier qual. 1 ^{re} cl.	38	»
M. SOUFFRIAU N., ouvrier qual.	32	»
M. PIOT J., piocheur	32	»
M. VAN HOVE O., manœuvre	27	»
M. LORGE J., ouvrier qual.	22	Hainaut
M. KONINGS A., piocheur	39	Liège
M. LEYSEN P., commis 1 ^{re} cl.	44	Anvers
M. SMITS E., chef piocheur	34	»
M. OOMS J., brigadier	33	»
M. VANDERBIJSEN P., receveur	32	»
M. VERACHTERT J., conducteur	29	»
M. SCHEIRLINCK J. piocheur	32	Flandre-Or.
M. HOLLEVOET M., ouvrier qual.	49	Flandre-Oc.
M. VANDERBEKE M., instructeur	48	»
M. THEUNINCK N., ch. d. station	46	»
M. CLAEYS K., conducteur	39	»
M. DESMET H., commis 2 ^{me} cl.	34	»
M. PROVOOST H., chef receveur	32	»
M. DEDUYTSCHÉ L., conducteur	32	»
M. DEBEIR J., piocheur	31	»

A l'Administration Centrale

Remise de décorations civiques

Devant le personnel réuni, M. le Directeur Général, après avoir adressé ses vœux de bonheur et de prospérité à tous les agents ainsi qu'à leur famille, dit son espoir de voir 1958, année de l'Exposition, apporter à la S.N.C.V. un substantiel surcroît de recettes.

M. Hoens rappelle que c'est la sixième fois qu'il exprime ses vœux au personnel à l'occasion du nouvel an et chaque fois, dit-il, « j'en ai profité pour formuler des idées qui, parfois, n'ont pas eu l'heur de plaire à tout le monde ».

M. le Directeur Général évoque alors le problème des promotions « au grand choix », telles qu'elles ont eu lieu à la fin de 1957, les instances syndicales ayant marqué leur désir de voir supprimer les examens. « A partir de ce moment, continue M. le Directeur Général, il s'agit pour chacun de savoir éventuellement reconnaître qu'un autre est plus qualifié et plus apte que soi. Les droits acquis et l'ancienneté sont choses respectables mais en ayant opté pour le choix du meilleur, d'après les critères établis et que nous appliquons, il n'est guère possible d'en tenir toujours compte. Cependant, ne craignez pas d'être livrés à l'arbitraire; il n'existait pas dans le passé, il n'existera pas dans l'avenir. »

M. le Directeur Général conclut, en exprimant l'espoir, que chacun, d'ici la fin de l'année, aura fait son examen de conscience et accueillera dorénavant les nominations dans un bon état d'esprit.

Après la remise des décorations civiques aux agents, dont les noms suivent, M. le Directeur Général appela plusieurs « anciens » pour leur remettre, sous les applaudissements, la breloque de la fidélité.

Puis il convia les agents à se rendre au réfectoire où l'on fêta les décorés dans une chaude ambiance entretenue par les rasades d'un vin généreux.

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 1^{re} classe et la breloque vicinale :

MM. DE MUELENAERE, chef de bureau — VAN PUINBROECK P., inspecteur technique.

La breloque vicinale a été remise à :

MM. O. FABRY — M. DE RUYCK — M. DUJEUJX et FR. ANHES.

25 ANNEES DE SERVICE

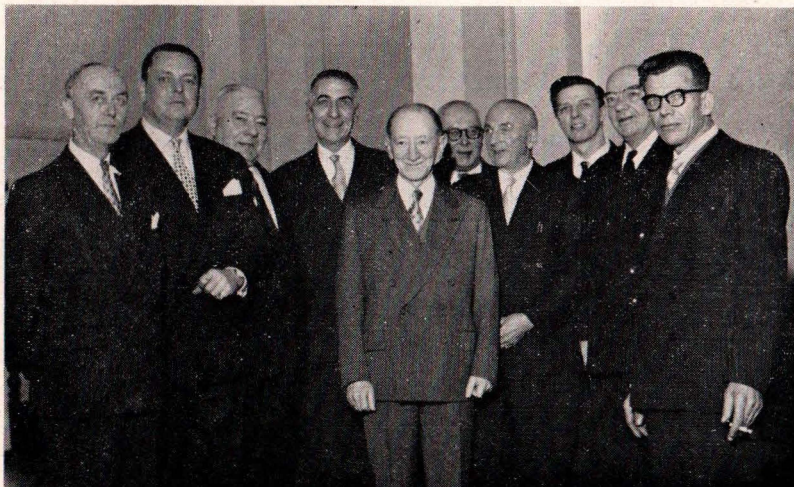
Ont reçu la médaille civique de 1^{re} classe

M.M. R. DE WALQUE, inspecteur — J. ONGENA, ingénieur technique — R. MARCHAND, agent réceptionnaire — J. BERTRAND, ouvrier surqualifié.

NECROLOGIE

Le numéro précédent était sous presse lorsque nous apprîmes le décès inopiné de notre collègue Raymond Dewulf du bureau de dessin Dir. T. Chacun fut fort impressionné, car rien ne laissait présager une mort aussi brusque. Lors des funérailles, de nombreux collègues tinrent à lui rendre un dernier hommage car il comptait des amis dans toutes les Directions ainsi qu'au sein de l'association sportive UBRASCO pour laquelle il s'était beaucoup dévoué lorsque nous avions des équipes de balle pelote et de basket.

Nous présentons à Madame Dewulf l'expression de notre profonde sympathie.



De gauche à droite : MM. Ongena, de Walque, Anhès, Glibert, De Ruyck, Fabry, De Muelenaere, Marchand, Paten et Bertrand.

Les
PROPOS
du
Contrôleur BOUDARD



RECEVEUR : Ah, chef, je suis content de vous voir.

BOUDARD : Vous avez l'air soucieux, mon fils ? Votre foi dans le règlement d'exploitation a été ébranlée et le doute s'est emparé de votre âme ?

R. : Ne soyez pas sarcastique, et pour vous répondre sur le même ton, je vous dis tout net que certaines de vos jeunes ouailles ont très mal retenu ce que vous leur avez enseigné.

B. : Cela ne leur est pas entré dans la boule ?

R. : Vous êtes drôle sans le savoir, car c'est précisément une histoire de boules !

B. : Assez blagué tous les deux, venez-en au fait.

R. : Eh bien, je me suis aperçu que des jeunes collègues, sur notre ligne d'autobus, ne sont guère au courant des différences qui existent entre une ligne d'autobus à tarif « ferré » et une autre appliquant le tarif « autobus ».

B. : Il serait peut-être utile que nous disposions d'un opuscule consacré à l'ensemble de la « législation autobus », mais continuez votre histoire.

R. : Avant-hier, j'étais en repos et vers midi je revenais de la ville en autobus. Au volant, il y avait le jeune M... vous savez bien, un petit brun. Voilà que monte un voyageur qui exhibe un abonnement général ; le collègue impressionné par ce titre de transport assez rare, salue le porteur qui s'apprête à prendre place...

B. : Heureusement, vous étiez là.

R. : Le voyageur ignorait que cette ligne n'avait pas la « tarification vicinale » et le jeune conducteur croyait en toute bonne foi que cet abonnement général était valable sur tout le réseau. Mais ce n'est pas tout, chef ; ce jeune agent n'ayant jamais travaillé que sur cette ligne, ne savait pas que les abonnés ont certains droits...

B. : Sur les lignes d'autobus à tarif ferré ils peuvent voyager aussi souvent qu'il leur plaît, tandis que sur les lignes d'autobus à tarif d'autobus... une minute, voici ma documentation :

« Les abonnements ordinaires et scolaires donnent droit à un voyage aller et retour ; toutefois, lorsque leurs détenteurs sont appelés à effectuer plus d'un voyage aller et retour par jour, il leur est attribué, sur présentation de la carte d'abonnement, des billets comportant la même réduction que celle-ci. »

R. : Et ces services-là figurent à l'indicateur avec...

B. : ...Une boule noire à côté du numéro de la ligne. Eh bien, je vous donne 10 et vous avez mérité une « boule », une vraie ! tenez, c'est bon pour la toux.

REMISE DE
DECORATIONS CIVIQUES
AU PERSONNEL DU GROUPE
DU BRABANT

Le 24 novembre 1957

Cette cérémonie s'est déroulée dans le réfectoire de l'atelier de Cureghem qui avait reçu une décoration de fête. Comme l'année précédente, un autobus avait amené le contingent de décorés louvanistes accompagnés de la fanfare de l'atelier de Kessel-Lo.

Dès que tout le monde fut en place, M. Cuvelier, Directeur, suivi de ses ingénieurs et chefs de service, fit son entrée. Dans son discours, il situa l'époque à laquelle étaient entrés les décorés d'aujourd'hui et rappela les diverses étapes de l'électrification et des réformes de structure.

Il rappela à tous que 1958 était proche et que le Groupe du Brabant allait être, pendant six mois, le point de mire de la S.N.C.V.

Après que M. Cuvelier eut procédé à la remise des décorations, les louvanistes se produisirent dans un sketch d'autant plus drôle que l'accent régional très spécial y ajoutait une note comique pour les bruxellois qui comprenaient le flamand. La fanfare eut des flons-flons un peu bruyants, peut-être, mais sympathiques et le porto eut vite fait de mettre chacun au diapason.

GROUPE DU BRABANT

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 1^{re} classe

JANSSENS H., chef de bureau.

Croix civique de 2^{me} classe

SCHULZE H., receveur — TIELEMANS F., brigadier — JANSSENS P., receveur — BEDDEGENOOT, M., contrôleur — DELVAUX H., chef de dépôt — DESMEDT G., commis — STOFS J., chef de station — VAN CRAENBROECK D., commis de 1^{re} cl. — MAES J., receveur — VAN LINTER G., contrôleur — HUENS T., commis — VAN HEMELRIJCK L., brigadier — NOCKELINCKX F., receveur — DEROUBAIX G., receveur — VAN DE ZANDE G., receveur — SCHOLLAERT L., receveur — WIJNS P., receveur — DE ROOVER Ph., receveur — ENGEL A., receveur — ANDRIES J., receveur — VERBIST F., chef de départ — VANDEN EEDE J., receveur.

Médaille civique de 1^{re} classe

RENDERS F., aide-peintre — COLLAER G. — PASHUYZEN T., chef piocheur — WAUTERS E., manoeuvre — VANDER HEYDEN W., manoeuvre — SCHOLIERS P., manoeuvre — VERMEIREN J., visiteur — DE SMEDT J., conducteur — VERHAEGEN E., manoeuvre — VAN WAESBERGHEN R., manoeuvre — DE MAYER J., conducteur — TER-SAGO A., ajusteur — HERBOSCH P., conducteur — DE RIDDER P., conducteur — BINON J., conducteur — SMETS L., ajusteur — PASHUYZEN T., piocheur — COECKELBERGHS A., piocheur — DE MESMAECKER V., conducteur — JAPSON J., machiniste — PIOT J., piocheur — SMEYERS J., brigadier — BOGAERTS C., piocheur — DUPONCELLE O., aiguilleur — RENDERS J., conducteur — MICHEL A., manoeuvre — WAUTERS D., conducteur — DE BOT F., conducteur — DE MAN J., manoeuvre — DE NOBELE F., aide-jeintre — DERWA L., conducteur — BLOMAAERT L., conducteur — L'HOOST N., conducteur — GILLYNS A., paveur — ROOSELEER P., conducteur.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^{re} classe

BOSCHMANS F. — DE SAMBLANCX E. — GEEROMS R. — LAUWERS E. — NERINCKX F. — VAN LANGENDONCK A. — PILLETTE E.

Médaille civique de 2^{me} classe

VAN STEENWINCKEL R. — GOOVAERTS P. — DE HEYN P. — VAN REGENMORTER J. — BAEB W. — DEKLERK — DE MEYER L. — GEYSSENS F. — HERBINIA J. — SCHREVENNS P. — VAN HERCK P. — CAMMAERTS J. — FAEMS C. — ROELANDTS F. — GODDEVRIENDT M. — COOSEMANS F. — KEYAERTS J. — MICHIELS F. — PAIWELS H. — PELGRIMS J. — REMU F. — SOMMEREYNS E. — VAN CLEYNENBREUGHEL L. — VANDENPLAS M. — VANDENPLAS P. — VAN HOOFF E. — VAN LINTHOUT C. — GOOSSENS C. — GEYS F. — GILIN J. — ERGO C. — PEETERS J. — VAN WIJNGAERDE L. — DE MUYLDER F. — VLEKKE J. — COPETTE E. — KLEINERMANN C. — JORIS L. — BARBE M. — VANDERMEIRSCH C. — GEETS J. — VAN DURME F. — VERBERGT

J. — DOUDELET J. — WEYTS F. — DE BRUYN J. — TRICOT E. — DE BOE R. — DUVILLE F. — PLAS F. — DESMEDT M. — NIJS A. — DE COSTER A. — DE GIETER J. — LIBERT H. — LOUCKX F. — TIMMERMANS J. — VANDEN NEUCKER J. — VANDEN HOUDEN A. — HERTELEER L. — MEES J. — HUWET J. — HEYMANS M. — AMEYS N. — MEERT A. — SONCK O. — CEUPPENS J. — CARDOEN J. — DETROYER P. — QUINART E. — VAN DROOGENBROECK M. — CEUPPENS A. — GINION E. — HERREMANS P. — CRABBE R. — ACACIA F. — NEKKEBROECK J. — VOSSIUS A. — JACOBS J. — SCHOUKENS P. — CORNELIS J. — VANDER POORTEN P. — WESEMAEL A. — DE KOSTER P. — ROUX H. — VANDEN HOUWE C. — VAN DROOGENBROECK A. — SCHERENS H. — MEERT I. — GOOSSENS J. — MOENS L. — OLBRECHTS H. — HUYSMANS M. — DE VROEDE A. — WILLEMS L.



GROUPE DU HAINAUT

DECORATIONS CIVIQUES POUR

25 ANS DE SERVICE

REMISES LORS DE LA CEREMONIE
DU 12 OCTOBRE 1957

Médaille civique de 1^{re} classe

BOIS R., DERSIN M., HUGÉ M., LAURIGNIES L., HALLOT A., DEBRY L., GILBART A., RODELET M., TRIGALET J., CAGE L., CLEMENT L., LORIAUX J., MOREAU J., SCLAVONS V., VAN HULST M., BIELEN C., CAUFRIEZ R., DERRIDER H., DUFRASNE L., DURAY M., SIRAULT M., WILLIEME C.

Médaille civique de 2^{me} classe

MAIRESSE L., COLETTE A., DESTOOP J., DEMEY F., GERMAUX J., LAURENT J., HUBERT R., RODELET L., WILLEMANS L., WERY A., DELEPINOIS G., DUBOIS R., DETANT J., DURIAU G., DELHOVE L., SPANOGHE, M., DELABRY J., BAUFFE R., DEVOS R., LAURENT R., DAINVILLE L., BAUDET R., CANON F., CAMBIER M., DERY J., DUBUISSON L., DUPONT E., DELANGE G., FONTAINE A., RANWEZ F., BEUVELET E., BARBIER J., GRUM M., KEUWEZ R., LABART G., LJUBA P., MELON A., MASUY L., FINET L., REMACLE F., SCHREVENNS L., VANDEVOORDT M., BE-



Le dimanche 24 novembre 1957, les décorés du Brabant remplissaient le réfectoire de l'atelier de Cureghem. (Ph. Gilliams)

LOT G., BLONDIAU J., DELEENHER M., GERIN G., LECHARLIER Z., LAVENNE L., MARECHAL J., MONNIER J., CULOT N., HARMEGNIERS E., DELFOSSE M., GYSELINCK E., BRISON M., LECHARLIER M., PIERQUAIN F., RENOIRDE P., HENS J., LABBY A., LEBEC G., LINDEKENS P., SIMON J., DARTEVELLE F., MOUTHIER A., VAN DOORNE J., FLOCHE V., LASSOIE V., RONVEAU M., RENARDY A., DEQUENNE M., LASSOIS G., LEBRUN L., SENECHAL M., VOSTERS M., NOT-

TEBART A., NAVARE J., ANDRE E., APPART T., EVRARD J., PIRON M., POMMIER G., V. D. SCHUEREN F., GOOSSENS I., GALAND J., VAN MUYLEN E., COUTELLIER A., COUTELLIER M., HOUSSIER L., MAIRY C., NAVEZ L., PATERNOSTER O., POTIER A., TRISMAN J., VAN GOMPEL R., WYNANT M., BLONDIAU J., DUFOUR M., CHARLET E., HONGNEL. JEZEQUEL J., JOLY H., LEGRAND G., CARDON C., LEROY J., EDUWAERE Y., LORGE J.

Waterloo, Hal, Leerbeek, Ninove, Alost.

L'arrivée à l'Exposition est prévue vers 10 h. et 14 h.

Départ de l'Exposition vers 18-19 h. et 22 h.

B. **Par autobus.**

Les lignes régulières d'autobus suivantes auront leur parcours prolongé, les dimanches, jusqu'à l'Exposition - Gare des autobus (Porte des Grands Palais) :

- Hamme-Mille - Vossem - Bruxelles;
- Etterbeek - Overijse;
- Etterbeek - Hoeilaart;
- Hal - Braine-l'Alleud - Beersel - Uccle (Calevoet);
- Bruxelles - Melsbroek;
- Zaventem - Vilvorde - Grimbergen;
- Willebroek - Vilvorde;
- La Roue - Oudenaken.

Comme pour les tramways spéciaux dont question ci-dessus, les arrivées auront lieu à l'Exposition vers 10 h. et 14 h. et les départs vers 18-19 h. et 22 h.

Il est envisagé également de prolonger jusqu'à l'Exposition les services d'autobus affermés aboutissant à Bruxelles et à Vilvorde (Eghezée - Perwez - Bruxelles Q.L., Boitsfort - Hoeilaart - Wavre et Vilvorde - Malines).

LA DESSERTE DE L'EXPOSITION

PAR LES VICINAUX



AU DEPART DE BRUXELLES-NORD

Le double quai de la place Rogier, qui a été inauguré en octobre dernier, facilitera grandement l'embarquement des voyageurs qui utiliseront nos services de tramways pour se rendre à l'Exposition.

Enfin, libérés des servitudes que le cul-de-sac de l'avenue des Boulevards avait imposées pendant près de 65 ans, nous pourrions désormais faire suivre les voitures de tramway à une cadence élevée.

Nous disposerons également de quais de départ à la gare d'autobus en construction sur l'emplacement de l'ancienne gare du Nord.

A. — SERVICES DE LIGNES REGULIERES DES TRAMWAYS.

Les services de Strombeek - Beauval (plaque S), Grimbergen (plaque G) et Humbeek (plaque H), qui empruntent le tunnel construit sous les terrains de l'Exposition, desserviront les portes de Benelux, du Parc et des Nations. D'autre part, les services Londerzeel (plaque L et L barré), qui pas-

sent dans l'embranchement du tunnel vers Meise, s'arrêteront en plus aux portes de l'Atomium et de l'Esplanade.

Le H barré (Heysel) fera uniquement le trajet Nord - Gare vicinale du Heysel, près de l'entrée Benelux.

La ligne de Wemmel (plaque W et W barré) desservira la Porte Mondiale et celle du Parc des Attractions.

B. — SERVICES DES LIGNES REGULIERES D'AUTOBUS.

De nouveaux services réguliers d'autobus ont été mis en activité en 1957 en adjonction à plusieurs lignes de tramway électrique aboutissant à Bruxelles-Nord et dont l'itinéraire passe le long des terrains de l'Exposition.

Il s'agit des lignes d'autobus :
B.W. : Bruxelles - Wemmel,
B.L. : Bruxelles - Londerzeel,
B.S. : Bruxelles - Strombeek,

qui desserviront les mêmes entrées que la ligne de Wemmel, les deux dernières desserviront en plus l'entrée des Grands Palais.

Par ailleurs, en complément à ces services réguliers, la S.N.C.V. organisera des services spéciaux d'autobus Bruxelles-Nord - Entrée Benelux avec indicatif BH barré.

AU DEPART DE BRUXELLES-MIDI.

Un service d'autobus avec indicatif MH sera mis en exploitation au départ de Bruxelles-Midi. Ces services seront certainement très appréciés car ils constitueront une liaison directe en grande partie, entre la gare du Midi et l'Exposition. Ce service pourra être renforcé par des services de trams Midi - Exposition.

LES « BONS DIMANCHES » A L'EXPOSITION PAR VICINAL.

A. Par tramways.

Des trains directs qui arriveront et repartiront à la Porte Benelux seront organisés régulièrement, **tous les dimanches**, au départ des points suivants :

Services spéciaux de desserte de l'Exposition.

Dans le plan d'ensemble qui fut élaboré par le Ministère des Communications, il a été prévu de confier aux vicinaux l'organisation : a) de la navette entre le Motel du Drijpikkel et l'Exposition ;

b) de services renforcés réguliers au départ de Dilbeek (M barré) et au départ de La Roue (F barré) le dimanche. D'autre part, la desserte directe entre l'aéroport de Melsbroek et l'Exposition sera réglée au moment où paraîtront ces lignes.

Matériel roulant à mettre en service.

A. Tramways.

Les dimanches d'affluence, on prévoit normalement la mise en ligne de 75 motrices de grande capacité (110 places) et de 36 remorques à boggies (96 places).

En cas de nécessité, il sera possible de renforcer les services par 10 motrices à boggies et 10 remorques à boggies.

On obtient ainsi un total maximum de 85 motrices et 46 remorques.

On estime que 51 motrices à boggies suffiront pour faire face au trafic des jours creux de semaine.

B. Autobus.

La mise en service de 34 autobus (90 places) est prévue entre l'Exposition et Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi les dimanches d'affluence. Ce parc sera réduit à 15 unités pendant les jours creux de la semaine.

LE PAVILLON DES TRANSPORTS

Docum. : Services d'information Expo 58 et
LE RAIL, bulletin social de la S.N.C.B.

Le thème général de l'Exposition Universelle peut se résumer en cinq mots : « Pour un monde plus humain ». Dans cet ordre d'idées, les moyens de communication, qui multiplient les contacts entre les individus, devaient être expliqués au public. La participation des grandes sociétés de transport terrestres sera groupée avec celle de l'Aéronautique, des Transports maritimes et fluviaux dans un des plus vastes pavillons de l'exposition : le Pavillon des Transports.

LE CENTRE D'ACCUEIL.

Le Grand Palais du Heysel, construit en 1935, sera transformé, pour l'Exposition, en un vaste service de réception, dont l'entrée, située dans la façade postérieure, fera face à un immense parc de stationnement pour autos.

L'étage construit pour la circonstance, comprendra des restaurants et une auberge de jour, où les visiteurs pourront se rafraîchir et se changer, tandis qu'au rez-de-chaussée, divers organismes se mettront à la disposition du public ; et c'est ainsi qu'on trouvera un centre ferroviaire d'accueil.

C'est le Centre d'Information des Chemins de fer européens (C.I.C.E.) qui s'est chargé d'organiser ce service cheminot. Dix préposés (un Allemand, un Anglais, un Français, un Hollandais, cinq Belges et un représentant des Wagons-Lits) renseigneront les voyageurs, vendront des billets et réserveront des places dans les trains internationaux.

Notons que la courtoisie des hommes du rail belge sera particulièrement bien représentée par... deux femmes, qui porteront le joli titre d'« hôtesse du meilleur accueil ».

LE PAVILLON DES TRANSPORTS

Le thème des transports s'exprimera dans une construction aérée, audacieuse et légère. Une immense toiture (196 m. \times 69) se déroulera, sans appui intermédiaire, sur les 14.000 m² du pavillon, qui restera ouvert, presque partout sans façade et sera muni de quelques écrans translucides.

Pour soutenir la toiture, on a prévu deux rangées de colonnes (de 14,50 m de hauteur), articulées à la tête et au pied, l'ensemble étant maintenu en équilibre par un système de câbles d'arrimage qui, vus perpendiculairement au long pan de l'édifice, se présenteront comme une succession de croix de saint André.

Dans cet étonnant pavillon, le groupe belge des Transports terrestres présentera notamment les transports privés

par route, les transports en commun (tramways et vicinaux) et un ensemble « chemin de fer ». Nous y exposerons notre motrice à parois translucides que nous vous présenterons dans le prochain numéro.

LA PARTICIPATION DE LA S.N.C.B. (EN COLLABORATION AVEC LA JONCTION ET LES WAGONS-LITS).

A l'étage, on pourra s'arrêter devant une maquette de la Jonction de 42 m. de long, animée par un service de trains miniatures (matériel belge et rames internationales). Cette maquette montrera comment l'art de l'ingénieur est parvenu à faire pénétrer le rail au cœur même d'une capitale.

En corrélation avec cette maquette, on verra le pupitre commandant le mouvement des trains miniatures et un appareil annonçant la voie des trains au départ. Un tableau de contrôle optique, du type utilisé dans les cabines de signalisation, permettra de suivre les manœuvres des trains miniatures dans la partie de la maquette représentant la gare du Midi.

Les visiteurs trouveront ensuite un bureau de répartition (dispatching) commandant, de l'Exposition, une ligne du réseau de la S.N.C.B.

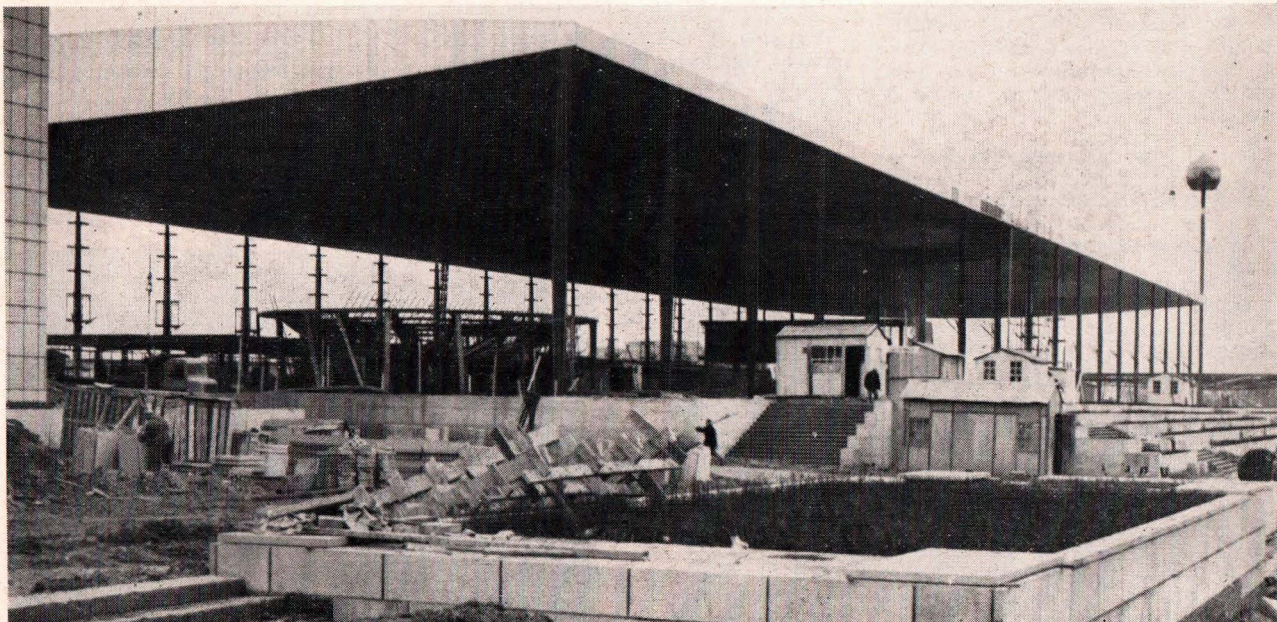
Enfin, il sera exposé un dispositif expliquant au public comment on décompose et recompose les trains de marchandises dans une gare de formation ; ce dispositif comportera deux voies de faisceau de réception, avec une bosse de triage et quatre voies de faisceau de triage.

LE PARC INTERNATIONAL

Diverses administrations de chemin de fer souhaitent exposer du matériel roulant, mais se trouvaient dans l'impossibilité de le faire dans leur pavillon national.

L'U.I.C., (Union Internationale des chemins de fer), obtint la disposition du seul espace de terrain susceptible d'être libéré et dont l'emplacement permettait l'acheminement des engins pondéreux à présenter.

Sur la proposition du commissaire général, M. Jean Rey, ministre des Affaires économiques, créa un groupe nouveau à caractère international, intitulé « Comité de présentation en commun du matériel de chemin de fer ». Ce comité



Le pavillon des Transports en cours de construction. (Photo Gérard)

compte parmi ses membres, outre le groupe de travail de la S.N.C.B. chargé d'exécuter les décisions, un représentant des administrations dont la participation ferroviaire marque par son importance.

La superficie totale mise à la disposition des réseaux est vaste : environ un hectare et demi ! Elle borde sur toute sa longueur (près de 200 m.) le pavillon belge des transports. Elle sera pourvue de quais, de huit voies, d'une cour et d'une aire d'évolution.

Les visiteurs y admireront du matériel provenant des réseaux allemand, autrichien, belge, espagnol, français, italien, portugais, suisse, tchécoslovaque et de la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

L'U.I.C. a obtenu un stand où sur une superficie de 500 m² quatre thèmes seront développés :

- Le caractère moderne du chemin de fer ;
- La haute productivité du chemin de fer ;
- La vocation européenne du chemin de fer ;
- Le chemin de fer, instrument de progrès des relations humaines.

Ce stand sera avant tout idéologique, le but poursuivi étant la démonstration pure et simple des thèmes proposés. Toutefois il comprendra une attraction : une cabine de conduite de locomotive électrique, où les visiteurs auront accès. Une projection en cinémascope leur donnera l'impression de se trouver aux côtés du mécanicien et de parcourir des sites caractéristiques « quelque part en Europe ».



L'ACCES DES VOIES VICINALES A LA GARE DU MIDI A BRUXELLES

Tronçon de la Porte de Hal à la place de la Constitution

Sur ce tronçon, les installations de la S.N.C.V. ont été maintenues à leur emplacement ancien.

Toutefois, pour libérer entièrement des voies de la S.T.I.B., le boulevard du Midi, les voies métriques de la S.N.C.V. ont été aménagées en voies à 3 rails (écartements de 1,00 m et de 1,435 m).

Les convois de la S.T.I.B. (en empruntant le même parcours que ceux de la S.N.C.V.) ont ainsi dégagé la zone de voirie qu'ils occupaient auparavant.

Place de la Constitution et boulevard Jamar.

Le triangle curviligne, place de la Constitution, n'a subi que des modifications insignifiantes.

Anciennement, une double voie longeait à gauche, en chaussée, le terre-plein du boulevard Jamar et s'engageait dans la rue Bara qu'elle empruntait jusqu'à la rue Eloy.

Cette double voie a été remplacée par une gare établie sur le terre-plein du boulevard Jamar, de part et d'autre de la rampe d'accès du tunnel de

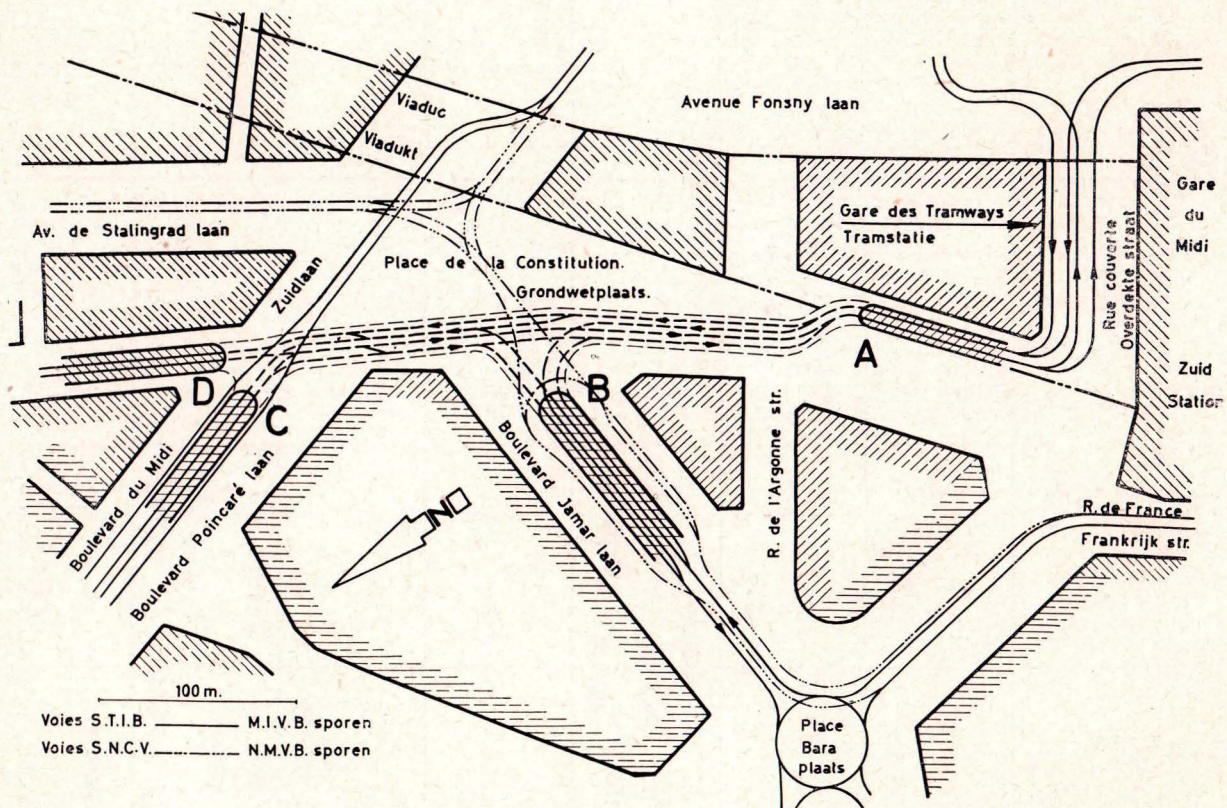
la S.T.I.B.

Le dispositif réalisé permet aux trains d'atteindre, comme point terminus, soit la place Rouppe soit le boulevard Jamar.

Tronçon boulevard Jamar - rue Eloy.

Les voies anciennes qui empruntaient la rue Bara ont été détournées par l'avenue Spaak, la rue de France et la rue de l'Instruction, en communauté avec celles de la S.T.I.B.

Ce nouveau tracé présente le gros avantage de passer devant l'entrée principale de la gare du Midi.



Les points A - B - C - D indiquent les entrées de tunnel. Les lignes « traits espacés fins » délimitent les tunnels. Les lignes « traits espacés gras » représentent les tramways bruxellois en sous-sol. Le tram n° 15 traverse à niveau la place de la Constitution.

Le plan montre clairement que les voitures vicinales venant par la rue de France, continuent par une nouvelle artère qui est l'avenue P.-H. Spaak et arrivent place Bara. Le tracé indique ensuite que les motrices peuvent soit boucler autour de la rampe d'accès du tunnel de la S.T.I.B., place Jamar, soit continuer vers la place Rouppe, boucler autour de la rampe d'accès du tunnel de la S.T.I.B., au boulevard Jamar, soit continuer vers la place Rouppe. D'autre part, on suit la double voie des trams de Waterloo et Wavre qui peuvent également atteindre la place Rouppe ou le boulevard Jamar.

Rappelons que chaque jour ouvrable 379 trains partent de la place Rouppe et que, quotidiennement, plus de 10.000 voyageurs montent sur nos voitures place Rouppe et avenue Stalingrad.

Concours-record de Sécurité

Situation des équipes au 31 décembre 1957

COMMENTAIRES

Le Groupe de LIEGE est à l'honneur. On lira ailleurs comment fut fêtée la performance des agents de l'équipe n° 4 qui, pendant 1000 jours d'affilée, accomplirent leur travail quotidien sans un accident entraînant des jours de chômage.

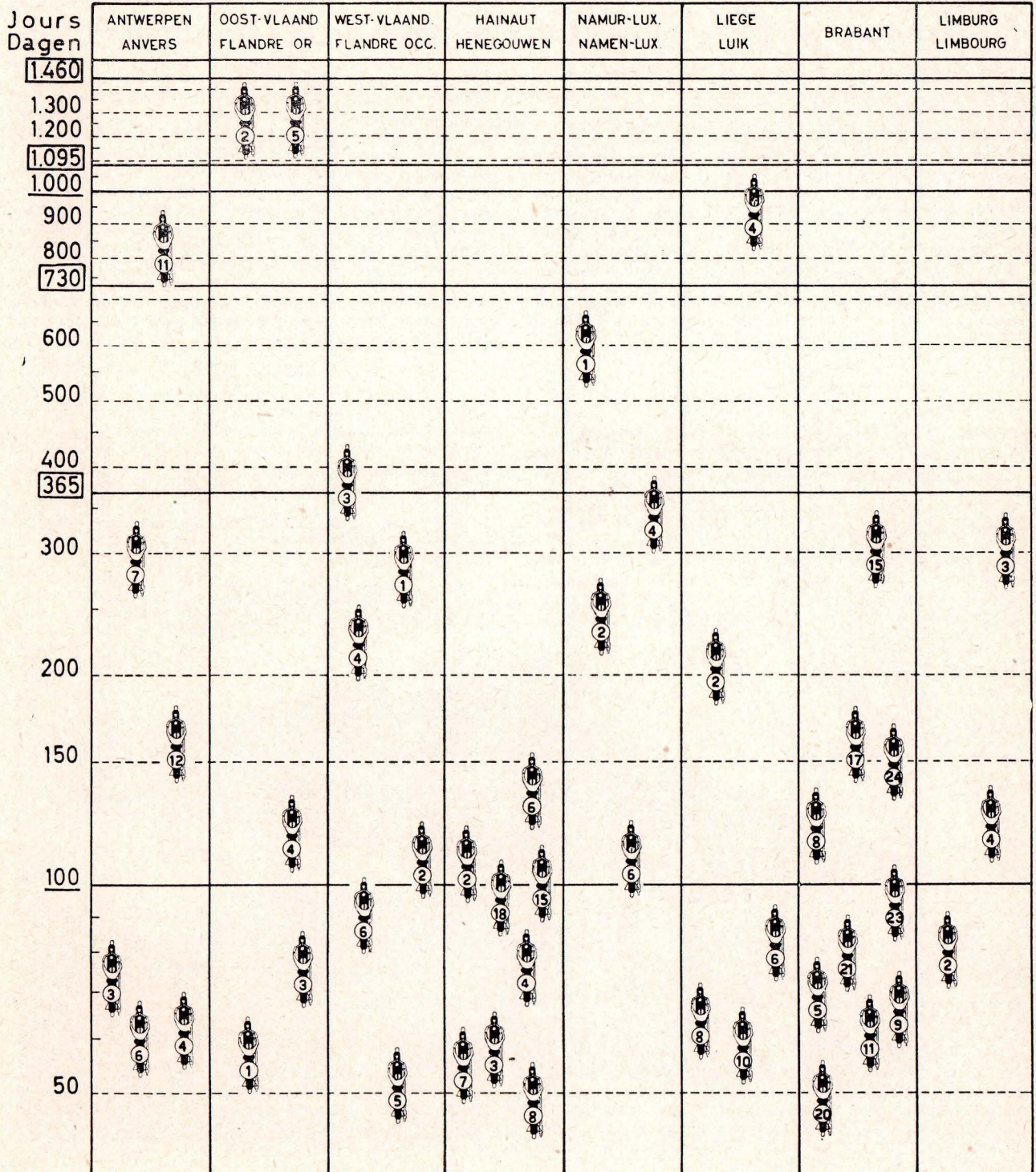
A ANVERS, l'équipe 11 fonce également vers le « 1000 ».

Au BRABANT, les équipes 10 et 18 après avoir conquis les honneurs d'un an sans accident se sont replacées à la ligne de départ. Ce bel effort aura servi d'exemple à ceux qui suivent.

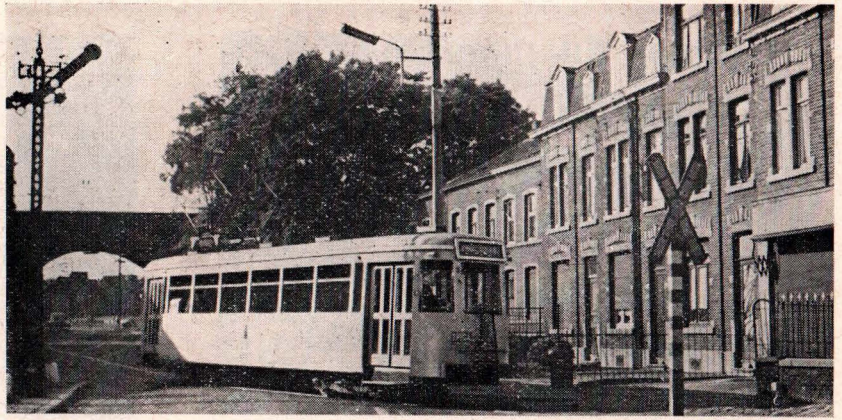
Au HAINAUT, légère amélioration. En regardant les petites motos 6 - 2 - 15 - 18 - 4 - 3 - 7 - 8 nous pensons à tous les HOMMES qu'elles représentent. Que de misères et de souffrances évitées,

si ce même groupe de mottards se trouvait dans quelques mois aux environs de la borne 365.

NAMUR - LUXEMBOURG offre une belle situation d'ensemble. Deux équipes sur SIX se trouvent parmi les sept « grands ». Il s'agit des n° 1 : Mouvement - Namur, et n° 4 : Ateliers Andenne. Le n° 2, qui a chuté en 1957, après 2 ans de lutte sans accident, s'approche à nouveau de la borne 365.



La ligne Jemeppe-sur-Meuse Verlaine



(Photo Brugier)

La ligne électrique Jemeppe-s/Meuse-Verlaine, a une longueur de 18km ; grâce à elle, une grande partie de la population ouvrière de la Hesbaye peut accéder, très rapidement, à la ceinture du bassin industriel de Jemeppe et de Seraing et atteindre Liège en utilisant la ligne vicinale Jemeppe-Liège.

Le tracé ci-dessous permettra de mieux suivre la genèse de cette ligne.

On commença par mettre en exploitation vapeur : Mons (Crotteux) à Fexhe-le-Haut-Clocher via Horion - Hozémont, le 18-7-1905, puis suivirent :

Verlaine - Horion - Hozémont le 19-3-1906
Mons (Crotteux) - Jemeppe s/Meuse le 12-7-1908

Des antennes furent encore construites vers Ampsin et Engis.

Détail curieux : la ligne Jemeppe-Verlaine n'existe pas comme telle au point de vue « capital ». En effet, la ligne s'intitule Hannut - Jemeppe s/Meuse, Fexhe-le-Haut Clocher, Engis-Ampsin.

L'ELECTRIFICATION

C'est le 7 mai 1933 que la section Mons-Crotteux-Jemeppe s/Meuse (4 km 238) fut électrifiée. Trois ans après, le 17-12-1936, on poussa de Mons-Crotteux à Horion (7 km 700). C'est en pleine guerre, fin février 1944, que fut mise en exploitation Horion-Hozémont-Verlaine.

Actuellement cette ligne continue à connaître une certaine affluence aux heures de pointe du matin et du soir mais en dehors de celles-ci, l'exploitation en « one man car » a dû être partiellement introduite pour limiter les dépenses.

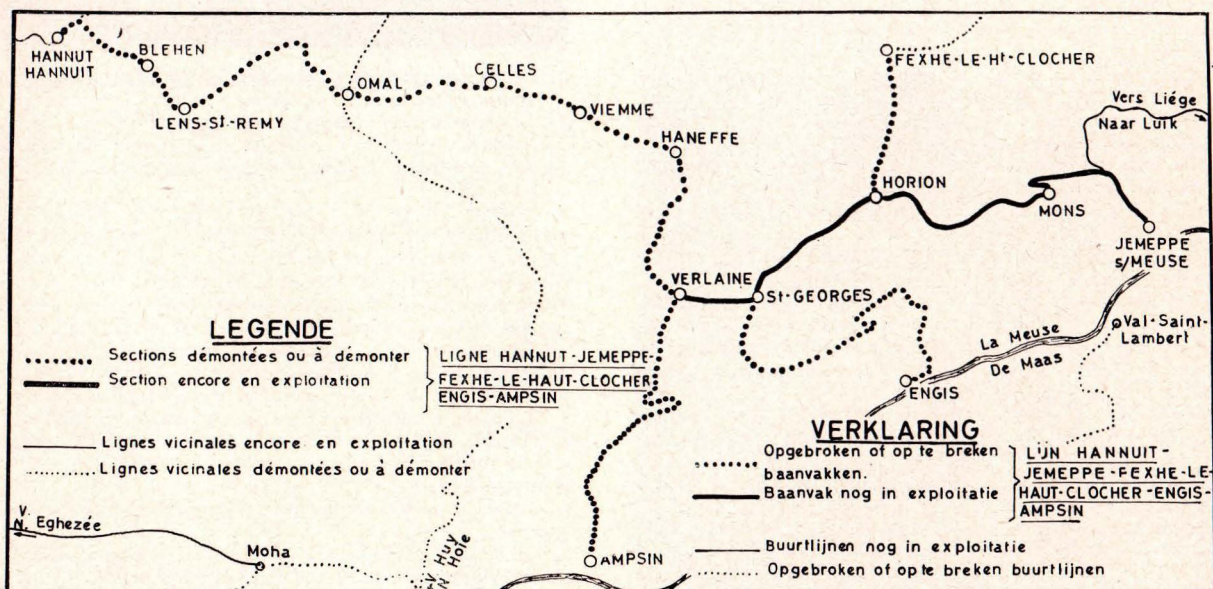
Le tracé en campagne est assez pittoresque ; la ligne quitte la région industrielle enfumée et, par de nombreux lacets, s'élève progressivement à travers des prairies, des bois et des champs, jusqu'au site calme de la Hesbaye.

D'autre part, la pénétration dans l'agglomération industrielle de Jemeppe ne manque pas de danger et la photo ci-contre montre les mauvaises conditions de circulation imposées à la ligne dans les 3 premiers kilomètres en partant de Jemeppe : une motrice S, quitte la station qui est hors de vue, à droite. La voie coupe, en diagonale, la chaussée à grande circulation pour atteindre l'extrême gauche pour aussitôt recouper la route et se remettre à l'extrême droite. La même situation se répète plusieurs fois plus loin. De même, entre Jemeppe et Hollogne la voie unique avec garages est latérale et sans siège spécial et, dans un sens, à certains endroits, le tram roule à l'extrême droite et les conducteurs ont besoin de toute leur attention.

Plusieurs cités ouvrières ont été construites ces derniers temps le long de la ligne et nous pouvons espérer bénéficier de cette nouvelle clientèle. Néanmoins, la recette supplémentaire à espérer ne permettra probablement pas le maintien de l'exploitation ferrée. Celle-ci subit, en effet, la concurrence des services d'autobus recoupant la ligne à Saint-Georges et à Mons-Crotteux en direction de Liège et de Seraing. Il est donc à présumer que l'installation d'un service d'autobus devra finalement être envisagée.

Le dépôt de Verlaine n'est plus occupé actuellement par du personnel de maîtrise et toute la ligne est dirigée depuis le dépôt de Jemeppe, par M. Winandy, qui est un convaincu de la prévention des accidents et qui sait comment parler à ses hommes.

Dans un des prochains numéros, nous vous emmènerons à Omal qui, jadis plaque tournante de lignes vapeur, est devenu un important dépôt d'autobus.



L'équipe du mouvement des dépôts d'Omal, de Jemeppe-sur-Meuse et de Verlainne a travaillé 1.000 jours sans accident chômant

DES que le Service Général de la Sécurité eut reçu confirmation qu'à Jemeppe et à Omal le 1.000^{me} jour sans accident avait été atteint et dépassé, on s'occupa des dispositions à prendre pour fêter dignement ce remarquable événement de la vie professionnelle de nos collègues du Groupe de Liège.

C'est dans « la maison des agents » située près du dépôt de Liège - Saint-Gilles que fut organisée la petite fête familiale en l'honneur... des champions du « mille ».

On sait que ce bâtiment comporte un café avec salle de billard et une vaste salle de spectacle avec sièges mobiles et une scène bien conditionnée. La veille, cette salle avait été occupée jusqu'à 2 heures du matin ; c'est assez dire si les organisateurs eurent du travail. Sur les murs, fraîchement repeints, des slogans étaient affichés : « Vouloir la sécurité » ; sur les tables des décorations de couleurs vives mettaient une note de gaieté.

C'est le personnel de Verlainne, conduit par M. Winandy, chef de dépôt à Jemeppe, qui arriva le premier par tram spécial, suivi des familles d'Omal, menées par leur chef, M. Dangis.

Tout le monde s'installa aux tables préparées pour le goûter, tandis qu'à la table officielle, M. Botton, Directeur, accueillait M. Declercq, Inspecteur-Général, qui avait tenu à venir de Charleroi pour présider cette journée de la sécurité.

M. Lebrun, Ingénieur technicien-chef de service, ouvrit la séance, salua la présence de M. Declercq, Inspecteur Général, et remercia M. Follon, inspecteur, pour les conseils qu'il lui prodigua.

Il rappela que depuis le 13 février 1955 l'équipe n° 4 travaillait sans accident chômant et signala que les délégués syndicaux avaient tenu à participer à cette fête du travail dans la sécurité.

M. l'Inspecteur Général prit la parole et remercia les organisateurs d'avoir mis sur pied une réunion familiale aussi bien conçue. Il exprima à M. Botton, sa grande satisfaction pour les résultats obtenus par l'équipe n° 4 et remercia les agents et leur famille d'être venus aussi nombreux. Au nom de M. André, Président du Conseil d'Administration, et de M. Hoens, Directeur Général, M. Declercq félicita tous ceux qui directement ou indirectement avaient collaboré à remporter cette victoire sur l'ennemi commun : l'accident.

« Cette journée, dit-il, est importante, elle constitue une leçon pour les uns et un stimulant pour les autres. Il y aura toujours des sceptiques qui attribuent le succès à la chance ou au hasard. Dans les causes d'un accident on décèle toujours deux facteurs : le premier c'est le facteur technique, ce problème est pratiquement résolu aux Vicinaux, il n'y a plus qu'à le compléter et à le perfectionner ; l'autre, c'est l'élément humain, 80 % des accidents lui sont imputables, les causes en sont la négligence, l'imprévoyance, la désobéissance. Trop souvent l'homme ne croit pas au risque, d'autres éprouvent de grandes difficultés à quitter leurs mauvaises habitudes et après... ils accusent la fatalité. »

M. Declercq conclut en magnifiant l'effort accompli à Verlainne et à Omal et invita tous les assistants à passer ensemble une agréable fin de journée.

Faut-il dire que les femmes de Dieudonné (oh ! pardon savez-vous) que le personnel féminin de M. D. Longdoz fut bien accueilli avec leurs pots de café qui embaumait l'atmosphère et que chacun fit honneur aux délicieux petits pains dont Liège a le secret.

Puis l'obscurité se fit et le directeur du théâtre, l'animateur Georges Etienne, vint ouvrir le feu des attractions en racontant de savoureuses histoires en liégeois. Successivement il nous présenta Mme Debaisieux, qui nous donna une re-



- 1) M. le Directeur Botton remet les cadeaux au conducteur Emile Ferrette de Verlainne.
- 2) Le conducteur d'autobus Armand Delorge, du dépôt d'Omal, reçoit ses cadeaux des mains du Directeur.
- 3) Le conducteur Hubert Binet lit son discours de remerciement.

marquable « Prière de la Charlotte », ensuite M. Ronet, chanteur, Mme Ninette Delval, aussi agréable à regarder qu'à entendre, et un jovial écossais, M. Kreuss.

Il y eut encore un sketch amusant mêlé d'airs d'opérettes qui fut bien enlevé par Mme Delval et M. Etienne.

Ce fut alors sur l'écran de cinéma que se déroula le film américain « Nous les Conducteurs », dont le petit personnage dessiné, de l'ange gardien, impressionna chacun.

La détente complète vint avec un film des regrettés Laurel et Hardy : on savait d'avance que le gros allait tomber la tête la première dans le seau à couleur, mais les rires vinrent à coup sûr !

Après la partie récréative, M. le Directeur Botton prit la parole :

A ceux d'entre vous à qui j'ai eu le plaisir de remettre les décorations civiques, j'ai eu l'occasion de dire à quel point je me préoccupe de prévenir les accidents de travail, car

malgré tous nos efforts au Groupe de Liège, il y a encore mensuellement quatre accidents. Aujourd'hui, vous, les représentants de l'équipe n° 4 vous donnez un exemple ; je vous félicite, vous et vos chefs. Vous avez compris qu'en matière de sécurité la chance ne joue pas. Ce succès de 1.000 jours sans accident chômant suppose un esprit d'équipe. Le Groupe de Liège est fier de ce résultat et je remercie M. le Directeur Général qui a voulu qu'une fête soit organisée où seraient conviées vos épouses qui, par leur dévouement et leurs soins quotidiens, vous déchargent de bien de soucis qui, très souvent, sont à la base des causes d'accident.

En Hesbaye, la situation des Vicinaux, il y a trois ou quatre ans, n'était pas florissante. Mais vous avez compris l'enjeu de la bataille. Sur Jemeppe - Verlaine il fallait réduire les frais d'exploitation ; cette ligne est vouée à l'échec car elle ne permet pas d'atteindre, sans transbordement, la périphérie industrielle et le centre commercial de Liège. En attendant une inévitable réforme de structure, nous avons préconisé une exploitation partielle en « one man car » et tout le personnel de Verlaine a donné un bel exemple de dévouement. A Omal, alors que jadis il ne passait que deux lignes ferrées, aujourd'hui ce dépôt est devenu, par sa situation, le centre d'un réseau dense de lignes d'autobus de 220 km., qui transportent 7.000 voyageurs par jour, huit fois plus qu'autrefois.

Après avoir défini l'importance du mouvement sur ces lignes de Hesbaye, partagées entre deux techniques de trans-



port, M. le Directeur annonça qu'il allait procéder à la distribution personnelle, en gage d'encouragement, d'un souvenir et d'un petit paquet de douceurs pour les dames.

Après l'appel des agents présents, M. Binet, agent d'Omal, prit la parole au nom des participants : « Nous remercions sincèrement la Direction pour les attentions qu'elle



a eues à notre égard, mais ce qui nous a été droit au cœur, c'est d'avoir songé à offrir des friandises à nos épouses. Il y a un an, quand nous avons vu ce que nos collègues flamands avaient réalisé et que nous avons comparé nos résultats, nous avons été piqués au vif. Je ne puis passer sous silence l'appoint précieux de nos deux chefs, MM. Winandy et Dengis, dont les conseils nous ont quidés vers la victoire. Et, maintenant, il nous faut continuer ! »

Après un dernier verre, les groupes se reformèrent pour rejoindre leur tram ou l'autobus spécial qui devaient ramener chez eux les nombreux couples venus à Liège assister à cette fête familiale.

Mais, pendant que se déroulait cette fête à Liège, les autobus roulaient à Omal, à Verlaine et à Jemeppe, grâce au personnel qui continuait à assurer le service. Aussi, le dimanche suivant, ce fut leur tour de venir fêter avec leur famille les 1.000 jours. Même salle décorée, même ambiance et, à la table officielle, Mesdames Botton, Henrard, Lebrun et Longdoz avaient tenu de rehausser de leur présence cette manifestation.

M. Borgerhoff, Inspecteur en chef, représentait la Direction générale et, dans son mot d'introduction, il mit surtout l'accent sur le rôle de l'épouse dans le combat contre les accidents.

C'est dans une gaie ambiance que cette magnifique fête se poursuivit jusqu'assez tard dans la soirée.

M. Winandy, adjoint au chef de sécurité du Groupe de Liège, prononça le mot de clôture, remercia les personnalités et, délicate attention, fit offrir des fleurs aux dames invitées.

Et la lutte pour la sécurité continue. Vous qui lisez ce compte-rendu, songez à la somme de douleur et de deuil que ces mille jours sans accident ont épargnée à ce personnel et à leur famille. Pourquoi, demain, n'en feriez-vous pas autant ?

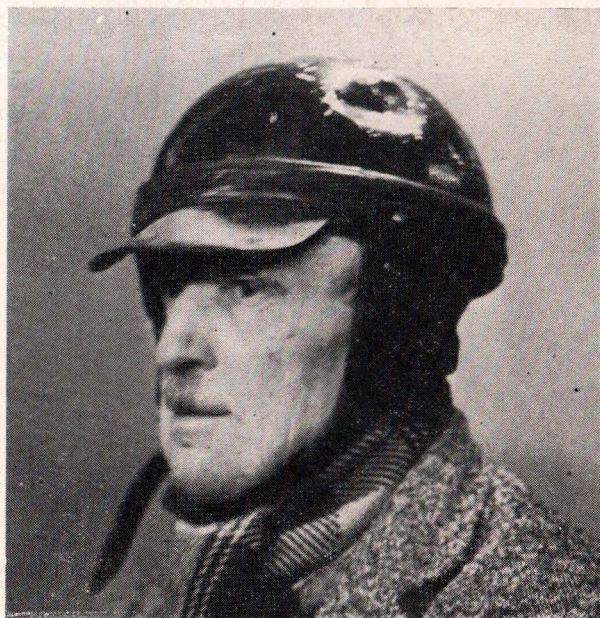
Sur le chemin du travail

Projeté de sa moto, la tête en avant,
sur la route,
il n'a que deux petites plaies,
GRACE A SON CASQUE

Dans tout le pays, c'est par centaines que des agents des vicinaux quittent leur domicile, à moto ou à vélo, entre 5 heures et 7 heures du matin.

Roulant dans la nuit noire, ils sont exposés aux dangers de la route.

Le 22 novembre dernier, le piocheur Walther Mathieu partait le matin tôt en moto de Freux-Mesnil (Lux.) pour se rendre à Amberloup où il devait prendre l'autobus jusqu'à Marche. A un certain moment, il s'est trouvé en présence d'un piéton qui suivait la route et qu'il n'avait pas aperçu dans l'obscurité, coup de frein ! choc violent !



Mathieu fut projeté en avant, la tête la première, sur la route. Heureusement la victime portait un casque et elle s'en est tirée avec quelques égratignures.



Dans cet accident banal, ce que nous voulons faire ressortir c'est que s'il n'avait pas porté de casque, il est à peu près certain que Mathieu aurait eu une fracture du crâne avec ses suites toujours graves.

Sur la première photo on distingue très bien l'enfoncement dans le métal du casque. La seconde photo permet de juger de la façon dont la mentonnière maintient le casque protecteur sur la tête, condition indispensable pour que la protection soit entière en cas de chute.

LA SÉCURITÉ

est une

bonne habitude

L'ATELIER D'HASSELT A L'HONNEUR

Un concours a été organisé par le Comité Provincial du Limbourg pour l'amélioration de la Sécurité et de l'Hygiène.

Les ateliers d'Hasselt se sont classés 3^{me} sur les 17 participants et ont obtenu un diplôme d'honneur.

Cette place, plus qu'honorable, est l'heureux résultat d'un effort constant pour la prévention des accidents qui fut plusieurs fois récompensé au sein des VICINAUX depuis que notre Service général de Sécurité fut créé.

MENAGERES

lisez ceci avec attention

Un délégué du sous-comité « Employés » de la Direction nous a raconté le fait suivant, qui s'est passé chez lui. Les circonstances dans lesquelles il s'est produit nous ont paru tellement exceptionnelles que nous tenons à vous les relater :

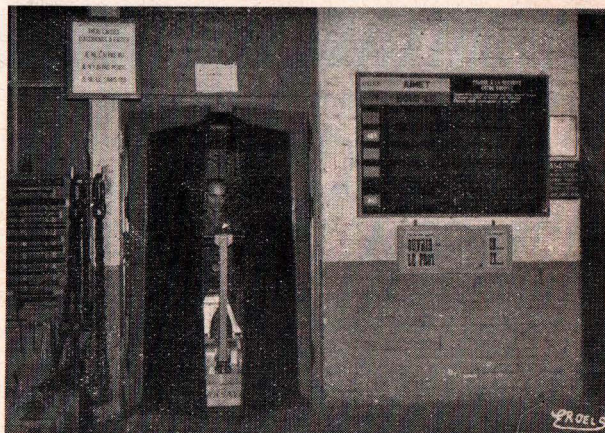
« Madame S... était occupée à sa lessive. »
 « Elle faisait chauffer l'eau dans une cuve placée sur un bec à gaz butane de gros modèle. Elle avait à côté de cet appareil, la lessiveuse et l'essoreuse. Sans qu'elle s'en aperçoive, l'essoreuse, en fonctionnant a éteint la flamme par le souffle d'air produit par la giration du panier et sortant par le tuyau d'évacuation de l'essoreuse. Elle s'en est aperçue longtemps après en voulant se rendre compte de la température de l'eau qu'elle s'est étonnée de trouver froide. »

Si, à ce moment, elle n'avait pas entendu le sifflement du gaz sortant du bec elle aurait certainement déclenché une catastrophe en voulant rallumer le bec.

A l'atelier de Jumet

on voit à travers les portes

Les ateliers de Liège-Saint-Gilles ont été, pensons-nous, les premiers à utiliser des battants de porte en matière caoutchoutée qui offrent de grandes facilités pour le passage des ouvriers portant du matériel et qui réduisent les effets désagréables des courants d'air dans de vastes locaux. La photo ci-dessous a été prise à l'atelier de Jumet, où plu-



sieurs portes ont été pourvues de panneaux en matière plastique qui ont l'avantage d'être transparents, ce qui permet de voir « à travers » les battants si un collègue ne va pas vous heurter. Voici M. Van Acker, dirigeant non pas le char de l'Etat, mais un chariot transporteur ! La photo ne permet pas, malheureusement, de se rendre compte de cette effective transparence.