



NOS VICINAUX

BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION
POUR LE PERSONNEL DE LA S.N.C.V.

LA CONVERSION DES LIGNES FERRÉES EN EXPLOITATION ROUTIÈRE

Le numéro de septembre 1959 de la Revue Générale des Transports et des Communications a fait paraître un article de notre Directeur Général, intitulé : « Les contingences actuelles en matière de transport et la structure du réseau vicinal ».

On y expose les causes principales du déficit de nombre de lignes ferrées.

Les remèdes apportés nous sont trop connus pour y revenir, mais nous avons pensé qu'il serait intéressant d'extraire de l'article précité quelques statistiques peu connues et qui font ressortir l'importance croissante du trafic routier vicinal.

Evolution du réseau.

Année	Longueur du réseau de services publics d'autobus (non compris les services saisonniers)	Importance du parc de matériel roulant
1949	3.840 km	205 autobus
1950	4.091 km	234 »
1951	4.329 km	312 »
1952	4.689 km	352 »
1953	5.340 km	411 »
1954	6.140 km	423 »
1955	7.297 km	718 »
1956	7.967 km	821 »
1957	8.605 km	941 »
1958	9.046 km	1.070 »



Cette image montre ce qui reste d'une voie vicinale démontée après enlèvement des rails et des billes. C'est l'illustration de la transformation lente, mais inéluctable, que subit l'infrastructure du réseau de la S.N.C.V. Dans bien des cas, le processus est identique : l'exploitation par autorail ou par tram est devenue déficitaire ; au même moment, l'Administration des Ponts et Chaussées se déclare prête à mettre à exécution des plans d'élargissement de la chaussée qu'elle a depuis longtemps dans ses tiroirs, et dès lors les perspectives qui s'offrent sont telles, que le remplacement du transport ferré par l'autobus correspond exactement à l'intérêt de nos actionnaires.

**

Répartition en pourcentage du nombre de voyageurs transportés respectivement par fer et par autobus au cours des dix dernières années.

Années	Voies ferrées	%	Autobus	%
1949	269.253.345	93,61	18.385.928	6,39
1950	243.502.342	91,48	22.673.681	8,52
1951	240.645.886	85,69	40.174.856	14,31
1952	230.486.171	82,81	47.843.630	17,19
1953	216.014.273	76,67	65.734.074	23,33
1954	211.698.903	73,83	75.050.285	26,17
1955	201.410.086	67,83	95.530.724	32,17
1956	191.356.916	61,63	119.131.377	38,37
1957	178.611.157	59,71	120.516.130	40,29
1958	164.167.885	54,28	138.263.784	45,72

LE TRAIN N'Y PASSAIT PLUS

(Tiré du Journal de Genève.)

C'est une petite gare oubliée de Seine-et-Oise, avec un apprentis qui a l'air d'un mioche collé aux jupes de sa mère.

Pendant des années et des années, elle n'a vécu que pour son train, un tortillard mal-odorant, truculent, gonflé de rires énormes et de blouses bleues. Il s'arrêtait devant elle en grinçant comme un démon, crachait avec autorité et sortait de sa cheminée de gros mouchoirs de cotonnade roulés en boules.

La gare était aux petits soins pour lui, mettait en branle sa sonnerie électrique quand il s'annonçait, faisait claquer des lessives multicolores, avait toujours de l'eau à profusion dans sa grue hydraulique et, suivant les saisons, lui offrait le velours des giroflées ravenelles ou l'éclat des tournesols.

A quoi tant de délicatesse a-t-elle servi ? Le tortillard s'est mis à espacer ses visites et un beau jour il n'est pas revenu, vous savez ce que c'est. La petite gare l'a guetté pendant longtemps, un an, deux ans, six ans, jusqu'à ce qu'elle ait compris le sens du mot « désaffectée ». Alors elle s'est négligée, a perdu de ses couleurs, et son visage a pris la morne expression de la femme qui a eu des malheurs. Seuls, le nom de l'endroit encore visible et, sur l'appentis, la dénomination des trois sexes : hommes, femmes, lampiste, reconnus par l'administration ferroviaire, rappellent sa carrière de fonctionnaire. Les rails s'ensevelissent, les herbes folles envahissent le ballast et les deux bras du passage à niveau font camarade sans vergogne devant tous les véhicules de la route.

De déchéance en déchéance, la petite gare en est venue à se proposer au plus offrant. Avec cinq ou six de ses pareilles elle a été mise aux enchères. Un jeune couple en quête de chaumière l'achètera pour rien, transformera la salle des colis en chambre de séjour et le guichet à billets en niche à radio. Quand elle aura des rideaux neufs et un lilas double sur le quai, elle reprendra goût à l'existence. La nuit, elle verra quelquefois passer le fantôme du tortillard enveloppé dans le suaire de sa fumée. Mais la petite gare a compris, il y a longtemps, qu'elle a mis son cœur sur la voie de garage.

N. JEANMONOD.

NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE :

Cet effet d'ombre et de lumière a été pris, un soir d'hiver, à la place Saint-Lambert, à Liège, par M. Roels.

Il s'agit d'un départ du tramway de la ligne Liège - Grâce-Berleur.

Editeur responsable :

S.N.C.V. 14, rue de la Science — Bruxelles 4.

PETITES CAUSES... GRANDS EFFETS

- Une simple pression sur le bouton de commande...
- Un démarrage intempestif...
... une seconde de précipitation avec des conséquences irréparables.

La généralisation des portes à ouverture et fermeture automatiques sur les véhicules de la S.N.C.V. a incontestablement augmenté, dans une mesure appréciable, la sécurité des usagers de notre réseau. Nous ne songeons pas uniquement à ces imprudents pour qui la montée dans un tramway s'identifiait naguère à une prise d'assaut comportant des risques stupides. Nous pensons également au renforcement de la protection des voyageurs contre les déportements dans les courbes, les bousculades ou les chocs imprévus et nous songeons surtout à ces nombreux accidents provoqués par la descente AVANT l'arrêt complet du convoi.

Les portes actionnées automatiquement ont permis d'éviter de nombreux malheurs. Ce serait pourtant pécher par excès d'optimisme que de conclure à la sécurité parfaite par ce système. Force nous est d'admettre que les portes dites automatiques n'ont pas éliminé toute possibilité d'accident à la montée ou à la descente. Il faut, hélas, compter avec les **DEFAILLANCES HUMAINES**. Une simple pression du doigt à un moment **INOCCUPÉ**, et ce petit geste de l'agent desservant peut engendrer des conséquences tragiques pour l'usager sans méfiance.

On ne saurait assez insister sur le caractère d'extrême gravité que revêtent la plupart des accidents résultant d'un fonctionnement intempestif des portières et d'un démarrage prématuré.

Quelques exemples puisés dans un passé récent seront plus éloquents que de longs exposés.

— Une dame, portant un enfant sur le bras, descend d'un bus à l'arrêt. Le chauffeur referme prématurément la portière et démarre. Alerté par des cris, il immobilise aussitôt son véhicule et constate que la dame a fait une chute sur la chaussée. Atteinte de contusions sur tout le corps, la victime subit une incapacité totale pendant de nombreux mois et restera probablement affectée d'une invalidité permanente.

— Quelques voyageurs étant descendus à l'arrêt, le conducteur d'un bus referme les portières et démarre. Des appels le font freiner aussitôt. Un homme âgé, dont le manteau était resté coincé dans l'interstice entre les panneaux de la portière, avait été traîné sur plusieurs mètres et avait le pied engagé sous la roue arrière du lourd véhicule. La victime encourut une fracture du pied.

— Un chauffeur d'autobus ouvre ses portières avant l'arrêt complet. Une fillette, qui se trouvait près de la portière avant, perd l'équilibre, tombe sur la chaussée et a la jambe droite écrasée par la roue. La jambe doit être considérée comme définitivement perdue et la petite victime restera impotente pour la vie. A douze ans...

— Une voyageuse s'engage sur le marche-pied de l'autobus pour descendre. Le receveur ayant donné prématurément le signal du départ, l'infortunée, mère de six enfants, perd l'équilibre par suite de la fermeture de la portière et tombe sous la roue arrière du bus qui lui écrase le bras droit. La mutilation du bras entraîne une invalidité permanente de 65 p. c.



— En descendant de l'autobus, un voyageur âgé a le bras coincé dans la portière refermée prématurément. Le véhicule se remettant en marche, le malheureux est entraîné sur une certaine distance. Il est tué sur le coup.

— Une dame, accompagnée d'un enfant, descend du bus à l'arrêt. Le chauffeur referme les portières et démarre. Alerté aussitôt par des cris, il immobilise le bus sur place. L'enfant avait été coincé entre les portières et avait fait une chute sous la roue arrière.

La petite victime fut tuée sur le coup.

N'est-elle pas impressionnante, cette petite liste exemplative ? Nous représentons-nous bien les souffrances physiques de ces victimes ? Avons-nous pleinement conscience des conséquences morales engendrées par ces tragédies : sentiments de déchéance, d'inutilité, d'impuissance ? Avons-nous présent à l'esprit le chagrin des familles ? Songeons-nous au désarroi que provoque dans l'entourage d'un mutilé ou d'un paralysé sa situation en marge de la Société ?

Au surplus, les accidents de cette nature coûtent, chaque année, à la S.N.C.V., environ deux millions de francs.

CONDUCTEURS ELECTRIQUES, CONDUCTEURS D'AUTOBUS, RECEVEURS, assurez-vous toujours, avant de commander l'ouverture ou la fermeture des portières, que la montée ou la descente des voyageurs est **COMPLETEMENT TERMINEE**.

N'ouvrez jamais les portières **AVANT L'ARRET COMPLET**.

Ne démarrez pas ou ne donnez pas le signal du départ **AUSSI LONGTEMPS QUE LES PORTIERES NE SONT PAS COMPLETEMENT FERMEES**.

Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, le dicton se vérifie souvent : « Petites causes, grands effets ».

Le déplacement des voies du « Viaduc » à Charleroi

DANS le courant du mois de novembre 1959, le service des Voies et travaux du Hainaut a réalisé un travail d'une ampleur exceptionnelle.

Quand on emprunte la route de Bruxelles à Charleroi, vous savez qu'après Plancenoit, on contourne Genappe et Gosselies et qu'ensuite la route Nationale 5 traverse encore trois localités très denses : Jumet, Lodelinsart et Dampremy, pour aboutir au « viaduc » de Charleroi. Ce pont, qui enjambe les voies de la ligne de chemin de fer Charleroi, Ottignies, Louvain, n'avait que 21,50 m. de large et formait un étranglement sur les routes de Mons et de Bruxelles qui débouchaient à cet endroit.

Pour remédier à cette situation fâcheuse, l'Administration des Ponts et Chaussées décida de remplacer l'ancien ouvrage par un nouveau pont en béton précontraint, exécuté en deux phases doublant l'espace utile réservé à la circulation. La première partie de ce travail a été terminée en août 1958 et mise en service peu après pour la circulation routière, tandis que les trams vicinaux continuaient à emprunter le « viaduc ».

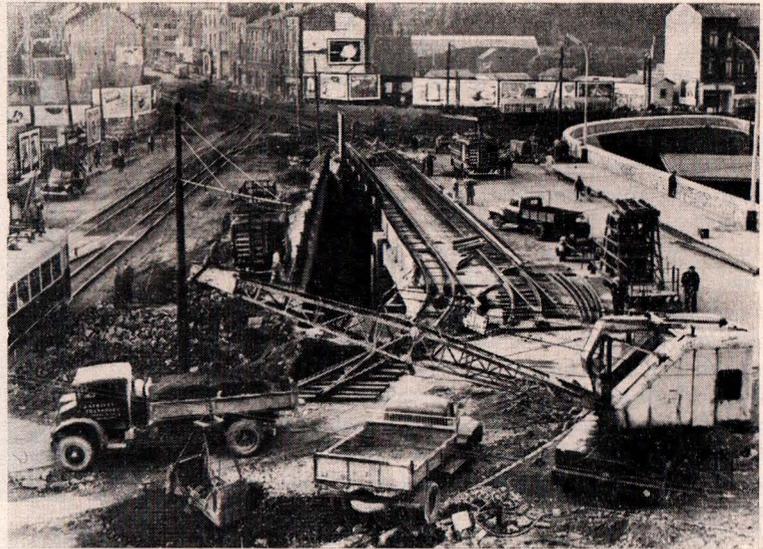
Les travaux préparatoires à la construction de la seconde partie du pont ont commencé en octobre dernier. Mais, préalablement à la démolition de l'ancien pont, la S.N.C.V. a dû pourvoir au déplacement des voies sur le nouveau pont avec raccordement aux lignes de tramway des 5 artères qui y aboutissent. Il s'agissait, on s'en rend compte, d'un travail d'une ampleur exceptionnelle ; aussi a-t-il fallu interdire l'ouvrage à tout trafic routier pendant un mois.

Les photos ci-contre montrent la complexité du travail entrepris qui fut rendu encore plus difficile par le fait que du côté de la route de Bruxelles et de Mons, il y avait à combler une différence de niveau de 1,60 m.

Il fallut donc amener par camion des tonnes de terre schisteuse provenant du fond des mines, les étaler à coups de bull-dozer, puis soulever les voies avec des crics au-dessus des terres de remblai et recommencer maintes

cement des voies en trois phases.

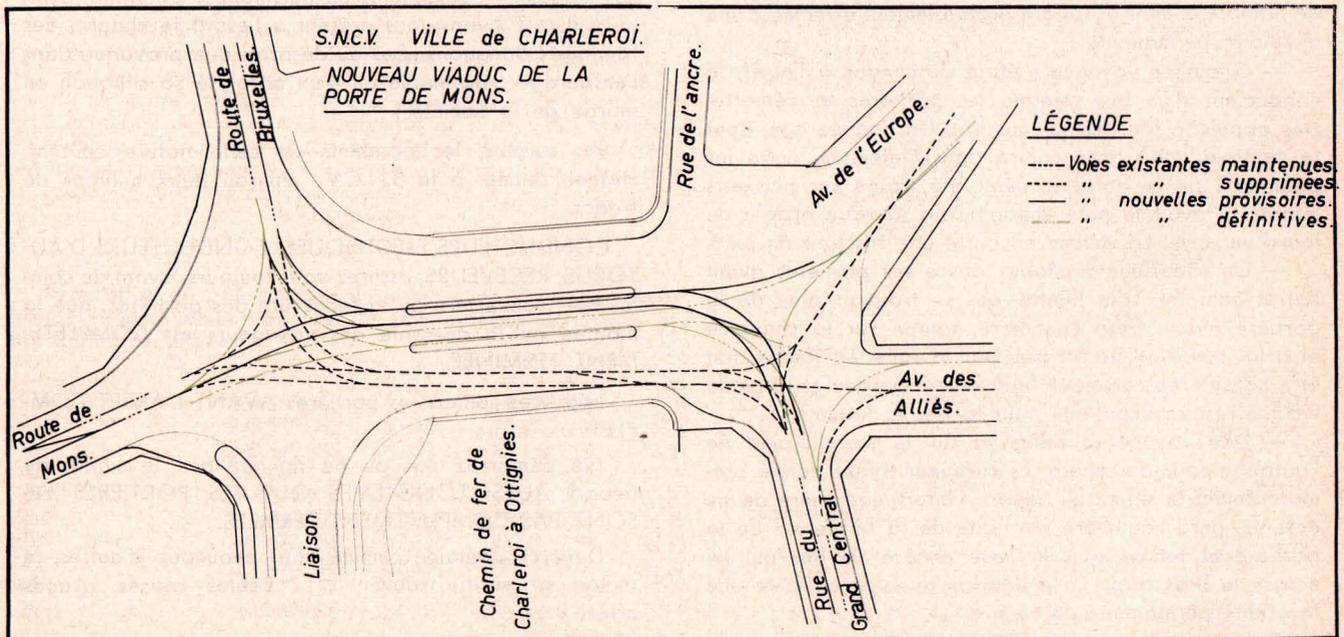
D'abord, comme nous l'avons dit, les voies ont été relevées au niveau du tablier du nouveau pont, par exhaussements successifs, au fur et à mesure de l'établissement des remblais.



On voit parfaitement, à droite, la première partie du nouveau pont en béton précontraint. De l'autre côté, où débouchent les routes de Mons et de Bruxelles, les voies existantes sont déjà relevées et l'on est occupé à la pose des voies provisoires. (Photo Nouvelle Gazette de Charleroi.)

fois l'opération sans arrêter le trafic des tramways. Or, sur ce pont et ses abords passent 45 trams à l'heure, dans chaque sens (dont 20 trams avec remorque). Cette obligation de trafic a amené nos services à prévoir le dépla-

Ensuite, vint la pose des voies provisoires et des courbes de raccord posées en partie sous les voies existantes. Puis il fallut démonter les tronçons des voies existantes reposant sur



les voies provisoires et effectuer les raccords à ces voies provisoires. Cette dernière opération eut lieu dans la nuit du 9 au 10 novembre ; le temps imparti était très court : en effet, le premier tram du matin quitte le dépôt à 3,45 h. !

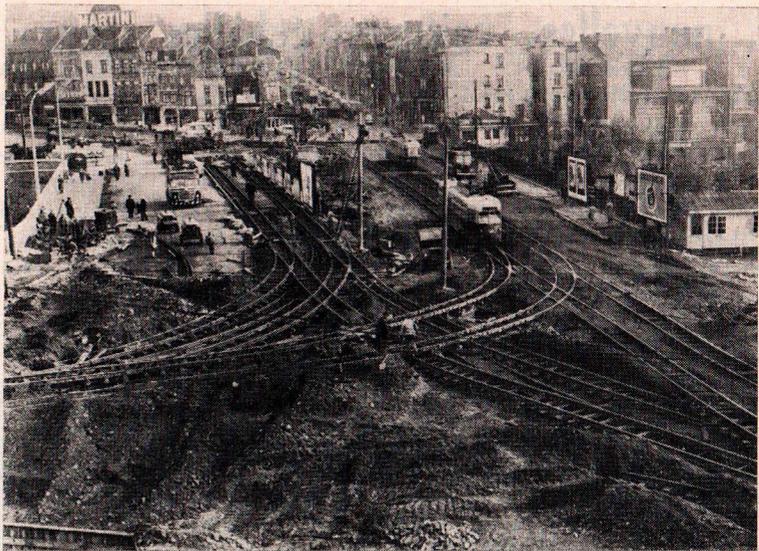
Les hommes des V.T., bien encadrés, travaillèrent d'arrachepied, c'est le cas de le dire, car il plut durant toute la nuit. Tout fut exécuté suivant le programme établi ! Quelques jours plus tard, l'entrepreneur enlevait le macadam et les pavés de l'ancien pont ; nos hommes pouvaient démonter les rails et la démolition de l'ancien « viaduc » pouvait commencer.

D'autre part, la ligne aérienne nouvelle fut montée au-dessus de l'ancienne ; durant la nuit, on n'eut plus qu'à abattre celle-ci et raccorder les fils au nouveau tracé : grâce à la diligence du personnel de la ligne aérienne, tout fut prêt à l'heure fixée.

Le plan ci-contre montre clairement, bien que d'une façon schématisée, les diverses phases du travail. Les voies définitives sont en trait vert ; les voies existantes maintenues en trait mixte noir, les voies existantes à supprimer en pointillé noir et les voies provisoires à utiliser en trait plein noir.

Pour mieux fixer les idées, ajoutons qu'après exécution complète de l'ouvrage d'art, les voies « définitives » seront construites. Le nouveau pont aura 40 m. de large avec les deux voies de tram dans l'axe.

Nous avons renoncé à décrire les

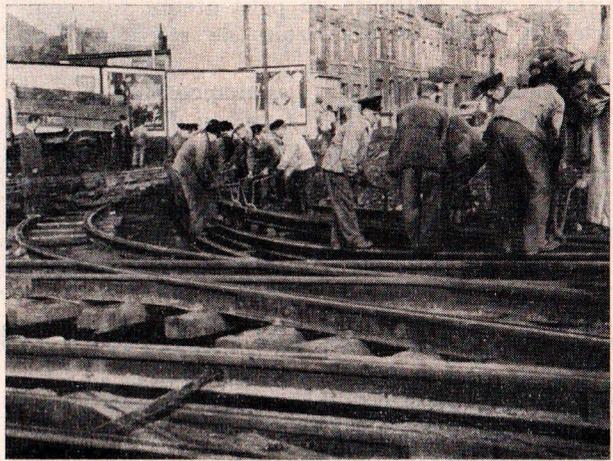


Cette photo indique les voies existantes relevées et les voies provisoires posées en dessous. Ces deux photos furent donc prises quelques jours avant les travaux nocturnes de raccordement.

aménagements des abords du nouveau pont ; disons simplement que ceux de nos trams qui font la boucle à l'Eden, en empruntant successivement l'avenue des Alliés et la rue de Turenne, circuleront à gauche en site propre ; la circulation étant prévue à sens unique, ils ne recouperont plus la circulation,

sur le parcours tout au moins.

Nous ne citerons personne, car tous ceux qui ont participé à ce travail, depuis les ingénieurs jusqu'aux modestes bourreurs de ballast, ont contribué au bon renom des Vicinaux et à celui des Voies et Travaux du Hainaut en particulier.



Vues des travaux : A gauche, exhaussement des voies existantes avec les voies provisoires placées en-dessous.

(Photo Foyal.)

NOUVELLES DES GROUPES

GRUPE DU HAINAUT

Un service public d'autobus de substitution a été mis en activité entre Morlanwelz et Soignies. La longueur de la ligne est de 23,327 km.

GRUPE DE LA FLANDRE ORIENTALE

Un troisième service urbain d'autobus a été inauguré dans la ville d'Alost et le trajet des deux lignes existantes a été modifié. Le réseau entier couvre 19 km.

GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Une nouvelle ligne urbaine d'autobus a été mise en exploitation à Ostende entre Mariakerke (place Albert) et la gare (ligne n° 7). L'ensemble du réseau urbain d'Ostende a une longueur de 22,900 km.

GRUPE DE LIEGE

Le service public d'autobus Huy-Waremme dessert le centre de la localité d'Omal.

Un acte de probité.

Le 16 novembre, au terminus du voyage Liège 17,00 h. - Dalhem 17,58 h., le conducteur Bierlier J. du dépôt de Bressoux a trouvé dans l'autobus qu'il desservait un porte-monnaie contenant la somme de 9.428,50 F.

Le prénommé ayant porté immédiatement le fait à la connaissance de son chef de dépôt, celui-ci fut ainsi à même d'informer la propriétaire du porte-monnaie lorsque celle-ci contacta le point d'attache de l'autobus.

Nous adressons nos félicitations à M. J. Bierlier.

De nouvelles voitures - échelles pour le Groupe du Hainaut

Cinq nouvelles voitures-échelles mises à la disposition du Groupe du Hainaut ont été réparties entre les dépôts de Charleroi et d'Anderlues ; elles prennent le relais de celles qui étaient en service, les unes depuis 1938, les autres depuis 1947.

Diverses améliorations ont été apportées à ce matériel.

La plate-forme qui a 4 m. de long permet de travailler à la ligne aérienne en gênant au minimum la circulation routière et sans entraver le passage des tramways ; en effet, en double voie on travaille toujours dans le sens du tram, il suffit de faire pivoter la plate-forme pour dégager la voie.

Comme on le voit sur la photo ci-contre, la surface de la plate-forme permet à deux hommes de travailler à l'aise et le garde-corps est suffisamment haut. Son fonctionnement est aisé ; en effet, le système de levage hydraulique n'est plus commandé, comme dans le temps, par le moteur du véhicule, mais par une pompe mise en action par un moteur électrique de 4 C.V. alimenté par batterie. La commande se fait soit depuis le poste de conduite, soit du bas de l'échelle ou de la plate-forme même.

L'isolation a été particulièrement soignée et l'installation a été aménagée pour la soudure au fil de contact qui est pratiquée dans le Hainaut, un emplacement étant prévu à l'arrière pour deux bombes.

Ce qui est surtout apprécié du personnel, c'est la clarté et la visibilité du petit atelier qui comporte un établi et des tiroirs de rangement de matériel.

Le facteur « sécurité » a également fait l'objet d'une étude spéciale : il y a moyen d'atteindre la plate-forme depuis le poste de conduite sans mettre pied à terre ; grâce à l'échelle coulissante, dont l'isolement a été soigné, il ne faut plus faire de l'acrobatie pour atteindre la plate-forme levée.

Ces véhicules sont arrivés à temps pour assurer

le grand travail du viaduc à Charleroi. Dans le Groupe du Hainaut, qui compte encore plus de 450 km de lignes électriques, ce nouveau matériel permettra d'assurer plus rapidement l'entretien de la caténaire et il est à espérer que nous verrons également diminuer les accidents de travail de la ligne aérienne.



La photo ci-contre permet de se rendre compte de la grande visibilité du poste de conduite et de l'éclairage donné à l'atelier intérieur.

Derrière le volet situé au-dessus des roues arrière, se trouve la réserve de fil de contact.

LE 10^e SALON INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

Depuis plusieurs années, notre Société participe au Salon International des Chemins de fer qu'organise l'Association royale des Amis des Chemins de fer.

La photo ci-contre montre notre stand qui avait été réalisé par les menuisiers, les électriciens et les peintres de l'atelier de Cureghem.



Pour décorer l'ensemble, les organisateurs avaient fait agrandir six photos. Elles avaient été choisies parmi une centaine de vues prises, en 1959, par un amateur de tramways, M. V. van Dam. Les agrandissements qui ont été exposés, représentaient divers coins du réseau, notamment la halte vicinale de Péronnes (Hainaut) avec les trams n° 36 et 38, un train de wagons chargés de bois de mines entre St-Hubert et Poix, ainsi qu'un tram 90, à Villers, sur la ligne Charleroi - Mons.

A l'avant-plan du stand, on avait exposé un élément de roue élastique, le frein à disque des motrices type N et un dispositif schématisé d'une suspension pneumatique de la motrice S. 10.024.

Un panneau avait été réservé aux bulletins d'information des Sociétés de transport en commun, ainsi qu'à « Nos Vicinaux » et « Onze Buurtspoorwegen ». Plus de 2.000 brochures « Connaissez-vous les Vicinaux ? » furent enlevées par le nombreux public qui se pressa pendant les 16 jours d'ouverture du Salon.

Apprenons à connaître notre réseau

Où sommes-nous ?

Ce bâtiment est celui de la station de Thuillies, située près de la gare S.N.C.B. Nous sommes au terminus du tram 75 Charleroi - Marchienne - Montignies - Gozée - Thuillies S.N.C.B. Cette ligne compte 20 sections et la dernière section Abbaye d'Aulne - Thuillies a été électrifiée le 20 juin 1937 ; sur la même ligne circule également le tram 73 de Charleroi à Gozée et le 76 de Charleroi à Montignies-le-Tilleul. Comme on le voit, circulent à Charleroi des motrices type S, dont le bas de la caisse est peint en rouge foncé comme nos autobus (photo Fr. Van Dam.)

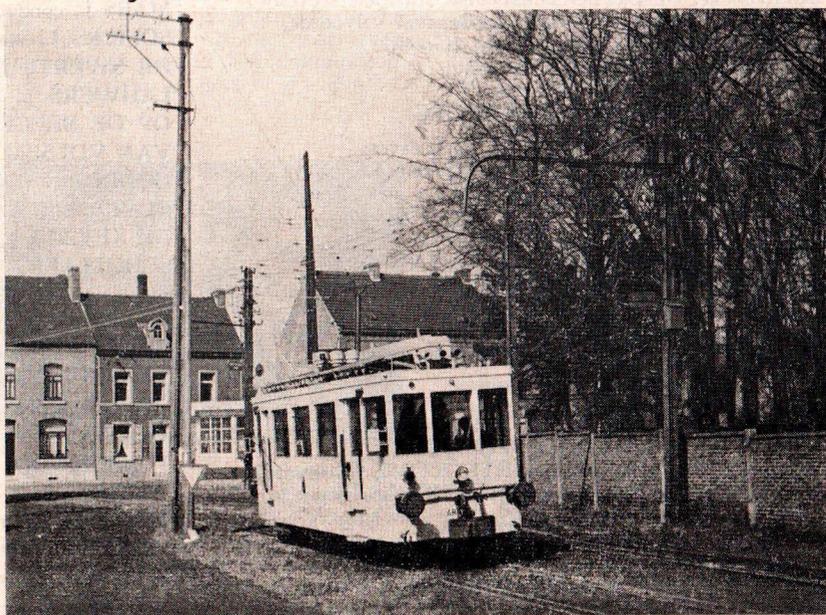


Déjà au temps du « vapeur », la gare de Riemst connaissait une grande activité et, en période betteravière, elle était comparable à une gare du grand réseau.

Aujourd'hui, avec l'autobus, Riemst est resté un important point de croisement. On voit au premier plan le bus de la ligne 76 Liège - Bassenge - Riemst.

De là part également l'autobus de la ligne Riemst - Bilzen - Genk - Waterschei et cette station se trouve encore sur le parcours de l'importante ligne Maaseik - Tongres (51 km.). Voici une photo prise à Riemst à une heure cependant creuse de l'après-midi.

En regardant attentivement la photo et en procédant par élimination, on pourrait peut-être arriver à situer l'endroit, car elles ne sont pas nombreuses les lignes électriques qui ont quatre rails et sur lesquelles un auto-rail circule encore aujourd'hui. Cet A.R.T. avec ses buttoirs pour matériel à grand écartement ne peut servir qu'à la traction marchandise. Vous donnez votre langue au chat ? Eh bien, il s'agit d'un service « marchandises » sur voie à quatre rails entre Baudour S.N.C.B. et les usines Cerebel. C'est M. F. Van Dam qui a pris cette photo exactement à Baudour-Jonction, sur l'ancienne ligne électrique Mons - Ghlin - Baudour.



LA VIE VICINALE

Nous avons appris avec joie la naissance de :

ADMINISTRATION CENTRALE

BART chez M. D'HONDT L. (De Pinte).

LIEGE

MARTINE chez M. BOSSE E. (Ochain-Clavier).
CORINNE chez M. DELSEMME N. (Jupille).
THEOPHILE chez M. HOUGARDY G. (Ocquier).
GUY chez M. JOLY A. (Spa).
MATHILDE chez M. LECOMTE A. (Hodeige).
DOMINIQUE chez M. LOWIES J. (Holloigne-aux-Pierres).
FABIENNE chez M. LONEUX J. (Borlon).
MARIE chez M. VANDENBORNE J. (Oreye).

HAINAUT

MAX chez M. BRISSON E. (Binche).
MARIE-JEANNE chez M. BOURGEOIS F. (Wasmuël).
FRANÇOIS chez M. SIMON W. (Haine-St-Paul).
JEAN-LUC chez M. PICRY R. (Familleureux).
MARTINE chez M. FRERE J.-M. (Dampremy).
MARIE-FRANÇOISE chez M. PIRET E. (Aiseau).
ERIC chez M. WEBER J. (La Bouverie).
DIDIER chez M. ARNOYS J. (Pâturages).
MARTINE chez M. CHEVALIER Fr. (Cuesmes).
PATRICK chez M. CLAES J. (Châtelineau).
PHILIPPE chez M. BUSIAU R. (Pâturages).
ALAIN chez M. DEHON R. (Jumet).
LOLLIA chez M. STOCLET C. (Gosselies).
JOEL chez M. VANDERVEKEN J. (Fosses).
JEAN-MARC chez M. PATERNOSTER A. (Roux).
SUZANNE chez M. MOYEN R. (Boussu-lez-Walcourt).

BRABANT

JOELLE chez M. SAMBRE A. (Tourinnes--St-Lambert).
PHILIPPE chez M. VAN BELLE N. (St-Gilles).
JEAN chez M. DE SAEGER M. (Schepdaal).
DOMINIQUE chez M. CHRISTENS E. (Tienen).
IGNACE chez M. ROOSENS A. (Oetingen).
JEAN-PIERRE chez M. JANSSENS P. (Strombeek-Bever).
CHRISTIANE chez M. VAN DEN BROECK (Koekelberg).
CHRISTIANE chez M. SMEKENS R. (O.L.V. Tiel).
MYRIAM chez M. VERREIJCKEN F. (Werchter).
MARTINE chez M. GEERS G. (Huldenberg).
JEAN chez M. DE SAEGER M. (Schepdaal).
MARINA chez M. BLOMMAERT J. (Londerzeel).
MARTINE chez M. KUIYS R. (Uccle).
IMELDA chez M. VERHEYDEN E. (Overijse).
LYDIA chez M. COOMANS Ch. (Overijse).
ERIC chez M. DE BECKER J. (Maleizen-Overijse).
MARTINE chez M. DE BONTRIDDER (St-Pieters-Leeuw).
JEAN-CLAUDE chez M. TREE J. (Beauval-Vilvoorde).
MARINA chez M. PLETINCKX Fr. (Gooik).
CLAUDINE chez M. NILS J. (Ittre).

NAMUR-LUXEMBOURG

MARIE-PAULE chez M. SCHYNS R. (Lesves).
DOMINIQUE chez M. CHINA A. (Malonne).
RITA chez M. CARPENTIER A. (Ohey).
MARCEL chez M. DEPASSE M. (Cortil-Wodon).
ALAIN chez M. DEGHILT M. (Belgrade).
FRANÇOISE chez M. ARNOULD R. (Surice).
BERNARD chez M. FEUILLIEN E. (Wasseiges).

Nous avons été heureux d'apprendre le mariage de :

LIEGE

M. BAL Jules avec Mlle DEGOTTE Gabrielle.
M. DEFAWES Henri avec Mlle PUT Aline.
M. GEORIS Yvan avec Mlle BARTHOLOME Marie.
M. THOMAS Ferdinand avec Mlle SCHOELS Elza.

HAINAUT

M. LEGROS Michel avec Mlle MEURANT Nicole.
M. DEPREZ Marius avec Mlle WILLIOT Léona.
M. LEFEVRE Edgard avec Mlle GUIGNET Georgina.

BRABANT

M. VANDERHEYDEN Henri avec Mlle BERNARD M.
M. DESMECHT René avec Mlle WUYTENS Yvette.
M. FIEREMANS R. avec Mlle TIMMERMANS Celina.
M. JACOBS Jean avec Mlle POUPE Marguerite.
M. VAN LAETHEM Maurits avec Mlle BELLEMANS M.
M. DELCORDE R. avec Mlle HUYGHE Nicole.
M. D'HOE Frans avec Mlle D'HAESELEER Amandine.
M. WATTIEZ Robert avec Mlle LEDUC Michèle.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. GILLARD Yvon avec Mlle COULONVAL Yvette.

La Commémoration de la Victoire

Comme chaque année, le 11 novembre, M. Hoens, Directeur Général, entouré de hauts fonctionnaires, a déposé, au nom de la S.N.C.V., une splendide couronne devant le mémorial aux morts des deux guerres. Après lui, M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, accompagné de M. Hellebuyck, Ingénieur en chef, et de M. Derycke, déposa une couronne au nom des agents des bureaux et ateliers de Cureghem.

Ensuite les dirigeants de l'Amicale Nationale des Résistants, du cercle sportif l'Espoir Vicinal et du cercle Entre-Nous de l'Administration Centrale, vinrent s'incliner en déposant des gerbes de fleurs.

Le 29 novembre, l'Amicale Nationale des Résistants a fait célébrer une messe solennelle à la mémoire des agents des Vicinaux décédés des suites des deux guerres. Le service religieux fut suivi par une nombreuse assistance recueillie.

Agents des Groupes mis à la pension

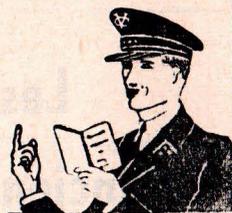
Mois de sept.-octobre 1959	Années de service	Groupe
SEGERS F., brigadier	52	Brabant
DE VROEDE G., manœuvre	47	»
CRABBE T., conducteur A.R.	38	»
RENIERS D., machiniste	35	»
VAN BONDT V., conducteur él.	34	»
VERCOUILLE P., ouvrier semi-qual.	33	»
VIDTS L., conducteur él.	30	»
HUYGH B., receveur	16	»
MASTBOOMS E., chef mouv. 1° cl.	46	Anvers
MAES J., conducteur A.R.	40	»
SOMERS J., machiniste	36	»
DE SWERTS J., receveur	34	»
LAUWERS J., ouv. qual. 1° cl.	27	»
OP DE BEECK J., piocheur	24	»
VAN VOLSEM C., conducteur A.R.	40	Fl. Orientale
CONINGS P., commis 2° cl.	37	»
ROELANDS A., piocheur	33	»
DE KEYZER J., conducteur él.	32	»
SCHOLLAERT E., manœuvre	28	»
BROODCOOREN K., piocheur	25	»
HUYGHE V., conducteur él.	40	Fl. Occidentale
PYLYSER L., commis auxiliaire	39	»
VANHESTE Ch., conducteur él.	37	»
DUPON M., receveur	31	»
VERVISCH H., receveur	31	»
TUBIERMONT L., receveur	31	Hainaut
SEBILLE R., piocheur	11	»
BENAETS J., ouvrier qual.	39	Liège
PEROO J., ouvrier qual.	17	»
GUSTIN A., ouvrier qual. 1° cl.	14	»
VIERSET C., chef de dépôt 1° cl.	38	Namur-Lux.

Les longues carrières



Albert AUDRY
Né le 9 juin 1894, débuta comme chef des voies, dans les Flandres, le 1^{er} janvier 1924. Il fut nommé chef de service de 1^{re} classe en 1927. Il a donc connu l'époque où le vapeur, puis l'électrique, étaient roi, ce qui l'a amené à être en contact permanent avec le personnel de tout ce réseau où il ne comptait que des amis.

Les PROPOS du



Contrôleur BOUDARD

BOUDARD: J'ai eu récemment en main un article de journal, long de deux colonnes, concernant une réclamation faite par une mère de famille...

RECEVEUR: S'il s'agit d'enfants, il faudra bien préciser leur âge.

B.: Justement, le journaliste qui a fait l'enquête a fâcheusement mêlé les cas, ce qui ne simplifie pas les choses; car il y a une différence entre la taxation d'enfants de moins de QUATRE ans et celle d'enfants de QUATRE à DIX ans.

R.: Cela se passait dans un autobus urbain?

B.: Oui, une dame, accompagnée de trois enfants âgés de moins de QUATRE ans...

R.: Nous la croyons sur parole...

B.: ...monte dans l'autobus et paye uniquement sa place, soit le prix minimum de 4 F; le conducteur-receveur exige un paiement pour les enfants.

Je n'en suis pas certain mais je suppose qu'il demandait le paiement d'un deuxième billet en se basant sur une interprétation du § 2 de l'art. 6 des Conditions Réglementaires Générales qui dit: « Deux enfants de 10 ans OU MOINS, voyageant ensemble, sont admis avec un seul billet simple, alors même que le prix de ce billet correspondrait à un prix minimum ».

R.: La dame refusa sans doute de payer...

B.: Au début, oui. Je passe brièvement les détails: Le conducteur refuse de faire avancer son véhicule — protestation, en chœur, des voyageurs — la dame, très ennuyée, cède finalement et paye, mais...

R.: Car il y a un mais!

B.: Bien sûr, car elle ne se tint pas pour battue et alla trouver notre chef de station qui ne fit que confirmer l'attitude de notre agent. Un journaliste, mis au courant, téléphona à la direction régionale qui lui répondit: « Les enfants de moins de 4 ans voyagent gratuitement S'ILS N'OCCUPENT PAS UNE PLACE DISTINCTE ».

R.: Evidemment...

B.: Il est regrettable que le journaliste, dans la relation qu'il donna des faits, n'ait pas tenu compte de cette réserve, et que son texte puisse ainsi être mal interprété.

Dans le CAS PRECIS DE CETTE MERE ACCOMPAGNEE DE SES TROIS ENFANTS voici la solution: La mère tenant un enfant sur les genoux, paie un billet pour elle-même; les deux autres enfants sont SUPPOSES occuper une place distincte, ils paient pour eux deux UN billet simple (minimum 4 F). Donc chaque enfant a obtenu 50 % de réduction.

La notion de GRATUITE pour l'enfant de moins de quatre ans ne peut jouer que s'il n'occupe pas une place distincte. C'est ainsi que si le lendemain la mère en question se fait accompagner du père et de sa sœur et que chacun d'eux prend sur les bras un enfant de moins de QUATRE ans, ceux-ci voyagent GRATUITEMENT.



Benaets J.

Est entré en service le 22 juin 1914. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié au dépôt de Waremmé.



Van Volsem C.

Est entré comme chauffeur le 1^{er} juin 1913 dans les Flandres. Nommé machiniste en 1919, il devint conducteur d'autorail en 1935. Il conduisit des motrices électriques à partir de 1951.



Somers J.

A débuté le 12 juillet 1917 à Oostmalle comme chauffeur puis il fut promu machiniste.

Il n'a pas quitté cet emploi jusqu'à sa mise à la retraite.



Segers Fr.

Nous lui avons consacré un article en 1957. Rappelons qu'entré en service le 10 janvier 1907, il termina sa carrière comme brigadier à l'atelier de peinture de Cureghem après 52 ans de service.



De Porre M.

Est entré en service le 17 novembre 1911. Du vapeur, il est passé à l'autorail comme conducteur.



Ceulemans D.

A débuté aux Vincinaux à Heist-opden-Berg le 16 septembre 1916 comme piocheur.



Mastbooms E.

A débuté à Anvers en 1910. Nommé chef-receveur en 1923, il passa contrôleur en 1926. Il termina sa carrière comme chef de mouvement.



Maes J.

Est entré à la Société à Turnhout le 5 mars 1913 comme chauffeur, puis fut nommé machiniste. Il devint ensuite conducteur d'autorail.



Taelmans L.

A commencé à Leerbeek le 15-12-1912 comme machiniste, puis est devenu rangeur. Il compte 47 années de service.



Vanheste Ch.

Est entré au service de la société exploitante du littoral le 20-6-1913. Durant toute sa carrière il a été conducteur de tramway sur les lignes de la côte.



Renders Fr.

A débuté le 12-7-1920 à Cureghem comme receveur. Il est passé à l'atelier de peinture où il a terminé une carrière de 38 ans de service.

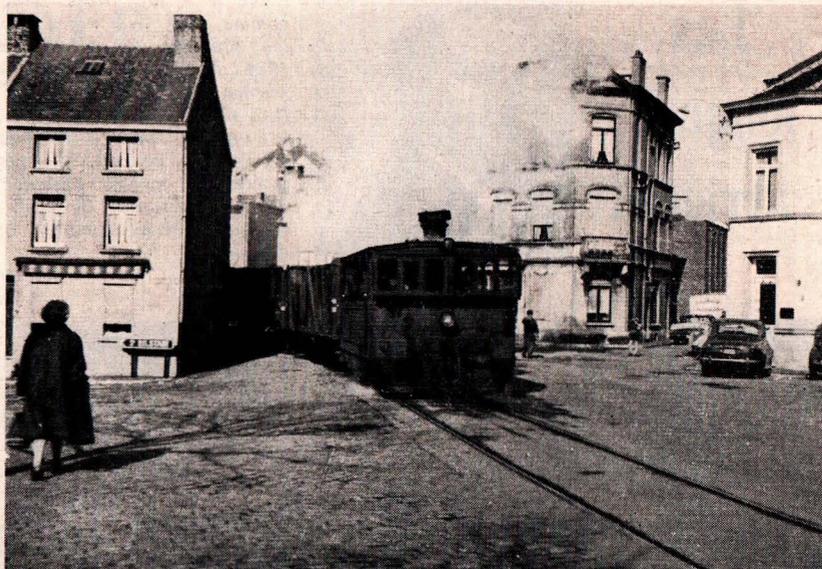


Salmon E.

Est entré en service à Waremmé comme machiniste le 28 juillet 1912 et il passa toute sa carrière sur la machine à vapeur.

Les anciennes lignes vicinales aux frontières

(Suite)



Le service « Marchandises » à vapeur traverse une rue de Dolhain.

DOLHAIN - MEMBACH (frontière) - EUPEN.

La demande de concession de la ligne Dolhain-Goé (Béthane), fut transmise au Gouvernement le 29 décembre 1888. Celui-ci ayant donné son accord le 18 mai 1889, l'adjudication des travaux put encore avoir lieu la même année.

Cependant en 1890, lorsqu'on procéda à la mise en adjudication de l'exploitation, aucun candidat ne se présenta et la Société Nationale dut se résoudre à exploiter elle-même la ligne qui fut ouverte au public le 4 juillet 1891.

La demande de concession du prolongement de la ligne jusqu'à la frontière allemande fut introduite le 24 avril 1893. Elle fut refusée et la députation permanente donna même un avis défavorable.

Cependant, la commune de Membach refusa de maintenir sa souscription si la ligne n'était pas prolongée jusqu'à la frontière (1), afin qu'elle puisse donner correspondance avec une ligne qui conduirait en territoire allemand vers Eupen.

Le 22 juin 1894, le Ministère fit

savoir qu'il autorisait le prolongement de la ligne jusqu'à 100 m. de la frontière allemande. La même année toutes les formalités étaient remplies pour la demande en concession de la section en territoire allemand jusqu'à Eupen.

En 1896 fut accordée la concession du prolongement de la ligne vicinale jusqu'à la frontière allemande (100 m.).

L'ouverture de la section Goé (Bethane)-Membach frontière eut lieu en trois phases : le 1^{er} mai, le 2 septembre et le 1^{er} octobre 1896 et l'exploitation de toute la ligne fut confiée à la S.A. des Railways économiques de Liège - Seraing et extensions. Ajoutons que l'écartement était de 1,435 m.

La ligne Membach - Eupen fut concédée par les autorités allemandes à la « Eupener Kleinbahn Gesellschaft » qui confia l'exploitation à la Société Nationale par accord du 23 août 1896.

Lors d'une nouvelle adjudication, l'exploitation fut confiée le 29 octobre 1902 à la S.A. Liégeoise de chemins de fer vicinaux de Chimay - Couvin et extensions. Cette ligne, qui fut

démontée pendant la première guerre fut reconstruite en 1919. Actuellement cette ligne sert exclusivement au transport marchandises entre Dolhain et Goé et sera bientôt supprimée.

BOUILLON - CORBION - SEDAN

La prise en considération de la section Bouillon - Corbion (frontière) fut obtenue le 8 décembre 1890 et immédiatement des pourparlers furent engagés avec les autorités françaises en vue du prolongement de la ligne jusqu'à Sedan. Les premiers résultats ne furent pas favorables, aussi le projet fut-il abandonné.

En 1899, les autorités françaises accordèrent l'autorisation à une société ferroviaire nationale d'installer une voie métrique qui aboutirait à la frontière belge aux environs de Corbion.

La concession de la section vicinale Bouillon - Corbion (frontière) fut demandée le 7 janvier 1904 et accordée la même année.

En 1906, les travaux commencèrent en territoire belge et, d'autre part, les premiers déblaiements eurent lieu entre Sedan et Olly (France). L'ouverture de la section Bouillon - Corbion eut lieu le 31 octobre 1907. Notons que les trams français ne dépassèrent jamais Corbion.

CORBION - PUSSEMANGE - NOUZONVILLE.

Les capitaux de la section Corbion - Pussemange furent souscrits en 1906 et l'on commença l'étude du tracé qui devait passer, sur une assez grande distance, en territoire français et pour lequel une concession devait être obtenue du Gouvernement français.

La mise en service de cette section qui, à Pussemange, était en liaison avec la ligne secondaire département-

(1) Rappelons qu'à l'époque le territoire allemand s'étendait jusqu'à Membach; les cantons d'Eupen et Malmédy furent cédés à la Belgique en application du Traité de Versailles en 1919.

Gare de CORBION - Inauguration du Chemin de fer de Sedan à Bouillon



tale vers Nouzonville eut lieu le 24 juillet 1910. La ligne vicinale Bouillon - Corbion - Pussemange fut exploitée par la S. A. Chemin de fer vicinal Saint-Hubert - Bouillon et extensions.

La ligne S.N.C.V. Bouillon - Pussemange traversait le territoire français sur 5 km. entre Sugny et Corbion-sur-Semois. Le service voyageurs a été supprimé le 16 juillet 1955.

En gare de Pussemange il y avait un poste de douane avec salle de visite. Sur cette ligne on comptait un certain nombre d'ouvriers qui empruntaient la ligne française Nouzonville - Gespunsart (petit village à la frontière), car la région de Nouzonville possédait des petites usines travaillant le fer. Quant au matériel de la ligne française, on nous signale comme particularité qu'une des voitures possédait un compartiment réservé à l'employé des postes françaises qui accompagnait les dépêches.

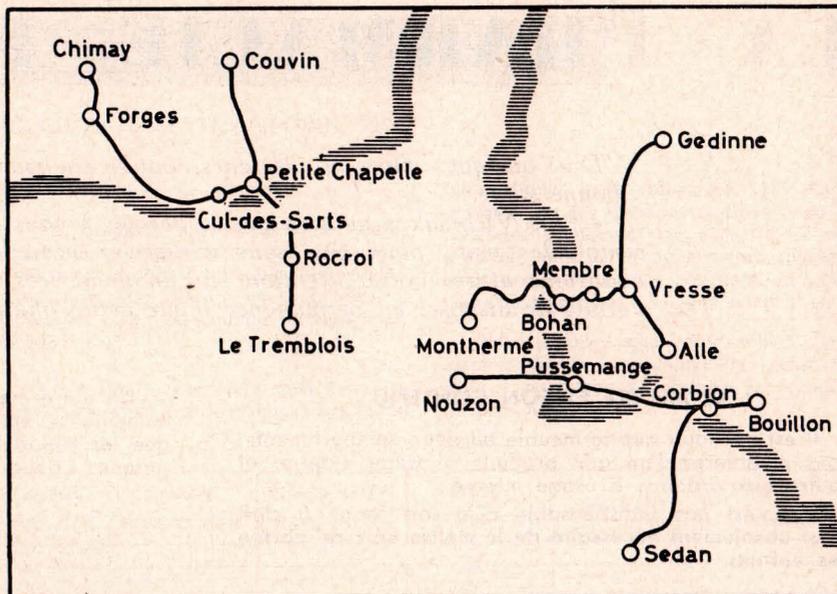
GEDINNE - VRESSE - BOHAN - SORENDAL - MONTHERME.

La demande de concession de la ligne Gedinne - Vresse - Bohan avec extension vers Alle fut introduite en 1906 et la concession accordée le 26 septembre 1907.

Sans tarder, des travaux furent entrepris pour permettre d'acheminer progressivement les matériaux nécessaires à la construction des ouvrages d'art. Lors de l'adjudication publique de l'exploitation, la meilleure offre fut celle de la S. A. pour l'exploitation des chemins de fer régionaux en Belgique. Cette société, à qui l'exploitation avait été confiée, céda ses droits et devoirs à la S. A. des Chemins de Fer Vicinaux de la Semois.

Les sections Gedinne - Vresse et Vresse - Membre furent mises en exploitation respectivement les 16 juin 1913 et 28 juillet 1913. L'embranchement de Vresse vers Alle-sur-Semois fut ouvert au public le 27 juillet 1914 ; sa première exploitation allait être de courte durée, puisque la section Membre - Vresse - Alle fut démontée en 1918 ; la voie fut reconstruite en 1921.

La dernière partie de la ligne Membre - Bohan (frontière) au lieu-dit



Sorendal ne fut mise en exploitation qu'en 1938. A Bohan-Sorendal, la ligne vicinale était en contact avec la ligne Monthermé (France) - Sorendal dont l'exploitation était assurée par la Régie départementale des Chemins de fer à voie étroite. Les voyageurs venant de France devaient passer par la salle de visite d'un poste de douane avant de prendre place sur le vicinal. A cet endroit, il y avait une plaque tournante, tout comme à Corbion et Pussemange, pour permettre à la locomotive française de faire demi-tour.

Ces derniers renseignements nous ont été donnés par M. Loquy, ancien chef de mouvement de Bouillon.

La liaison à la frontière fut supprimée durant la dernière guerre.

Sur Gedinne - Bohan, l'autobus a remplacé l'autorail depuis le 14 mai 1950.

LIGNE COUVIN - PETITE-CHAPELLE - LE BRULY.

C'est en 1898 que la concession de la ligne Couvin - Le Bruly fut accordée.

L'année suivante, on décida de prolonger la ligne jusqu'à Petite Chapelle (frontière), endroit où la ligne devait rencontrer la ligne française le Tremblois-Rocroi qui allait être prolongée de Rocroi à la frontière.

On proposa même de poser une voie à trois rails offrant un écartement de 1 m et de 0,80 m. Cette mesure devait permettre au matériel français de continuer jusqu'à Couvin. Plus tard, les autorités françaises prirent la décision de porter à un mètre l'écartement de la section Tremblois - Rocroi - Petite-Chapelle, où avait lieu le raccordement.

Les travaux en territoire belge furent commencés le 28 janvier 1903 et, quelques mois auparavant, on avait procédé à l'adjudication de l'exploitation qui fut confiée à la S. A. Liégeoise des Chemins de Fer Vicinaux de Chimay - Couvin et extensions.

La section fut ouverte au public en 1904.

LIGNE CHIMAY - PETITE-CHAPELLE - LE BRULY.

La concession de la ligne Chimay - Cul-des-Sarts fut accordée le 16 janvier 1899 et la même année encore des pourparlers s'engagèrent afin d'obtenir la prolongation de la ligne jusqu'à Petite-Chapelle où elle aurait donné correspondance avec la ligne venant de Couvin.

Dès l'année suivante, des travaux débutèrent sur la section concédée et le 2 février 1903 le Ministère accorda la concession pour la section Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle et pour une extension vers Cul-des-Sarts (village).

En 1903, on ouvrit la section Chimay - Cul-des-Sarts et, l'année suivante, Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle et enfin le 17 décembre 1905 la dernière section Petite-Chapelle à la frontière fut mise en service.

L'ensemble des lignes fut exploité par la même société.

Le raccordement entre les lignes françaises et belges fut démonté par les Allemands durant la dernière guerre.

L'enceinte des fortifications à peine franchie, on débouche en quelques pas, par la rue de Montmorency, sur la place d'armes où se trouve le débarcadère du chemin de fer départemental à voie étroite inauguré en 1898 du Tremblois à Rocroi.
Une excursion à Rocroi par la belle saison et par le chemin de fer appelé à juste titre "Le Tortillard" à cause des nombreuses sinuosités qu'il est obligé de faire pour atteindre le plateau de Rocroi, est des plus agréables.
L'Hotel du Commerce (Percin, propriétaire), où est installé une seconde gare est tout désigné aux touristes qui trouveront là, avec une table d'hôte renommée la gîte la plus confortable et l'accueil le plus cordial.



ROCROI - RUE DE MONTMORENCY (DÉBARCADÈRE)

Le tram français dans la ville de Rocroi.

LA PHARMACIE FAMILIALE

D'ici quelques jours, nos lecteurs vont se souhaiter mutuellement une « bonne santé ».

« Nos Vicinaux » ne sera pas le dernier à vous présenter des vœux semblables mais, pour que vous conserviez votre santé intacte, nous voudrions attirer votre attention sur un point très important, à savoir l'utilité de disposer en permanence d'une petite pharmacie familiale.

LE MEUBLE ET SON CONTENU.

Il est pratique que le meuble ait deux compartiments; vous réserverez l'un aux produits à usage externe et l'autre aux produits à usage interne.

S'il n'est pas indispensable qu'il soit fermé à clef, il est **absolument nécessaire de le mettre hors de portée des enfants.**

PRODUITS A USAGE EXTERNE.

Ce sont des produits qu'on ne peut pas avaler et qui sont destinés aux traitements par application locale, tels que les désinfectants, les pommades et onguents, les gouttes pour la désinfection du nez, les poudres désinfectantes et cicatrisantes.

Sur la même tablette prendront place : la boîte à pansement — les bandes de cambric — l'ouate — les épingle de sûreté — les bandes de flanelle — de toile pour compresses et les toiles imperméables.

Nous placerons là également le thermomètre dans sa gaine. En ce qui concerne la prise de température, pour que celle-ci soit effectuée correctement, rappelons-nous que la température relevée dans la bouche et dans l'anus, est toujours de 3/10 à 4/10 de degré supérieure à celle prise dans le creux de l'aisselle.

PRODUITS A USAGE INTERNE.

On entend par là les médicaments destinés à être avalés sous forme de pilules, de cachets, de poudres, de sirops et potions. Chaque famille a ses produits préférés que l'on prend en cas de refroidissement, maux de tête, coliques, diarrhée, douleurs rhumatismales. A ces médicaments s'ajoutent ceux prescrits par le médecin traitant pour un usage régulier.

**

Prenez l'habitude lorsque vous allez chercher un médicament prescrit par le médecin, d'inscrire sur la boîte ou la bouteille la date et le nom du malade et le rappel de la maladie (Pierre — angine). Si le médicament a été efficace, ne jetez pas l'emballage, grâce au numéro d'inscription de la prescription, vous pourrez la renouveler chez votre pharmacien.

Ne gardez toutefois pas indéfiniment des potions ou des sirops, ils moisissent rapidement et il vaut mieux les jeter dès que la maladie sera terminée. Ne faites pas non plus de provisions de médicaments, outre la question de fraîcheur, l'évolution dans le domaine pharmaceutique est tellement rapide que de nombreux produits sont rapidement périmés.

NE JOUEZ PAS AU MEDECIN.

Il est de nombreux médicaments, aujourd'hui, dont beaucoup de personnes croient connaître l'usage et être capables de les doser pour eux et pour leurs proches ; mais le plus souvent ces gens bien intentionnés ignorent à quel point certains médicaments peuvent être toxiques. Aussi, il est curieux de voir avec quelle facilité certaines personnes décident de prendre ou de faire prendre des « sulfamides », sans l'avis du médecin, qui seul peut préciser les règles générales d'emploi, doses totales et voies d'administration et surveiller le malade au cours du traitement.

Un autre exemple de possibilités d'intoxication médicamenteuse est offerte par la dispensation généreuse que les malades s'accordent dans la série des « barbituriques » qui groupent les gardenal, veronal, luminal, etc.



On sait que l'on peut provoquer la mort par un usage abusif, mais on ignore les troubles divers qui résultent d'un usage **habituel**, mal conduit, de ces médicaments.

Il en est de même des médicaments à base d'hormones, dont l'abus ou l'usage incontrôlé peut présenter des dangers ; il faut aussi mentionner ceux, moins graves, résultant d'une hypervitaminose, notamment de la vitamine D qui représente une des vitamines les plus appréciées du public.

Pour conclure, rappelons que le médecin possède une culture spéciale faite de science précise et d'expérience et que la prescription qu'il délivre ne s'adresse jamais à des maladies mais à des malades.

« La Sécurité est la propriété de chaque homme, au même titre que sa maison ou que son costume : et on commet un véritable vol, dans la mesure où on la menace. »

TRAVAILLEURS, DEFENDEZ VOTRE PROPRE BIEN !

CONCOURS DE SECURITE

RESULTATS AU 31 OCTOBRE 1959.

Par rapport à la situation précédente, on constate au poteau indicateur des 600 jours, que l'équipe 12 d'Anvers a dû rétrograder. Le Groupe du Hainaut et le Groupe de Liège poursuivent leur course avec une régularité relative.

Au Groupe Namur-Luxembourg, deux équipes ont dû interrompre une belle progression; en effet, les équipes 1 et 2, toutes deux du Mouvement, n'ont pu

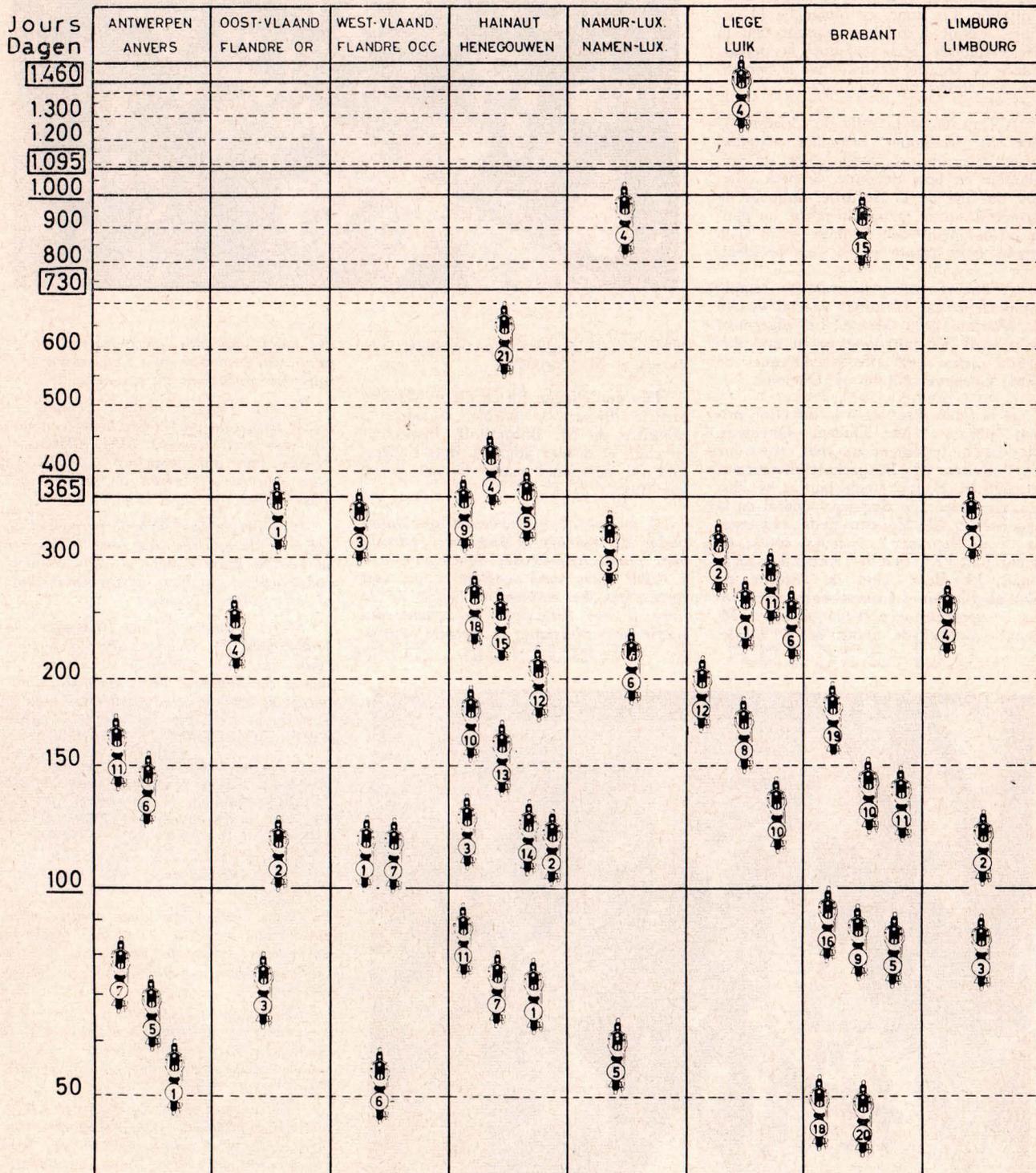
éviter l'accident de travail.

Au Brabant, dix équipes ont enregistré un accident de travail chômant; c'est beaucoup en deux mois d'intervalle. Constatons, par ailleurs, qu'au Limbourg, le trio en moto est devenu un quartette. Bravo!

Voilà quatre ans déjà que, tous les deux mois, nous représentons, d'une façon

schématique mais plaisante, la place occupée par les diverses équipes dans le concours permanent de sécurité. Il est probable qu'à partir du prochain numéro nous présenterons les résultats du concours interéquipes sous une autre forme.

Nous désirons que vous sachiez comment évolue la lutte contre les accidents, mais il est temps de changer la formule de présentation.



LA FÊTE DES 1000 JOURS SANS ACCIDENT A ANDENNE-SEILLES

Pour les lecteurs qui auraient un peu oublié leur géographie, rappelons que l'agglomération d'Andenne-Seilles s'étend sur les deux rives de la Meuse; en venant de Namur, la gare S.N.C.B. de Seilles, sur la ligne Namur - Liège, est située à gauche du fleuve. Sur cette rive se trouve également l'atelier vicinal, spécialisé dans les revisions de moteurs, dont la qualité du travail est connue et appréciée dans tous nos Groupes d'exploitation. Or donc, ce dimanche 11 octobre, c'était à Seilles qu'avait lieu la fête organisée pour célébrer la performance de sécurité réalisée par le personnel de l'atelier des Vicinaux.

A l'entrée de la salle du Cristal Palace, M. Maniquet, brigadier d'atelier, recevait les invités; à ses côtés, un personnage en bois découpé, le petit cowboy du film de la Sécurité, indiquait le chemin à suivre et, sur la porte, un panneau annonçait que l'équipe avait déjà atteint mille trente jours sans accident.

A l'heure fixée, la salle se remplit rapidement, car l'autobus spécial venant de Marloie était arrivé. Le placement de plus de 300 personnes se fit sans difficulté, grâce aux efforts conjugués de MM. Corbaye, Libion et Ducloux.

A la table réservée à la direction prirent place: M. Dulieu, Directeur, M. Royen, Ingénieur en chef, ainsi que leurs invités, M. Borgerhoff, Inspecteur en chef, M. Follon, Inspecteur et M. Tissen, contrôleur du Service Général de la Sécurité, et M. Vanden Eede, rédacteur de Nos Vicinaux; à leurs côtés, on remarquait: M. Lefever, inspecteur technique, M. Botz, chef de sécurité du Groupe Namur - Luxembourg, M. Masuy, géomètre-expert-immobilier, M. Beaufays, chef de dépôt de 1^{re} classe,



MM. Libion et Decloux, délégués syndicaux et M. Corbaye.

Dès que chacun fut en place, M. Botz prit le premier la parole. Il salua la présence de M. Borgerhoff, Inspecteur en chef, et de ses adjoints, puis s'adressant au personnel massé devant lui, il leur dit:

A vous tous, Messieurs, qui faites partie de l'atelier d'Andenne, j'adresse mes plus chaleureuses félicitations — « 1.000 jours sans accident », ce n'est certes pas un événement banal. — Je livre à vos réflexions la somme des souffrances physiques et morales évitées,

des soucis épargnés, que représente pareil bilan. On peut dire qu'il s'agit d'une victoire sur l'accident de travail.

Je suis fier du résultat obtenu. — Ici, je tiens tout particulièrement à remercier mes prédécesseurs, MM. d'Hoop et Masuy, qui ont beaucoup contribué à vous inspirer cet esprit de sécurité qui vous anime.

Je remercie également le personnel de cadre et de maîtrise, qui nous a apporté sa collaboration entière et sans réserve, collaboration combien indispensable dans la lutte contre l'accident.

Merci également aux délégués au sous-comité de Sécurité, ainsi qu'à tous ceux qui ont contribué à assurer le succès du Semestre de la Sécurité, campagne de longue haleine qui nous a aidés à franchir le cap des 1.000 JOURS SANS ACCIDENT.

Enfin, et SURTOUT, mon plus cordial merci à vous tous qui, depuis bientôt 3 ans, commencez votre journée de travail en vous disant — LES ACCIDENTS DE TRAVAIL PEUVENT ETRE EVITES, EN CONSEQUENCE NE PRENONS PAS DE RISQUES.

Il est certain que pour arriver à ce magnifique résultat il a fallu que la prévention soit, pour vous tous, depuis l'ingénieur jusqu'au manoeuvre, un souci constant.

La Sécurité, Messieurs, ce n'est pas un problème spécifiquement industriel à résoudre dans un cadre limité, mais en réalité un problème d'état d'esprit UN MODE DE VIE.

En conviant vos épouses à cette fête, nos dirigeants ont voulu reconnaître les mérites de vos compagnes qui, par leur dévouement et leurs soins quotidiens,



vous déchargent de bien des soucis qui, trop souvent, sont des causes d'accident.

Oui Mesdames, vous qui exercez du matin au soir, le plus beau des métiers, celui de ménagère, de femme, de mère, vous faites de la prévention. Peut-être ne vous en rendez-vous pas compte? Mais chaque jour, ne prodiguez-vous pas des conseils de prudence à vos enfants et même à tous ceux qui vous touchent de près? Cette précieuse expérience que vous avez acquise dans le cadre familial, nous vous demandons de nous l'apporter dans la prévention des accidents qui guettent vos maris à l'atelier, ainsi que sur le chemin du travail.

Mesdames, sans faire de vos époux des obsédés ou des peureux, parlez leur souvent de sécurité, rappelez leur parfois les accidents qui les ont impressionnés, il y a peu de temps, et qui semblent leur être sortis complètement de la tête.

Vous savez, Mesdames, que vous avez sur notre comportement une énorme influence. — De grâce, utilisez-la. — Votre mise en garde affectueuse, vos recommandations pressantes et, sans doute aussi l'autorité que vous avez sur nous, vous devez les utiliser, pour préserver la santé du père, la tranquillité de la maman, le rire des enfants, pour connaître plus de joie de vivre et de bonheur.

M. Botz, vivement applaudi, termina son discours en invitant les ouvriers d'Andenne à rester vigilants et en leur disant : « *En avant pour une nouvelle période de 1.000 jours sans accident!* »

L'orchestre du Cercle symphonique seillois, sous la direction de M. Patinet, exécuta alors, avec un brio remarquable, un pot-pourri d'opérettes françaises, tandis que dans la salle les « anciens » fredonnaient les refrains.

Soudain, comme dans un tableau de Breughel, on vit entrer deux serveuses portant sur une planche une masse de tartelettes, de gozettes et de gâteaux,

tandis que l'on versait le café à toutes les tables.

Après le goûter en musique, M. Borgerhoff, Inspecteur en Chef, se leva et prit la parole.

Il se déclara très heureux d'avoir accepté l'invitation de M. Dulieu en l'absence de M. Declercq, Inspecteur général, retenu par la maladie. « Vous avez atteint aujourd'hui », dit-il, « plus de 1.000 jours sans accident, avec 8.000 heures de travail, - c'est-à-dire presque trois années pendant lesquelles aucune d'entre vous, Mesdames, ne s'est entendu dire : « Pourquoi papa ne revient pas ? »

M. Borgerhoff fit encore un rapprochement entre une campagne de sécurité de longue haleine et la création d'une pièce de théâtre. « Au théâtre », dit-il, « on parle rarement du metteur en scène ou du régisseur. Or, au Groupe de Namur, vous possédez en la personne de votre directeur, M. Dulieu, un dirigeant qui a le sens de la sécurité, c'est un meneur de jeu qui sait tout et voit tout. »

M. l'Inspecteur en chef invita chacun à rester vigilant, puis — désirant matérialiser le souvenir de cette fête sous une forme spéciale — il offrit à M. Dulieu un agrandissement en couleurs du petit cow-boy qui est devenu, grâce au film, l'image de la sécurité.

Ensuite le vin d'honneur fut servi et l'on entendit encore quelques airs d'opérettes, notamment l'air de la *Rose Rouge*, dans *M. Beaucaire*, chanté par M. Delleuze, tandis qu'un joli cadeau était offert aux agents et à leur épouse.

Alors, ce fut le moment de l'allocution du directeur, M. Dulieu. Il commença par remercier M. l'Inspecteur Général de la sagesse de ses conseils et de ses interventions en matière de sécurité et pria M. Borgerhoff de lui transmettre ses vœux de prompt rétablissement.

« Messieurs », dit M. Dulieu, « c'est un jour de grande liesse, car je sais ce que vous ont coûté de peine ces

1.030 jours. Vous n'êtes d'ailleurs pas des novices! De 1948 à 1951, vous auriez pu prétendre à la première place s'il n'avait fallu appliquer une règle impérative, mais néanmoins vous avez touché, à cette époque, une prime très importante. Je tiens à affirmer ici que le travail réalisé quotidiennement par les agents de l'atelier d'Andenne est tenu en grande estime par les Groupes pour lesquels nous travaillons; aussi, vous n'en avez que plus de mérite d'avoir fourni un effort continu dans la sécurité. »

M. le Directeur rappela que c'était à M. Hoens, Directeur Général, que l'on devait cette fête et proposa de lui envoyer un télégramme de remerciements. Sa suggestion fut ponctuée d'applaudissements.

La série des discours se clôtura par les remerciements du personnel exprimés par M. Claude Libion, délégué au sous-comité de sécurité, qui dit notamment :

Mes amis, Mesdames, et vous les jeunes gens qui accompagnez ici vos parents, il ne suffit pas de fêter une victoire, il faut également rechercher les moyens de l'exploiter. Aux Vicinaux, depuis plusieurs années, la lutte contre l'accident est engagée et plusieurs méthodes éprouvées ont été employées.

Mais la bonne volonté de chacun d'entre nous a été nécessaire pour réussir dans cette entreprise. Aidés des bons conseils et de l'appui très précieux de M. Lefever, notre chef, ainsi que des contremaitres MM. Maniquet et Maris, nous avons eu la volonté qu'il fallait — nous l'avons maintenant prouvé — et c'est du meilleur de nous-mêmes que nous avons usé pour garantir notre Sécurité.

Au nom du sous-comité de Sécurité et Hygiène de l'atelier, je vous remercie de tout cœur.

Ainsi se termina la partie officielle de cette fête qui fut remarquablement organisée et à laquelle les épouses et les enfants ont visiblement pris grand plaisir à assister.

MILLE jours sans accident à KESSEL-LO



Dès que la bonne nouvelle fut confirmée, le service général de la Sécurité décida d'organiser une fête avec la collaboration du sous-comité local. Elle a eu lieu le dimanche 15 novembre en présence de M. Cuvelier, Directeur, de M. Borgerhoff, Inspecteur en chef, et de M. Verschaeve, Ingénieur en chef, et de M. Peerts, Ingénieur principal chef de service.

Les délégués de la Sécurité du Brabant, MM. Plas, Van Asbroeck et De-weer, étaient également présents.

Les cadeaux offerts aux épouses et aux agents furent fort appréciés et chacun fit honneur au goûter.

Ce qui est remarquable, c'est que les hommes de Kessel-Lo ont assuré à eux seuls toute la partie récréative. Il y eut un orchestre, un excellent chanteur, L. Smeyers, et trois sketches très amusants interprétés par le cercle dramatique de l'atelier.

Dans son discours, M. Cuvelier félicita M. Timmermans, chef de service à Kessel-Lo, pour les efforts accomplis durant ces trois années consécutives sans accident.



Aux 8.500 agents en service et à leur famille,

Aux 3.300 pensionnés et à leur famille,

A tous ses amis, en Belgique et à l'étranger,

Nos Vicinaux

souhaite

un joyeux Noël et un heureux Nouvel-An