

NOS VICINAUX

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

LA JOURNEE CONTINUE

Nouvelles du Réseau

et son influence

sur les entreprises de transport en commun

On constate, en Belgique comme en France, que l'on tente d'instaurer dans toutes les sphères d'activité le système de la journée continue, lequel consiste, est-il nécessaire de le rappeler, à effectuer la journée de travail d'une traite, avec une pause très courte pour le déjeuner du midi. Il va sans dire que l'application généralisée de cette mesure, dans une ville dotée de transports en commun, a des répercussions considérables sur les recettes d'abord, sur l'organisation du mouvement ensuite, et, finalement, sur l'ensemble des résultats de l'exploitation, par suite de l'adaptation du nombre de véhicules au nouveau courant de trafic.

En Europe, tous les pays ne sont pas gagnés à cette nouvelle conception de l'horaire de travail. En effet, on constate jusqu'à présent que ce sont les pays nordiques (Suède, Danemark, Finlande), auxquels il faut ajouter l'Allemagne, la Hollande, la Pologne et la Yougoslavie qui appliquent la journée continue. Par contre, les pays latins, tels que l'Italie, l'Espagne et la France, restent généralement fidèles, sinon à la sieste, du moins à la journée traditionnelle; trois pays appliquent aussi bien la journée traditionnelle que la journée continue: la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Autriche.

Nous avons extrait ces renseignements du rapport présenté par M. Gayraud, directeur général de la Compagnie des Omnibus et tramways de Lyon, au Congrès de l'Union Internationale des Transports publics tenu à Paris en 1959.

Il va sans dire que devant la grande variété des réseaux, il était difficile de tirer des conclusions valables; nous croyons néanmoins pouvoir résumer comme suit les tendances qui ressortent des réponses reçues par

le rapporteur :

Parmi les grandes agglomérations d'Europe, dépassant un million d'habitants, la moitié applique la journée continue.

Même pourcentage dans les villes de 300.000 à 1.000.000 d'habitants; par contre, la plupart des villes de moins de 300.000 habitants continuent à appliquer la journée traditionnelle.

Certains réseaux européens, plutôt rares d'ailleurs, opérant dans des agglomérations qui ont adopté la journée continue ont pu obtenir des régimes de travail différents pour les usines, les bureaux et les écoles (amplitude variée ou décalage des entrées et des sorties). Les dirigeants de ces exploitations ont réussi à étaler les pointes du matin, du midi et du soir, et peuvent faire face à leurs nouveaux besoins avec un parc de voitures bien moindre, ce qui conduit le directeur d'un grand réseau à affirmer que l'application de la journée continue ainsi comprise, malgré la perte de recettes due à la diminution du nombre de voyageurs, permet une diminution substantielle des frais d'exploitation.

Concluons en citant l'opinion de M. Perdreau, président de la Cie des Tramways de Lyon, sur l'application de la journée continue :

- Elle est un bien social;
- Elle doit être réalisée dans les petites villes comme dans les grandes;
- Sa réalisation exige une confrontation avec les autorités;
- Elle doit être associée à un étalement du début et de la fin des activités.

Notons au surplus que la S.N.C.V., dans ses ateliers et ses services de la voie, fait déjà une large application de la journée continue.

LIMBOURG.

Le Groupe du Limbourg et le Groupe de Liège exploitent conjointement depuis le 21 décembre 1959 le service public d'autobus Liège-Oreye-Saint-Trond en remplacement de la ligne ferrée électrique.

LIEGE.

Depuis le 1^{er} décembre 1959 nous avons mis en activité un service public d'autobus Herstal - Chênée, d'une longueur de 10 km 889.

**

Une variante de 8 km 500 au service public d'autobus Waremme - Oreye, par Hodeige, Lamine et Pousset a été mise en activité.

HAINAUT.

Nous avons été autorisés à exploiter un service public d'autobus Soignies (S.N.C.B.) - Naast - route n° 55 - Rœulx (centre) - Houdeng-Aimeries - Houdeng-Goegnies - La Louvière - Haine-Saint-Pierre - Morlanwelz.

Le tarif ferré est d'application sur ce service qui comporte 22 sections; la durée du voyage est de 1 h. 01.

Le Groupe du Hainaut a mis en exploitation un service public d'autobus St-Ghislain - Hornu - Warquignies - Boussu - St-Ghislain avec variante d'itinéraire entre Wasmuel et Hornu (4 pavés).

NAMUR - LUXEMBOURG.

Le Conseil d'Administration a marqué son accord pour supprimer le transport des marchandises sur les lignes vicinales Paliseul - Bouillon et Bouillon - Corbion - Pussemange. Le démontage des installations ferroviaires suivra. Rappelons que le service voyageurs est assuré depuis un certain temps par autobus.

Depuis le 1^{er} janvier, le groupe de Namur - Luxembourg a été autorisé à exploiter un service public d'autobus Gembloux - Namur qui dessert Saint-Servais - Rhinnes - Bovesse - Meux - Grand-Leez - Gembloux.

POUR LES PHILATÉLISTES

« La Vie du Rail », le grand hebdomadaire français du chemin de fer, possède un service d'édition de livres traitant de questions sociales, d'éducation familiale et de culture générale.

Au début de cette année, il a publié un catalogue mondial, complet et illustré, des timbres ferroviaires; ce catalogue se présente sous référence Yvert et est vendu 5 francs français nouveaux, soit 50 francs belges environ.

On sait qu'il y a de moins en moins d'amateurs qui se consacrent à une collection de timbres de tous les pays en raison des trop nombreuses émissions et de l'importance de leur valeur.

Nombre de collectionneurs par contre s'attachent depuis quelques années à constituer une collection thématique c'est-à-dire consacrée à une idée comme les sports, les fleurs, les hommes célèbres, les chemins de fer etc.

Les lecteurs désireux d'acquiescer ce livre voudront bien en aviser la rédaction de « Nos Vicinaux », qui se chargera de passer commande et qui indiquera aux intéressés le mode de paiement.

NOTRE PHOTO DE PREMIÈRE PAGE

Cette photo a été prise à Mariemont, par M. J. Bazin.

Le tram 82 relie Charleroi à Mons, en passant par La Louvière, après un voyage qui dure 2 h. 30. En partant de Charleroi, on atteint Mariemont et son musée, en une heure, avec les trams 80 et 82.

La belle rame métallique de la photo roulé en direction de Charleroi et vient de passer devant le parc de Mariemont qui fut créé, il y a quatre siècles, par la reine Marie de Hongrie, sœur de l'empereur Charles-Quint.

Habité au cours du XIX^e siècle par la famille Warocqué, ce domaine fut légué à l'Etat, en 1917, par le dernier représentant de celle-ci, Raoul Warocqué qui, durant des années, avait consacré des sommes considérables pour embellir le parc entourant les ruines de l'ancien château princier et pour réunir dans les salles et les galeries du château actuel, agrandi à cet effet, des chefs-d'œuvre des plus antiques civilisations.

LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT DES AUTOBUS

La S.N.C.V. fait l'acquisition d'appareils perfectionnés de contrôle

On sait que depuis quelques mois la presse quotidienne tient l'opinion publique en alerte au sujet de l'émission des gaz d'échappement par les moteurs diesel des véhicules routiers.

Le problème est tellement vaste qu'il convient de le subdiviser en une série de questions auxquelles nous répondrons brièvement en résumant ainsi les résultats obtenus en ce début de l'année 1960.

Que reproche-t-on au moteur diesel ?

Sur la route, on rencontre des autobus ou des gros camions dont le moteur diesel émet de la fumée noire.

Cette fumée est surtout constituée d'hydrocarbures dont la combustion n'a pas été complète.

Quelle est la toxicité des gaz d'échappement du diesel ?

Lorsqu'un moteur diesel est fortement surchargé ou que les injecteurs et la pompe d'injection sont dérèglés ou encore lorsque le dispositif de suralimentation au démarrage est mis en action sans justification, le moteur diesel émet de la fumée noire.

D'après le professeur F.P. Malschaert, qui dirige depuis de nombreuses années le laboratoire pour la construction automobile et aéronautique de l'Université de Gand, il est établi que dans les *fumées noires*, produites par le moteur diesel, il se trouve *parfois* des quantités mesurables d'agents cancérigènes possibles mais il n'a jamais été établi que ces produits cancérigènes existent dans les gaz d'échappement *normaux* d'un moteur diesel.

Cette mise au point faite, il n'en est pas moins vrai que la fumée noire contient toujours des substances irritantes, que son émission est interdite par le code de la route et qu'elle pourrait constituer une menace pour la santé des habitants des villes. N'oublions pas que la fumée émise par les appareils de chauffage privés ou industriels alimentés au fuel léger ou lourd porte une large responsabilité dans la pollution de l'atmosphère des villes.

Action des pouvoirs publics.

Une commission pour l'étude de la pollution de l'air a été constituée, il y a plus d'un an ; elle a remis ses conclusions au Ministre de la Santé publique. Une enquête approfondie, menée depuis plusieurs mois par les services du Ministère des Transports dans les diverses stations de contrôle technique agréées et surveillées par l'Etat, a permis de formuler une opinion au sujet de la situation actuelle du parc automobile belge au point de vue de la production de fumée.

Est-on armé aux Vicinaux pour lutter contre ce danger ?

Disons d'abord que le conducteur d'autobus ne dispose guère de moyens pour empêcher ce dégagement de fumée, mais il peut le prévenir en conduisant dans les règles de l'art. D'autre part, insistons sur le fait qu'il lui est strictement interdit de toucher au dispositif de suralimentation au démarrage du moteur. Il a, également, comme devoir impérieux de signaler à ses chefs la production de fumée d'échappement noire.

C'est au garage, à la fosse d'entretien, qu'il est possible de diminuer cette émission de fumée, par un réglage adéquat.

Le technicien sait que cette production résulte de trois causes :

- l'apport d'air comburant est insuffisant (filtre à air colmaté) ;
- le débit du carburant injecté est trop fort (suralimentation) ;
- l'élaboration du mélange est défectueuse (mauvais injecteurs).

Nos services techniques ont examiné et suivi le comportement de plusieurs nouveaux véhicules et d'un certain nombre d'autobus équipés de moteurs anciens.

Diverses mesures ont été prises pour assurer la vérification systématique des injecteurs et, éventuellement, leur remplacement par des injecteurs d'un type différent.

La S.N.C.V. a acheté, pour chaque Groupe d'exploitation, des appareils mesureurs de fumée identiques à ceux utilisés par les services du contrôle de l'Etat. Nous disposons donc d'un moyen de contrôle des mises au point effectuées sur un moteur en vue de diminuer la fumée. Nos services techniques sont convaincus qu'un moteur diesel peut fonctionner sans fumée exagérée à condition :

- d'être entretenu régulièrement ;
- d'être conduit avec intelligence.

**

Dans une question parlementaire, M. Duvieux-sart, sénateur, avait signalé au Ministre de la Santé publique les inconvénients graves résultant des émanations de fumée provenant des véhicules automobiles.

Dans sa réponse, donnée le mois dernier, le Ministre annonce que des contrôles sont actuellement en cours avec des appareils spéciaux.

Les contrôles ainsi organisés se poursuivront encore quelque temps afin de permettre de fixer définitivement les bases d'une réglementation officielle qui, selon toute vraisemblance, pourra intervenir d'ici quelques mois.

A la page suivante, nous donnons la photo d'un « mesureur de densité des fumées » installé dans un de nos dépôts, ainsi qu'une description des éléments essentiels de l'appareil.

L'appareil mesureur de densité des fumées appelé « fumimètre » ou « smoke meter »

Cet appareil a été conçu pour mesurer rapidement et de façon exacte la densité des fumées d'échappement.

L'intérieur de l'appareil contient deux tubes de mêmes dimensions. Le premier sert de tube de référence ; il est parcouru par de l'air frais sous légère pression d'un ventilateur électrique. Dans l'autre tube, on introduit un échantillon de gaz d'échappement au moyen d'une canalisation en plastique connectée au tuyau d'échappement.

C'est une cellule photo-électrique et une source de lumière qui vont permettre d'établir une comparaison entre l'opacité de l'air pur et celle de l'échantillon du gaz d'échappement.

La source de lumière et la cellule photo-électrique sont montées sur des bras basculants qui les disposent alternativement en face des extrémités du tube d'air frais et du tube contenant la fumée.

Le fil de sortie de la cellule photo-électrique est connecté à un milliampèremètre qui est étalonné en unités conventionnelles. Le simple basculement de la cellule et de la lumière aux extrémités du tube à fumée per-



Un tube en plastique est adapté au pot d'échappement. C'est une batterie d'accus, visible dans le bas du chariot, qui donne le courant nécessaire au fonctionnement de l'appareil.

met une lecture directe et instantanée de la densité de fumée.

Avant d'entreprendre des mesures de fumée, il est essentiel que le moteur du véhicule à l'essai ait atteint sa température normale de fonctionnement et il est désirable d'examiner la densité de la fumée dans la plus large gamme possible des vitesses du moteur.

Nous avons vu fonctionner l'appareil qui est très sensible. Voici les tolérances actuellement appliquées aux

stations de contrôle technique et aux Vicinaux :

Moins de 30 unités : échappement clair acceptable ;

De 30 à 40 unités : échappement visible mais acceptable en service urbain ;

Plus de 45 unités : pouvant donner lieu à des réclamations ; à modifier ;

Plus de 85 unités : échappement noir à éviter à tout prix.

Le Salon de l'automobile 1960

Le Salon n'ayant plus été organisé depuis 1956, du fait de l'Exposition universelle, celui de cette année a connu un grand succès de foule et un accroissement du nombre des entrées.

Dans les vastes halls d'exposition, le spectacle des nombreuses petites voitures à bon marché suscite des réflexions quelque peu amères chez celui qui s'intéresse aux transports en commun. Et pourtant, cette masse de véhicules individuels, créant des embouteillages et des encombrements dans les villes, va peut-être finalement amener le retour aux transports en commun des conducteurs excédés par les lenteurs du trafic et les difficultés du parquage.

C'est la raison pour laquelle nous nous sommes dirigés directement vers les trois grands locaux qui abritaient les poids lourds routiers et les véhicules industriels, en nous disant : « Pour celui qui se déplace en autobus vicinal, il n'y a pas de problème ! »

La carrosserie Jonckheere exposait

à son stand un autobus jaune et rouge de grande capacité. Cet exemplaire fait partie d'une commande de 200 véhicules passée en 1959 à la firme Brossel qui construit les châssis.

A l'emplacement occupé par la S.A. Matinauto (Mercedes-Benz), nous avons immédiatement repéré un autobus urbain dont la livrée aux couleurs vicinales était étincelante. Il s'agissait d'un des 25 véhicules (châssis Mercedes), dont 10 unités seront équipées de moteurs alimentés au propane. Une commande de 25 véhicules, du même type, a été passée à la firme Camerman qui équipe ses châssis de moteurs Büssing. Ces cinquante autobus urbains sont carrossés par la firme Van Hool.

Nous avons renoncé à vous présenter une photo de ce matériel qui, du fait de la standardisation très poussée, ne diffère guère du matériel que nous connaissons tous. Notons toutefois que la suspension du châssis Mercedes urbain, si elle est à ressort

à lames classiques à l'arrière, est à ressort hélicoïdal à l'avant.

Tournai en exemple

M. Delys, chef de mouvement au dépôt de Tournai, nous a fait parvenir un nouveau dépliant touristique en couleur édité par le bureau du Tourisme et des Beaux-Arts de la vieille cité des cinq clochers.

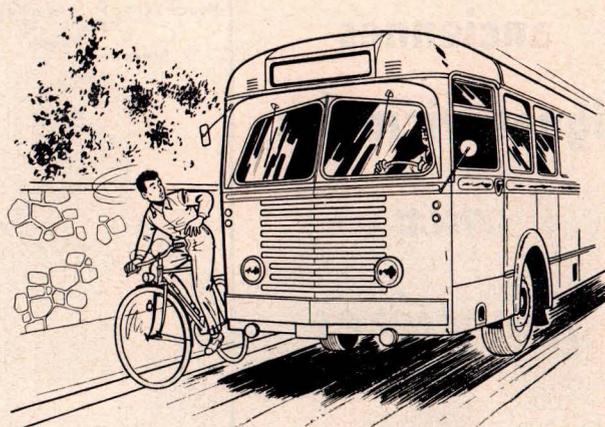
Indépendamment de la qualité de reproduction des clichés, notamment celui de la cathédrale illuminée dans la nuit, ce document présente une caractéristique qui nous intéresse spécialement. En effet, non seulement toutes les lignes urbaines d'autobus sont répertoriées avec leur numéro, mais leur parcours se trouve indiqué sur le plan de la ville.

C'est la première fois que nous constatons cette précision et nous espérons que le Commissariat au Tourisme invitera désormais les Syndicats d'initiative à faire figurer le tracé des services de transports en commun dans leurs dépliants touristiques.

CONDUCTEURS D'AUTOBUS

ATTENTION !

respectez les distances
en dépassant les véhicules
à deux roues et les piétons



Dessin de Phil Dambly.

Dans un récent numéro, nous avons attiré l'attention de nos conducteurs sur le manque total de protection des motocyclistes, vélomotoristes et cyclistes en cas de tamponnement ou de chute. Nous traitons alors de la question primordiale du respect de la priorité.

Considérant l'issue souvent tragique des accidents survenus aux « petits usagers », nous croyons devoir revenir sur cette catégorie d'usagers, en examinant cette fois la question des dépassements.

L'article 21 du Code de la route nous apprend, en son paragraphe 3, que le conducteur amené à effectuer un dépassement a l'obligation de respecter deux principes : s'écarter **autant que de besoin** de l'usager à dépasser et reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire **sans inconvénient pour les autres usagers**.

Le dépassement est-il possible ? Dans l'affirmative, l'est-il **sans danger** ? Telles sont les premières questions que le conducteur de poids lourds doit se poser, en tenant compte du fait que les usagers circulant sur des engins à deux roues ne suivent jamais une trajectoire absolument rectiligne. Le dépassement étant amorcé, il convient de s'assurer que l'espace laissé au véhicule à longer est suffisant. La conduite à gauche et la largeur du poids lourd rendent cette constatation malaisée.

Vient enfin le rabattement vers la droite. Ce mouvement, exécuté une fraction de seconde trop tôt ou d'une manière trop brusque, est de nature à couper la route à l'usager dépassé qui, ne l'oublions pas, n'a nullement l'obligation de ralentir pendant le dépassement.

Lorsque la route suivie est dépourvue de trottoir ou d'accotement en saillie, le dépassement d'un piéton circulant sur la chaussée nécessite également une attention soutenue. Eu égard à la disproportion entre les vitesses, le dépassement d'un piéton constitue un fait brutal et rapide qu'il convient d'annoncer à grande distance. Ici aussi, un espace suffisant sera laissé lors du dépassement. Rappelons également que l'article 13 du Code de la route interdit aux conducteurs de laisser surplomber les trottoirs, refuges, accotements ou pistes cyclables par une partie quelconque du véhicule.

Faute d'observer toutes ces consignes, les chauffeurs de poids lourds s'exposent à des accidents dont la gravité est souvent extrême.

Comme dans les articles précédents, nous mentionnerons quelques cas parmi les nombreux accidents dus au manque de précaution lors du dépassement d'un « petit usager » :

— une cycliste, accompagnée d'une amie, est heurtée

par la paroi du bus lors du dépassement, perd l'équilibre et tombe sous la roue arrière du bus qui lui broie la tête. La mort est instantanée. La victime est âgée de 28 ans.

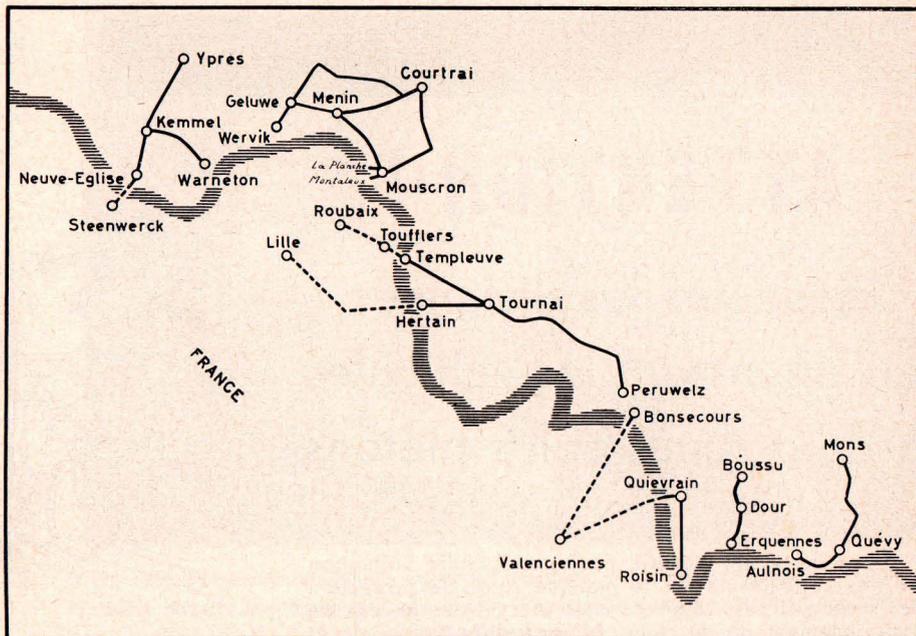
- Au cours d'un virage vers une rue sise à droite, après avoir longé une zone de travaux, un autobus monte sur le trottoir. Un écolier de 11 ans est écrasé entre la paroi du véhicule et le mur d'un immeuble. Issue mortelle.
- En contournant un camion à l'arrêt, un autobus frôle un ouvrier qui se trouve près du camion. La victime, coincée entre les deux véhicules, a encouru de multiples fractures sur tout le corps et reste affligée d'une invalidité permanente importante. — Elle est âgée de 49 ans.
- Lors du dépassement, un autobus touche de son flanc droit un motocycliste qui, perdant l'équilibre, fait une chute. La passagère de la moto, atteinte de multiples fractures, décède quelques heures plus tard. Elle est âgée de 18 ans.
- Au terminus, un conducteur d'autobus est averti qu'il a renversé un cycliste lors du dépassement. La victime roulait au pas d'homme dans le filet d'eau longeant la bordure. L'enquête établit que le bus avait heurté le guidon du vélo. Le blessé, âgé de 32 ans, après une longue incapacité de travail, reste atteint d'une invalidité importante.
- Un conducteur d'autobus est averti par la gendarmerie qu'il a renversé un vélomotoriste lors du dépassement. D'après l'enquête, la victime a été touchée par le garde-boue arrière droit lors du rabattement. Atteint d'une fracture du crâne, l'intéressé, âgé de 62 ans, restera affligé d'une invalidité totale.

En conclusion, nous conseillons à nos conducteurs, tout en respectant scrupuleusement les bandes blanches, de s'écarter le plus largement possible de ces « petits usagers » en les dépassant et dans la mesure où la circulation des usagers venant en sens inverse le permet, compte tenu de la largeur de la voirie. Ils donneront même un bref coup de klaxon.

Si l'arrivée d'un usager en sens inverse ne permet pas un écartement suffisant, il vaut mieux ralentir et même s'arrêter avant de dépasser le « petit usager ».

Les anciennes lignes vicinales aux frontières

(Suite)



YPRES - NIEUWERKE - STEENWERCK (France)

Nous avons ici le cas d'une ligne vicinale belge, établie partiellement en territoire étranger et exploitée avec notre matériel.

Dès 1889, la prise en considération de la concession de la ligne Ypres - Nieuwerkerke, avec embranchement vers Warneton, fut accordée, mais ce n'est que le 21 février 1895 que la demande en concession put être introduite.

Il fut un moment question de confier l'exploitation de cette ligne à une société intercommunale constituée par les communes actionnaires et par la province.

On eut, à l'époque, quelques doutes sur la légalité de ce genre de société et l'on préféra recourir, comme de coutume, à une adjudication publique, laquelle eut lieu le 18-6-1897.

L'exploitation fut confiée à la S.A. des Railways Economiques de Liège - Seraing et à la Compagnie Générale de railways à voie étroite, et c'est le 22 décembre 1897 que la ligne fut ouverte au trafic.

Le 29 décembre 1902, une demande en concession fut adressée par la Société Nationale au préfet du département du Nord, pour l'extension de la ligne depuis la frontière jusqu'à la station de Steenwerck, en France.

La concession pour le prolongement jusqu'à la frontière sur le sol belge fut accordée le 27 novembre 1902 et celle pour la partie en territoire français en 1906. L'ouverture de la section Nieuwerkerke (frontière) - Steenwerck eut lieu le 1^{er} mai 1909.

Il semble certain qu'après la guerre 1914-1918, les trains des Vicinaux n'ont plus jamais dépassé le lieu dit Nieuwerkerke (Le Seau), à la frontière.

TOURNAI - TEMPLEUVE (Toufflers) avec correspondance vers Roubaix

La concession fut accordée le 12 novembre 1898 et l'exploitation fut confiée à la S.A. des Transports Urbains et Vicinaux.

La mise en exploitation de la ligne Tournai - Templeuve eut lieu le 14 mars

1901 et c'est le 16 septembre 1903 que la S.N.C.V. obtint la concession du prolongement de la ligne de Templeuve à la frontière au lieu dit Néchin (La Festingue).

Cette dernière section fut mise en service le 23 avril 1905.

En 1932, la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing ayant demandé la concession du prolongement de sa ligne n° 5 de Roubaix à Toufflers jusqu'à la limite du territoire français au lieu dit « La Festingue », engagea des pourparlers avec la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux afin de réaliser la jonction entre les deux lignes précitées.

L'accord intervenu stipulait que la voie et ses dépendances seraient installées par la Cie T.R.T., tandis que la S.N.C.V. s'engageait à exploiter le tronçon.

La ligne Tournai - Templeuve - Néchin fut électrifiée en janvier 1933.

C'est par ce raccordement qu'en novembre 1950 une rame composée de deux motrices (nouveau type) de la E.L.R.T., passa sur le réseau vicinal et vint faire des essais sur la ligne Bruxelles - Louvain.

Depuis, les lignes électriques françaises et belges ont été supprimées et aujourd'hui le bus vicinal venant de Tournai, donne correspondance à Toufflers au bus allant à Lille.

TOURNAI - PERUWELZ (Bonsecours) avec correspondance vers Valenciennes

La concession de la ligne Tournai - Peruwelz fut accordée le 12 novembre 1898.

Lors de la mise en adjudication de l'exploitation, le 31 janvier 1900, 6 sociétés remirent des offres. L'exploitation fut finalement confiée à la S.A. de Transports Urbains et Vicinaux.

La section Tournai - Fontenoy (là où eut lieu une des plus sanglantes batailles de l'histoire) fut ouverte au public le 5 octobre 1902 et on inaugura la section Fontenoy - Peruwelz le 1^{er} mai 1903.

La vapeur céda la place à l'autorail durant l'entre-deux guerres et l'autobus a remplacé l'autorail le 23-8-1953.

La photo ci-contre montre l'ancien tram à vapeur français qui allait de



Peruwelz (Bonsecours) à Valenciennes.

Actuellement, l'ancienne voie en cul-de-sac du tram « vapeur » a été remplacée par une voie en boucle, mais les départs du tram électrique vers Valenciennes ont encore lieu au même endroit.

Dans les archives photographiques de « Nos Vicinaux », nous possédons une carte postale illustrée montrant un tram à cheval en service entre le centre de Péruwelz et la basilique de Bonsecours. Après la guerre de 1914-1918, ce tram à cheval fut supprimé et les voyageurs, désirant prendre le tram français vers Valenciennes, ont passé la frontière, à pied, durant plus de trente ans.

Aujourd'hui, l'autobus vicinal Tournai - Péruwelz a son terminus à l'église de Bonsecours, derrière laquelle se dressent les poteaux frontières ; il n'y a qu'à prendre la route que l'on voit sur la carte postale pour arriver au point de départ du tram de Valenciennes.

TOURNAI - HERTAIN

avec correspondance vers Lille

La concession de la ligne fut accordée le 30 novembre 1910 et déjà le 25 juin 1911 le premier train à vapeur partait du dépôt de Tournai vers la frontière.

La ligne Tournai - Hertain fut électrifiée en 1932.

Le 18 mai 1952 le tram électrique était remplacé par l'autobus sur la section Tournai Hertain continuant à assurer la correspondance avec les autobus départementaux français.

Le 1^{er} avril 1954 les départementaux décidèrent de se limiter à Baisieux tout en continuant les relations vers Lille.

La S.N.C.V. décida de prolonger son service jusqu'à Baisieux afin de continuer à être en relation avec les services français.

QUIÉVRAIN - ROISIN

avec correspondance vers Valenciennes

La demande de concession de la ligne Quiévrain - Roisin fut introduite en 1888 et accordée le 28 février de l'année suivante.

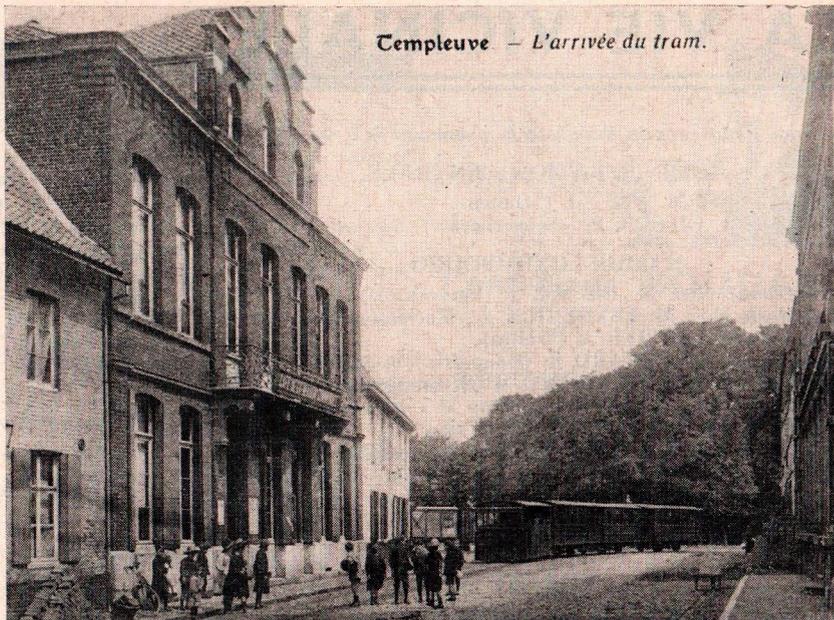
C'est la Société des Chemins de fer économiques du Nord, déjà concessionnaire d'un nombre important de lignes de la région de Valenciennes, qui fut sollicitée pour exploiter la ligne Quiévrain - Roisin, et, la même année encore, un accord fut conclu entre les Vicinaux et la S.C.F.E.N.

La section Quiévrain à la frontière (1 km 28) fut ouverte le 15 mars 1890 et la mise en exploitation de la section la plus importante Quiévrain - Roisin eut lieu le 10 novembre 1890.

Dans ces régions frontalières, la vapeur connut de beaux jours jusqu'au 1-9-1935, puis l'autorail prit la relève jusqu'en 1954.

En 1934, la ligne du tram de Valenciennes - Blanc-Misseron fut prolongée en Belgique jusqu'à la gare de Quiévrain (S.N.C.B.). Après la déclaration de la guerre, en 1939, le terminus de la ligne électrique française fut ramené au poste frontière de Blanc-Misseron.

C'est un autobus vicinal qui relie aujourd'hui Quiévrain à Roisin, ligne dont les deux terminus se trouvent à proximité de la frontière.



Templeuve - L'arrivée du tram.

COURTRAI - WERVIK - MENIN COURTRAI - MOUSCRON - MENIN

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte ci-contre pour se rendre compte qu'il s'agit de lignes frontalières qui méritent de figurer dans cette étude, bien qu'elles n'aient pas eu de liaison directe avec des lignes secondaires françaises.

La concession de la ligne Courtrai - Moorsele - Geluwe - Wervik, avec extension de Geluwe à Menin, fut demandée en 1889 et accordée le 7 juin 1890.

La première section, Menin - Ledegem, fut mise en exploitation le 8 décembre 1892 ; les sections Courtrai - Ledegem et Geluwe - Wervik furent ouvertes le 13 février 1893.

L'exploitation de la ligne fut concédée, sans adjudication préliminaire, à la S.A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal de Courtrai - Menin - Wervik, sorte de société intercommunale composée des communes actionnaires de la ligne.

La section Geluwe - Menin fut électrifiée le 2 octobre 1932 et l'année suivante, le 16 avril 1933, on inaugura une nouvelle section Menin - Wevelgem - Bissegem qui assurait une liaison directe avec Courtrai ; cette ligne fut immédiatement exploitée par tram électrique.



L'arrêté royal de concession de la ligne Courtrai - Mouscron - Menin est daté du 8 septembre 1897.

La section Mouscron - Menin fut la première ouverte au trafic, le 8 août 1900.

Ensuite, la ville de Courtrai fut reliée à Mouscron le 15 juin 1902.

A cette importante ligne frontalière allait s'ajouter, le 24 mai 1906, la section Mouscron - Montaleux, sorte d'antenne donnant directement à la frontière.

On passa à l'électrification de Mouscron - Menin le 19 juin 1932 et de Mouscron - Montaleux le 3 juillet de la même année. On inaugura, le 24 décembre 1932, une nouvelle section Mouscron (La Marlière) - Mouscron (La Planche), ce terminus se trouvant également à proximité de la frontière.

Ce n'est que le 25 mai 1939 que la section Courtrai - Mouscron fut électri-

fiée à son tour.

Signalons que les voyageurs qui empruntaient la ligne électrique locale Menin (gare) - Menin (Les Baraques) n'avaient que 5 minutes de marche pour emprunter, en territoire français, la ligne R du réseau de Tourcoing qui avait son terminus à Halluin.

Comme on s'en rend compte, cet ensemble de lignes, assez compliqué à première vue, a rendu de grands services pour le déplacement de la main-d'œuvre régionale de la Flandre Occidentale, attirée par les possibilités de travail dans les usines textiles de Roubaix - Tourcoing.

Aujourd'hui, toutes ces lignes sont desservies par autobus à l'exception de la ligne électrique (K.M.x) Courtrai - Mouscron - Montaleux.

BOUSSU - DOUR - ERQUENNES

Nous ne citerons que pour mémoire la ligne Boussu - Erquennes, car s'il fut question d'envisager une liaison vers Bavai (France) — la concession fut même accordée — cette extension en territoire français n'a jamais été construite. La demande de concession de Boussu - Erquennes, introduite le 19 mai 1894, fut accordée le 20 juin 1895. Rappelons incidemment qu'à l'époque, la ligne Mons - Boussu appartenait à l'Etat. L'ouverture de la ligne Boussu - Dour eut lieu le 14 juillet 1896 et l'exploitation fut confiée à la S.A. des Vicinaux montois.

La ligne Mons - Boussu fut cédée à la S.N.C.V. le 1-7-1928.

Les sections Boussu - Dour et Dour - Erquennes furent électrifiées respectivement le 7 février et le 31 décembre 1931 et sont toujours en exploitation.

MONS - QUEVY - AULNOIS

La construction de la ligne fut réalisée en trois parties :

Mons - Harvengt : le 4-4-1907

Harvengt - Quévy-le-Grand : le 16-6-1908

Quévy-le-Grand - Aulnois : le 1-8-1910.

Aujourd'hui, un autobus vicinal relie Mons à Aulnois ; à la halte « Goegnies-Chaussée » la frontière passe dans l'axe de la route. A ce point d'arrêt, un autobus français assure la correspondance vers Maubeuge.

LA VIE VICINALE

Nous avons appris avec joie la naissance de :

ADMINISTRATION CENTRALE

Ludovicus chez M. BES Ed. (Schoten).
Kurt chez M. GILSON Pr. (Schaarbeek).

NAMUR-LUXEMBOURG

Marie-Noëlle chez M. BROSE J. (Forges).
Anne-Marie chez M. FREDERICK E. (Mariembourg).
Alain chez M. OLIVIER A. (Wellin).
Béatrice chez M. GERARD R. (Bonnert).
Christine chez M. MOUCHART M. (Romedenne).

LIEGE

Marie chez M. FRANÇOIS J.-L. (St-Georges-sur-Meuse).
Josiane chez M. MEULDERS A. (Jupille).
Guy chez M. MONARD S. (Val Meer).
André chez M. PRENTEN J. (Val Meer).
Patricia chez M. YERNA M. (Ans).

HAINAUT

Alex chez M. LACROIX J. (Gouy-lez-Piéton).
Jean-Marc chez M. DELATTRE J. (Flénu).
Alain chez M. LEJEUNE A. (Jumet).
Jacqueline chez M. BOURLARD E. (Nouvelles).
Brigitte chez M. DUHAUT V. (Ath).
Véronique chez M. HAMEL C. (Gosselies).
Philippe chez M. BERNIER E. (Frasnes-lez-Gosselies).

BRABANT

Francine chez M. MEURRENS R. (Wavre).
Maria chez M. DE REUSE P. (Pamel).
Marie chez M. WILLEMS Ph. (Engsbergen-Tessengerlo).
Francis chez M. LUCKX M. (St-Kwintens-Lennik).
Philippe chez M. DETIENNE J. (Tourinnes-St-Lambert).
Benny chez M. CRETEN P. (Orsmael-Gussenhoven).
Lena chez M. VERHERTBRUGGEN P. (Wolvertem).
Ingrid chez M. TONDEUR J. (Herfelingen).
Dirk chez M. GILLEKENS Fr. (Huldenberg).
Alex chez M. GOEMANS Is. (Linden).
Noël chez M. ROSSILLON J. (Noduwez).
Patrik chez M. PATERNOSTER J. (Oetingen).
Marleen chez M. JACOBS Fr. (Beigem).
Josiane chez M. DANAU M. (Herfelingen).
Marie-Line chez M. LECLERCQ Al. (Nivelles).

Nous sommes heureux de vous apprendre que :

LIEGE

M. PIRLET François a épousé Mlle SOKOLOFF Glikérie.

HAINAUT

M. SAYE Robert a épousé Mlle PIETRONIS Josette.
M. MONTIGNY Julien a épousé Mlle RICAIL Marie-Jeanne.
M. ANTONSON Georges a épousé Mlle MAHY Léonie.
M. LACROIX Jean a épousé Mlle LECOCQ Eliane.

BRABANT

M. ROSSAERT Théo a épousé Mlle VEECKMANS Alb.
M. STERCKX René a épousé Mlle PAQUES Germaine.
M. EMLIT Camille a épousé Mlle BOUQUIAUX Fr.
M. JORDENS Joris a épousé Mlle GOOLIS Georgette.



Luts J.

Est entré comme apprenti le 7-2-1909 à Hasselt. Puis après être devenu ajusteur il fut successivement machiniste puis conducteur électrique. Il totalisait 51 ans de service.



Ghillebert R.

Est entré en service le 23 janvier 1920 sur les lignes de la côte en qualité de conducteur électrique. Il appartient au dépôt d'Ostende durant toute sa carrière.



Toreele G.

A débuté au réseau du littoral le 4 juin 1912 comme receveur. Il termina sa carrière comme commis auxiliaire à Ostende.



De Dobbeleer E.

Est entré aux Vicinaux comme machiniste, au dépôt de Leerbeek, le 1^{er} mai 1909. Il devint plus tard conducteur d'autorail et il resta dans cette fonction jusqu'à sa mise à la retraite.



Stijns K.

Est entré le 6 février 1911 aux Voies et Travaux des lignes de la campine anversoise. Il termina sa carrière à Mol avec le grade de chef-piocheur.



Conings P.

Né le 22 août 1894, il est entré aux Vicinaux dans les Flandres comme ajusteur en 1922. Il passa dans les bureaux en 1930, et fut nommé commis en 1931.



Corbeels Fr.

Né le 23 juin 1894, il entra aux chemins de fer Vicinaux le 15 avril 1913. Il fut longtemps conducteur électrique au dépôt de Haacht.



Crabbé Th.

Débuta aux Vicinaux comme transbordeur en 1915. Il devint rapidement chauffeur et fut nommé machiniste en 1935. Il termina sa carrière comme conducteur d'autorail.



De Vroede G.

A débuté comme piocheur à Leerbeek en 1911. Il a passé les deux guerres aux Voies et Travaux et ce n'est qu'en 1956 qu'il fut transféré à l'atelier de peinture.



Reniers D.

Né le 22 août 1894, il est entré aux Vicinaux le 1 octobre 1918. Pendant la plus grande partie de sa carrière il fut machiniste sur les lignes de Louvain.

CEREMONIE DU NOUVEL-AN ET REMISE DE DECORATIONS

Suivant la tradition, le personnel s'est réuni au grand complet à l'occasion du Nouvel-An. Cette petite cérémonie a eu lieu le lundi 4 janvier.

A 11 heures précises, M. Hoens, Directeur général, accompagné de M. Declercq, Inspecteur général, vint prendre place à la table des Directeurs et chefs de service.

M. le Directeur général adressa ses vœux de bonheur à tous et insista sur l'importance d'une bonne santé, car elle représente, dit-il, un capital dont on ne peut supputer les intérêts.

M. Hoens dit ensuite quelques mots au sujet des promotions de grade et des résultats d'exploitation de 1959 qui dans l'ensemble furent relativement satisfaisants.

Puis, sous les applaudissements de l'assistance, M. le Directeur général remit des distinctions honorifiques à un de ses proches collaborateurs et aux fonctionnaires et agents dont les

- noms suivent :
- M. De Boeck, J., Ingénieur en Chef - Chef de service, qui est promu Commandeur de l'Ordre de Léopold ;
 - MM. Cocriamont, G., Chef de bureau (poste important) et de Walque, R. Inspecteur (poste important) qui sont nommés Chevalier de l'Ordre de Léopold (mouvement du 8 avril 1959) ;
 - MM. Humblé, S., Conseiller adjoint et Kerremans, B., Inspecteur principal, qui sont promus Chevalier de l'Ordre de Léopold ;
 - M. Bruynbroeck, J., ouvrier qualifié, qui obtient les Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne (mouvement du 15 novembre 1959).

DECORATION CIVIQUE.

- M. Defraigne, J., Inspecteur, qui reçoit la Médaille civique de 1^{re} classe pour 25 années de service.



Les
PROPOS
du
Contrôleur BOUDARD

RECEVEUR : Tiens, aujourd'hui pour la première fois, j'ai eu comme voyageur un collègue d'un autre Groupe utilisant sa carte de service.

BOUDARD : C'est certainement une grande facilité pour chacun et j'espère qu'on n'en abusera pas.

R. : Je pense que cette mesure a été accueillie avec plaisir par tout le monde et qu'au point de vue social c'est une date à retenir: **LE 14 DECEMBRE 1959!**

Dites, chef, à propos de la discussion que vous avez eue l'autre fois concernant les enfants de moins de 10 ans, vous avez oublié de parler du cas des parents qui voudraient utiliser une carte de voyages multiples pour payer la place de deux enfants de moins de 10 ans voyageant ensemble.

B. : Je ne l'avais pas oublié mais on ne peut pas tout dire en 5 minutes de battement. En effet, lorsque 2 enfants de moins de 10 ans voyagent ensemble, j'ai dit qu'on devait leur donner un seul billet simple pour eux deux. Ils bénéficient donc ainsi d'une réduction. Mais il ne peut être question de payer le déplacement de ces jeunes voyageurs en faisant annuler une seule case d'une carte à voyages multiples. En effet, chaque case représente un voyage à prix réduit et, en principe, les réductions ne peuvent pas être cumulées.

R. : C'est facile à comprendre et à retenir tout comme le millésime 1960; je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais les années précédentes je me trompais souvent pendant tout le mois de janvier; cette année-ci cela a été tout seul!

B. : C'est ce qu'on appelle une décade ou, mieux, une décennie. En dix ans, le monde a évolué à une vitesse extraordinaire. Savez-vous que le stylo à bille, le potage en sachet, le microsillon et le cinémascope ont à peine dix ans d'existence?

R. : Oui, et pensez à l'utilisation massive des plastiques dans tous les ménages. Il y a aussi à peine dix ans de cela!

B. : Et les voitures privées? Leur nombre depuis 1950 n'a pas cessé d'augmenter. A propos, savez-vous pourquoi les gens, qui ont acheté une auto à crédit n'aiment pas de prendre l'autobus?

R. : ?

B. : Parce qu'ils doivent payer leur coupon en une fois!



Au premier rang : M. J. Bruynbroeck, M. J. De Boeck, M. G. Cocriamont, M. S. Humblé. Au second rang : M. B. Kerremans, M. J. Defraigne et M. R. de Walque.

HONNEUR A NOS RETRAITES



Roeland J.

A débuté comme conducteur le 24 juillet 1917, au dépôt de Mont-St-Jean (Brabant). Il fut nommé contrôleur en 1928 à Bastogne. Il fut promu chef de mouvement en 1942. Il était bien connu des habitués de la ligne de Bruxelles-Waterloo.

Vierset C.

A débuté comme receveur le 6 avril 1921, il fut nommé chef de station de Mont-St-Jean (Brabant). Il fut nommé contrôleur en 1928 à Bastogne. Il fut promu chef de mouvement en 1942. Il était bien connu des habitués de la ligne de Bruxelles-Waterloo.

De Vos A.

Est entré en service à Assebroek le 1^{er} juillet 1911 comme conducteur électrique et durant toute sa carrière il a conduit des motrices électriques.

De Coster J.

Est entré en service le 28 juin 1922 au dépôt de Dilbeek et durant toute sa carrière il fut contrôleur sur les lignes de Bruxelles - Ninove et Dilbeek.

Nouvelles de l'Administration Centrale et de nos Groupes d'Exploitation

Nous inaugurons, ci-dessous, une nouvelle rubrique et espérons qu'elle sera régulièrement alimentée par nos correspondants.

Exceptionnellement nous mentionnons les noms d'un certain nombre d'agents qui ont fait l'objet d'une promotion en fin d'année; nous nous sommes volontairement limités aux cadres du « mouvement » qui intéressent la majorité de nos lecteurs.

Administration Centrale

L'hiver 1959-1960 aura été néfaste à plusieurs de nos pensionnés. En effet, de novembre à fin janvier, nous avons été successivement avisés du décès de M. M. Verding, jadis attaché au service de réception, de M. C. Belva, qui fut le photographe attitré du matériel roulant, de Mme Vve Martens, la pensionnée centenaire à laquelle nous avions consacré un article dans le numéro septembre-octobre 1959 et qui s'est éteinte à l'âge de 102 ans. Le jour de Noël, disparaissait le doyen de nos pensionnés, M. Fr. Albert qui fut un des premiers contrôleurs d'exploitation de l'Administration Centrale et le 28 décembre nous apprenions le décès de M. Liégeois, qui fut un cartographe du réseau ferré. Enfin, le 16 janvier c'était M. Grégoire, inspecteur principal, qui décédait à l'âge de 73 ans.

Le 3 décembre, tout le personnel attendait avec anxiété les nouvelles du terrible accident de moto survenu à M. R. Dutry, notre électricien-maison. Heureusement, nous pouvons annoncer que notre collègue est en voie de guérison complète, mais il se passera encore quelques mois avant que nous puissions le voir parmi nous et lui témoigner toute notre sympathie; qu'il reçoive ici, avec sa famille, nos meilleurs vœux de rétablissement.

A la fin décembre, notre ami O. Fabry, qui partait en retraite le 5 janvier, fut l'objet d'une manifestation de sympathie organisée par son directeur, M. Rousseau, entouré du personnel de la direction des Finances. Nous souhaitons au grand « navetteur » que fut M. Fabry une retraite paisible dans son village de Forville, auquel il est resté fidèlement attaché.

Brabant

Le 31 décembre 1959, au cours d'une cérémonie intime, qui eut lieu rue Bara, M. Dierickx, chef de service à Dilbeek, fit ses adieux aux collègues de la direction.

M. le Directeur Cuvelier rappela la

carrière de M. Dierickx qui débuta à « La Roue »; il fut longtemps le bras droit de M. Dejonghe avant que celui-ci ne vint à Cureghem. En 1946, il fut nommé à Dilbeek, où pendant 14 ans il fut un chef actif et respecté. En lui remettant un cadeau, M. Cuvelier souligna que le futur pensionné n'avait pas voulu le traditionnel fauteuil; M. Dierickx remercia avec émotion.

On sait qu'au début de l'année M. Van Cam, président de l'Espoir Vicinal, fut victime d'un grave accident d'automobile. Notre ancien chef d'atelier se rétablit progressivement, mais on peut dire qu'il revient de loin; qu'il reçoive ici nos meilleurs vœux de guérison.

Le 18 janvier est décédé M. Colson, chef de dépôt de 1^{re} classe; on le savait malade depuis quelques semaines. Notre collègue était entré en 1913 au dépôt de Chastre; en 1937, il était venu à Cureghem, comme commis, et en 1946, il avait été nommé chef de station à Sart-Risbart, puis il était revenu rue Bara. Nous conservons de lui le souvenir d'un bon camarade.

*
**

M. Vermeiren C., Chef de mouvement de 1^{re} cl., qui dirigeait le dépôt d'Uccle-Calevoet, a été transféré à Dilbeek et remplace M. Dierickx, qui a pris sa retraite.

M. Vander Heyden, commis de 1^{re} cl. a été nommé chef de dépôt de 1^{re} cl. à Uccle-Calevoet.

C'est M. Schaumans qui occupe désormais le dépôt de Mont-Saint-Jean.

M. Leclercq L., contrôleur, est nommé chef de dépôt de 1^{re} cl. à Nivelles.

M. Ruelle, chef de station de 1^{re} cl. devient chef de dépôt de 1^{re} cl. à Chastre.

ACTES DE PROBITE

Le receveur LECOQ du dépôt de Chastre a trouvé dans l'autobus Fleurus - Gembloux un portefeuille contenant 7.500 F, qu'il s'est empressé de remettre.

Au cours de son service sur Fleurus - Gembloux, le receveur DAVID a trouvé une somme de 2.700 F dans l'autobus. Il a immédiatement remis l'argent au sous-chef de gare à Gembloux.

Le receveur M. GETTEMANS du dépôt de Leerbeek a trouvé sur le tram Z 9 billets de 100 F. A l'arrivée place Rouppe il confia l'argent au chef de départ qui put le remettre au propriétaire.

Hainaut

Le conducteur - receveur BELIN F. a trouvé sur la route Tournai - Frasnes, territoire de la commune de Melles, un portefeuille contenant 2.280 F et des pièces d'identité.

Le propriétaire fut très heureux de rentrer en possession de son bien une heure plus tard.

Les nominations suivantes ont été

faites dans les cadres du personnel du Mouvement:

M. Comblé R., contrôleur, est devenu chef de mouvement de 2^e cl. à Mons.

Ont été nommés contrôleurs: MM. Druine F., Cornez J., Van Clair A., Jau-monet G.

Namur-Luxembourg

L'ATELIER D'ANDENNE-SEILLES A L'HONNEUR

L'atelier d'Andenne-Seilles s'est vu décerner le 26 novembre dernier les récompenses attribuées aux entreprises lauréates d'un Concours de la Sécurité pour les années 1957 et 1958, institué par la province de Liège (catégorie des ateliers occupant de 50 à 200 agents).

C'est à ce titre que M. Lefever, Inspecteur technique et MM. Decloux J. et Libion Cl., délégués ouvriers du Comité de Sécurité, ont été invités à la remise des prix au Palais Provincial de Liège. Vous trouverez une relation de cette cérémonie à la page 14.

Savez-vous que :

— Emu par la catastrophe de Fréjus, le personnel de l'atelier d'Andenne a décidé de verser, à l'intention des sinistrés, le montant (4.000 F) des deux dernières primes acquises au Concours-Sécurité.

— Le 15 décembre 1959, l'atelier d'Andenne clôturait sa « troisième année sans accident chômant ».

ACTES DE PROBITE

Les agents : Tréfois, L. (Onoz), Bertholet, R. (Florennes), Olivier, A. (Wellin), Henrard, F. (Florennes), Delforge, G. (Namur), Guidosse, A. (Mariembourg), Danloy, H. (La Roche), Evrard, J. (Amberloup), Brosse, G. (Forges), Davreux, N. (Mariembourg), Chenu, M. (Florennes), Dropsy, U. (Mariembourg), Dandoy, A. (Namur), Delcourt, J. (Namur) et Colin, M. (Salzinnes), ont rapporté à leur chef de dépôt respectif des porte-monnaie, des sacs de dame, des portefeuilles contenant des sommes allant de 350 F à 13.700 F. Il nous faut cependant accorder une mention spéciale à M. Danloy, H., qui a trouvé une somme de 13.700 F, ainsi qu'à M. Evrard, qui a pu remettre à sa propriétaire des documents de valeur et une somme de 5.250 F.

Merci à tous ceux qui, par leur attention soutenue et par leur parfaite honnêteté contribuent à maintenir la bonne réputation de la S.N.C.V.

NOMINATIONS

M. Dropsy, chef de station de 1^{re} cl. est nommé chef de mouvement de 2^{me} cl. à Melreux.

M. Gilson, contremaître, est nommé chef de mouvement de 2^{me} cl. à Forges.

M. Jentgen, ancien chef de station de 2^{me} cl. à Houffalize, a été transféré à Namur avec le titre de contrôleur.

LE DECES DE M. C. BRANDT

C'est avec émotion et tristesse que le personnel du Groupe de Namur-Luxembourg a appris la mort de M. Camille Brandt, décédé le 18 janvier 1960, après une longue maladie.



M. Camille Brandt.

Né le 8 février 1903, il était entré comme commis à la S.N.C.V. le 26 octobre 1919. En 1924, il était nommé contrôleur et allait poursuivre, au service du Mouvement, une carrière remarquable. Il fut successivement : chef de mouvement de 2^{me} cl. le 1^{er} janvier 1938, puis, le 1^{er} janvier 1941, chef de mouvement de 1^{re} cl. ; le 1^{er} janvier 1944, il fut nommé chef de service de 2^{me} cl. ; il obtint, en 1946, le grade de chef de service de 1^{re} cl. et, enfin, en 1949, celui de chef de service important.

M. Brandt était, faut-il le dire, très connu dans tout le Groupe Namur-Luxembourg ; son activité dynamique l'avait amené à nouer des contacts fréquents avec les agents des stations les plus éloignées de nos Ardennes.

Nos Vicinaux présente ses condoléances émues à la famille du défunt.



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de nov.-déc. 1959.	Années de service	Groupe
STYNS J., chef piocheur	42	Anvers
RAATS H., chef de service 2 ^e cl.	41	»
GYSELS L., conducteur él.	40	»
VAN DER SCHOOT K., receveur	33	»
TORREELE G., commis auxiliaire	47	Flandre Occ.
WITDOUCK A., machiniste 1 ^e cl.	44	»
DE VOS A., conducteur él.	42	»
WILLEM E., contrôleur	39	»
DEWEERDT G., receveur	36	»
GHILLEBERT R., conducteur él.	36	»
VAN KEIRSBILCK N., receveur	33	»
VAN BELLE R., receveur	29	»
DESMEDT A., receveur	29	»
SIERENS H., chef piocheur	33	Flandre Or.
DE SMEDT V., receveur	46	Brabant
DE DOBBELEER E., machiniste 1 ^e cl.	45	»
ROELAND J., contrôleur	42	»
OP DE BEECK J., chauffeur	40	»
VAN NUFFELEN F., conducteur	40	»
SCHULZE H., receveur	39	»
DIASSON L., ouvrier d'élite	39	»
VAN DEN BOSCH H., ouv. qu. 1 ^e cl.	38	»
DE COSTER J., conducteur él.	37	»
HELSEN P., piocheur	23	»
LUTS J., machiniste 1 ^e cl.	41	Limbourg
PAQUIE H., piocheur	33	»
GOSSELIN E., chauffeur	27	Hainaut
HORMEAU E., brigadier	26	»
COULON E., conducteur él.	35	Liège
BRUNINX J., receveur	26	»
PIRSON A., ouvrier d'élite	30	Namur-Lux.

L'AMICALE DES APPOINTÉS DU BRABANT

(A.A.V.B.)

L'AMICALE des appointés du Brabant, que préside actuellement M. L. Bauters, peut être fière de sa vitalité et de son activité.

Quels sont les buts envisagés ? Créer et resserrer les liens d'amitié entre appointés du groupe du Brabant, sans distinction de grade. Des excursions, des visites guidées, des soirées de bal, etc., sont les moyens choisis. D'autre part, l'existence d'une caisse de décès et d'une caisse de naissance y ajoute un caractère social.

Parmi les quelque 120 membres, nombreux sont ceux qui se souviennent encore des voyages effectués par l'A.A.V.B. : Paris (2 voyages), la Normandie, le Nord de la France, Lourdes et la côte Basque, le Grand-Duché, la Hollande (3 voyages), l'Allemagne (3 voyages), Londres, etc...

Les organisateurs n'ont pas pour autant négligé notre pays ; de nombreuses excursions en ont mieux fait connaître les beautés.

Voici un aperçu du programme 1959 : la Procession du Saint-Sang à



L'Amicale des Appointés du Brabant au cours de la traversée de la Seine.

Bruges, Wenduine, le premier week-end de juin, excursion devenue classique, visite de Louvain le 29 mai. Du 5 au 13 septembre, un mémorable voyage à Lourdes et à la côte Basque.

Quant à 1960, on pourra juger de l'activité des organisateurs en examinant le calendrier mis sur pied :

Février : projection de films et photos en couleurs de Lourdes (voyage 1959).

Mars : soirée à l'I.N.R.

Avril : visite guidée d'une installation de la S.N.C.B.

1^{er} mai : visite aux Florales gantoises.

Fin mai : Week-end traditionnel au Home de Wenduine.

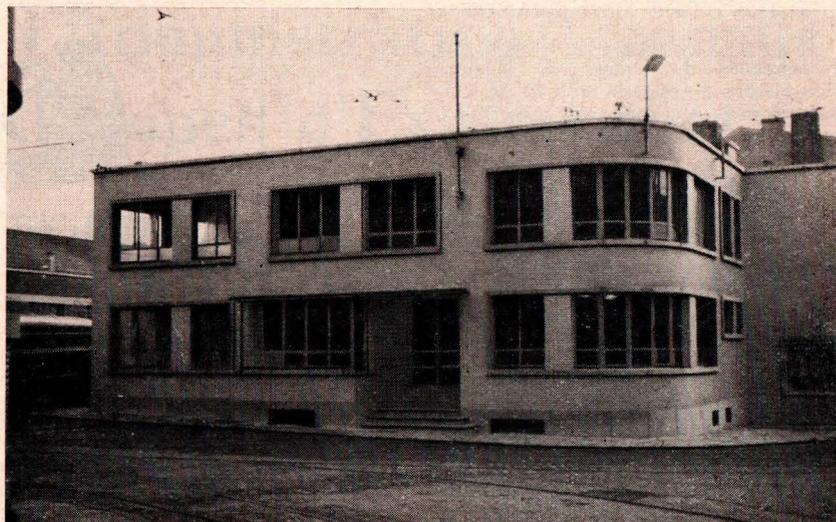
Juillet : Une journée à Hofstade.

Août : Voyage d'une semaine au Tyrol.

Pour les mois suivants : le programme est à l'étude.

Puisse cette activité inciter d'autres groupes à créer les mêmes contacts.

Construction d'un nouveau bâtiment au dépôt de Liège

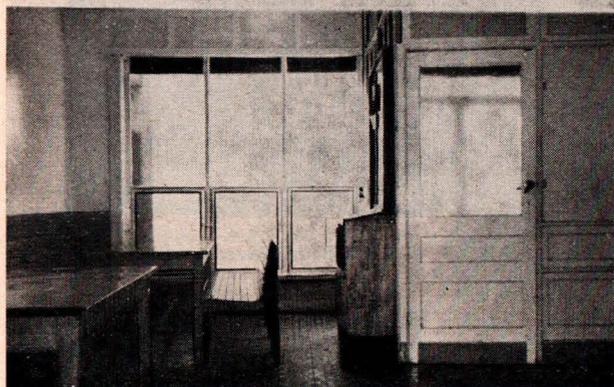
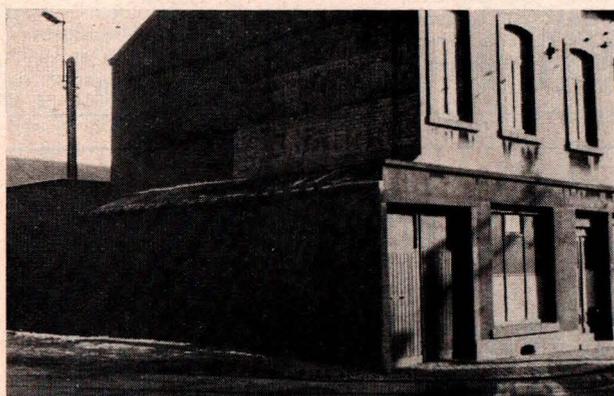


(Photos Galand.)

Deux maisons vétustes et sombres, qui flanquaient le dépôt de Saint-Gilles à front de rue, abritaient, faute de mieux, la salle des gardes et le bureau des contrôleurs.

Elles ont été démolies en 1959 en raison de l'insuffisance, de l'exiguïté, de l'insalubrité et de l'inconfort de leurs pièces.

Sur cet emplacement se dresse maintenant une construction moderne, présentant trois façades en briques jaunes de parement, percées de larges baies.



Au-dessus, une vue de l'ancien bâtiment à front de la rue St-Nicolas et en-dessous un aspect de l'ancienne salle des gardes. Bien sûr, il faisait propre, mais cependant quelle différence avec la netteté et la clarté des locaux du nouveau bâtiment représentés à la page opposée.

Disposée perpendiculairement à la voie publique, elle fait face aux bâtiments administratifs dont la construction, dans un style analogue, remonte à 1939.

L'avant-cour de 17 mètres de largeur, formant l'entrée de nos installations, sépare les deux immeubles.

Quoiqu'elle n'ait pas été décidée dans un souci d'esthétique, cette nouvelle construction a complètement et heureusement changé l'aspect du dépôt.

Mais si, en toute logique, on a tiré parti de cette réalisation pour donner aux installations vicinales de Liège l'allure qui leur convenait, le but poursuivi était de mettre des locaux confortables à la disposition du personnel.

Disons de suite que ce but a été atteint.

Précédée d'un petit perron et protégée par un auvent, la double porte d'entrée, métallique et vitrée, est placée en retrait. Elle ouvre sur un large hall pavé de grandes dalles noires et blanches disposées, alternativement, en losanges. Cette combinaison est du plus bel effet !

A droite, se trouve le bureau des contrôleurs dont les fenêtres donnent sur la rue et sur l'entrée du dépôt. Un guichet vitré y a été prévu.

A gauche est situé le bureau du chef de dépôt. Cette pièce comporte une large fenêtre du type « Bow-window », d'où la cour du dépôt est visible sur toute son étendue.

Immédiatement après, toujours à gauche du hall, se présente l'entrée d'une claire et spacieuse salle des gardes, meublée de tables et de chaises tubulaires.

Sitôt la porte franchie, deux valves murales accrochent le regard : l'une, à gauche, est destinée aux ordres de service de la Direction, et l'autre, à droite, aux avis syndicaux.

Très important pour le personnel roulant, ce local est toujours animé. Il communique avec la salle des cassettes qui contient 160 logettes métalliques pourvues chacune d'une porte cadenassée, avec étiquette nominative.

A droite, en entrant, on remarque un vestiaire dernier cri dans lequel des lampes infra-rouges, suspendues au plafond, sont disposées pour pouvoir, éventuellement, sécher les vêtements.

Mais revenons au hall dans le fond duquel un dégagement nous conduit, vers la droite, dans de belles et modernes installations sanitaires (urinoirs, lavabos, w.-c.).

Ce dégagement montre, appuyé au mur postérieur, un escalier, dont les larges marches sont garnies, par mesure de sécurité, de nez en caoutchouc noir coulés dans la masse.

Peint en vert clair et pourvue d'une main courante en polyvinyl doré, une balustrade en fer forgé achève heureusement la décoration de cet ouvrage de bon goût.

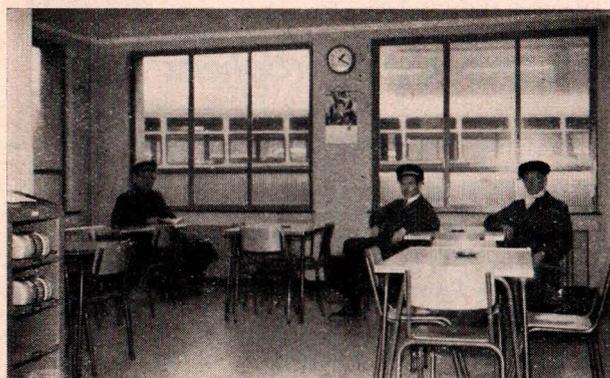
Empruntons-le pour gagner l'étage.

Nous accédons au réfectoire des employés (côté rue), flanqué d'une petite cuisine contenant un évier, un chauffe-eau, une armoire pour ranger les cafetières et les tasses.

Mesurant environ 8 m × 7,45 m, ce réfectoire est séparé de la salle de réunion (côté cour) de 9,16 m × 8,15 m, par une cloison en simili-cuir. Chacune des deux parties de cette dernière peut, en coulissant sur un rail fixé au plafond, se replier en accordéon.

Lorsque des circonstances spéciales amènent un grand concours de monde, par exemple lors de la remise de distinctions honorifiques à des agents du personnel, il suffit d'ouvrir la cloison et tout l'étage ne forme plus qu'une vaste salle de 16,58 m × 9,16 m, sans colonnes et bien éclairée par les fenêtres alignées tout au long des trois façades du bâtiment.

Une porte s'ouvrant sous l'escalier donne accès à la cave de la chaufferie pour radiateurs à eau chaude, à celle des réservoirs à mazout et, enfin, à celle des archives du service roulant.



Lorsque la cloison de séparation est repliée (à gauche et à droite sur la photo) on dispose d'une vaste salle de réunion.

Deux caves à pneus, accessibles de l'extérieur, du côté cour, au bout de la façade latérale, sont complètement isolées et, par conséquent, indépendantes des autres parties de l'immeuble.

Pour des raisons majeures de sécurité, le bâtiment a été construit avec un recul de 3,60 m sur l'alignement des maisons voisines, de façon à augmenter le champ visuel des automobilistes ou autres conducteurs sortant du dépôt à tout moment.

La partie du pignon négligée de ce fait a été recouverte de briques de façade et utilisée pour l'installation définitive du monument à nos morts des deux guerres. Un jardinet, entouré d'une grille en fer forgé, a été aménagé à cet endroit.

Tout en embellissant considérablement le dépôt de Saint-Gilles, la construction d'un tel immeuble constitue une acquisition très précieuse.

M. SIMONIS.

CHRONIQUE SOCIALE :

Avantages familiaux

A. — Allocations familiales légales.

L'indice des prix de détail ayant atteint 110 points en août 1959, les taux des allocations familiales et des allocations de naissance ont été augmentés de 5 p. c. depuis le 1-10-1959.

Ci-après, nous donnons les nouveaux barèmes :

1) Allocations de base.

	Barème journalier	Barème mensuel
1 ^{er} enfant	17,85 F	446,25 F
2 ^{me} enfant	18,90 F	472,50 F
3 ^{me} enfant	22,05 F	551,25 F
4 ^{me} enfant	25,20 F	630,— F
5 ^{me} enfant	32,40 F	808,50 F

2) Suppléments en fonction de l'âge de certains enfants bénéficiaires.

	Barème journalier	Barème mensuel
Enfant de 6 à 10 ans	4,20 F	105,— F
Enfant de 10 ans et plus	7,25 F	183,75 F

A noter que l'arrondissement au franc supérieur est uniquement effectué sur le montant **total** des allocations à payer.

3) Exemples d'application.

— Un ménage comprend 3 enfants bénéficiaires âgés respectivement de 11, 7 et 4 ans.

Allocations :

$$\begin{aligned} \text{Allocations} &: 446,25 + 472,50 + 551,25 = 1.470,— F \\ \text{Suppléments} &: 183,75 + 105 = 288,75 F \end{aligned}$$

Total : 1.759,— F

— Un ménage comprend 5 enfants bénéficiaires âgés respectivement de 3, 5, 8, 9 et 12 ans.

Allocations :

$$\begin{aligned} 446,25 + 472,50 + 551,25 + 630 + 808,50 &= 2.908,50 F \\ \text{Suppléments} : 105 + 105 + 183,75 &= 393,75 F \end{aligned}$$

Total : 3.303,— F

— Un ménage comprend 2 enfants jumeaux de 7 ans.

$$\begin{aligned} \text{Allocations} : 446,25 + 472,50 &= 918,75 F \\ \text{Supplément} : 105 &= 105,— F \end{aligned}$$

Total : 1.024,— F

— Un ménage comprend 1 enfant bénéficiaire âgé de 11 ans.

$$\begin{aligned} \text{Allocation} : 446,25 & \\ \text{Supplément} : 0 & \end{aligned}$$

Total : 447,— F

3) Allocation de naissance.

$$\begin{aligned} \text{Première naissance} & 5.250,— F \\ \text{Chacune des naissances suivantes} & 2.625,— F \end{aligned}$$

B. — Complément d'allocations familiales octroyé à charge de la S.N.C.V.

A partir du 1^{er} janvier 1960, ledit complément d'allocations familiales est porté de 25 F à 50 F par mois et par enfant lorsque le nombre des journées prestées et assimilées au cours du mois s'élève à 23 jours au moins. Lorsque le nombre des journées prestées et assimilées est inférieur à 23, l'allocation complémentaire est due à raison de 2 F par jour et par enfant.

Depuis le 1^{er} octobre 1959, le complément d'allocations familiales pour enfants d'agent appointé est majoré de 2,5 p. c.

La cotisation pour la pension légale

Augmentation de la retenue pour la Sécurité Sociale.

Le taux de la cotisation de l'agent salarié pour le secteur « Pension légale » a été porté de 4,25 p. c. à 4,50 p. c. sur le salaire brut, avec effet au 1^{er} janvier 1960. De son côté, la S.N.C.V. supporte une augmentation équivalente de cotisation.

Concours de Sécurité de la Province de Liège

Notre atelier d'Andenne remporte deux trophées

Cet atelier principal, du Groupe Namur-Luxembourg, se trouve situé géographiquement sur le territoire de la province de Liège.

Or, chaque année, le gouvernement provincial organise un concours de Sécurité inter-entreprises. Il nous a été agréable d'apprendre que pour les années 1957 et 1958, l'atelier d'Andenne, dans la catégorie des ateliers, comprenant 50 à 200 agents, s'est vu décerner un trophée.

C'est à ce titre que M. Lefever, Inspecteur technique, et MM. Decloux J. et Libion Cl., délégués ouvriers du Comité de sécurité, ont été invités à la remise des prix qui a eu lieu le 26 novembre dernier.

Voici une partie du rapport qu'ils ont adressé, avec fierté, à leur Directeur, M. Dulieu :

Dans le cadre de ses activités, le Comité de la Prévention du Travail (sécurité, hygiène et embellissement des lieux du travail) a organisé, au cours des années 1957 et 1958, des concours destinés aux petites et moyennes entreprises de la

Province. Ces compétitions sont basées sur une diminution notable du taux de fréquence des accidents entraînant le chômage des victimes. Le classement a été obtenu en comparant le taux de fréquence des années 1957 et 1958 au taux de fréquence moyen des trois années qui précèdent.

Au cours de la cérémonie présidée par M. Clerdent, Gouverneur de la Province de Liège, M. Goekels, Président du comité, attira spécialement l'attention sur le rôle important que jouent, en matière de prévention, les employeurs et les travailleurs des petites et moyennes entreprises.

Cette prévention, d'après l'orateur, y est plus difficile car l'accident grave y est plus rare et inévitablement un relâchement est davantage à redouter.

On procéda ensuite à la remise des prix.

Dans la catégorie « 50 à 200 agents », deux trophées (deux plaques d'étain coulées par « Les Postainiers Hutois » et qui sont l'œuvre de Mr. Wybaux) sont remis par Mon-



MM. Decloux J. et Libion Cl., délégués ouvriers du Comité de Sécurité présentent les trophées.



Détail du trophée, remarquable œuvre d'art en étain coulé.

sieur Lefever; l'un pour 1957 et l'autre pour 1958 avec chaque fois la mention :

« pour une amélioration que l'on ne peut chiffrer puisque pendant les années 1957 et 1958, cette entreprise n'a pas eu à déplorer un seul accident ayant entraîné du chômage pour la victime, ce qui nous donne un taux de fréquence égal à zéro ».

Un triple ban pour nos amis d'Andenne qui ont compris que le but d'un bon programme de sécurité est zéro au taux de fréquence et zéro au taux de gravité.

CONCOURS DE SECURITE

RESULTATS AU 31 DECEMBRE 1959.

COMMENTAIRES

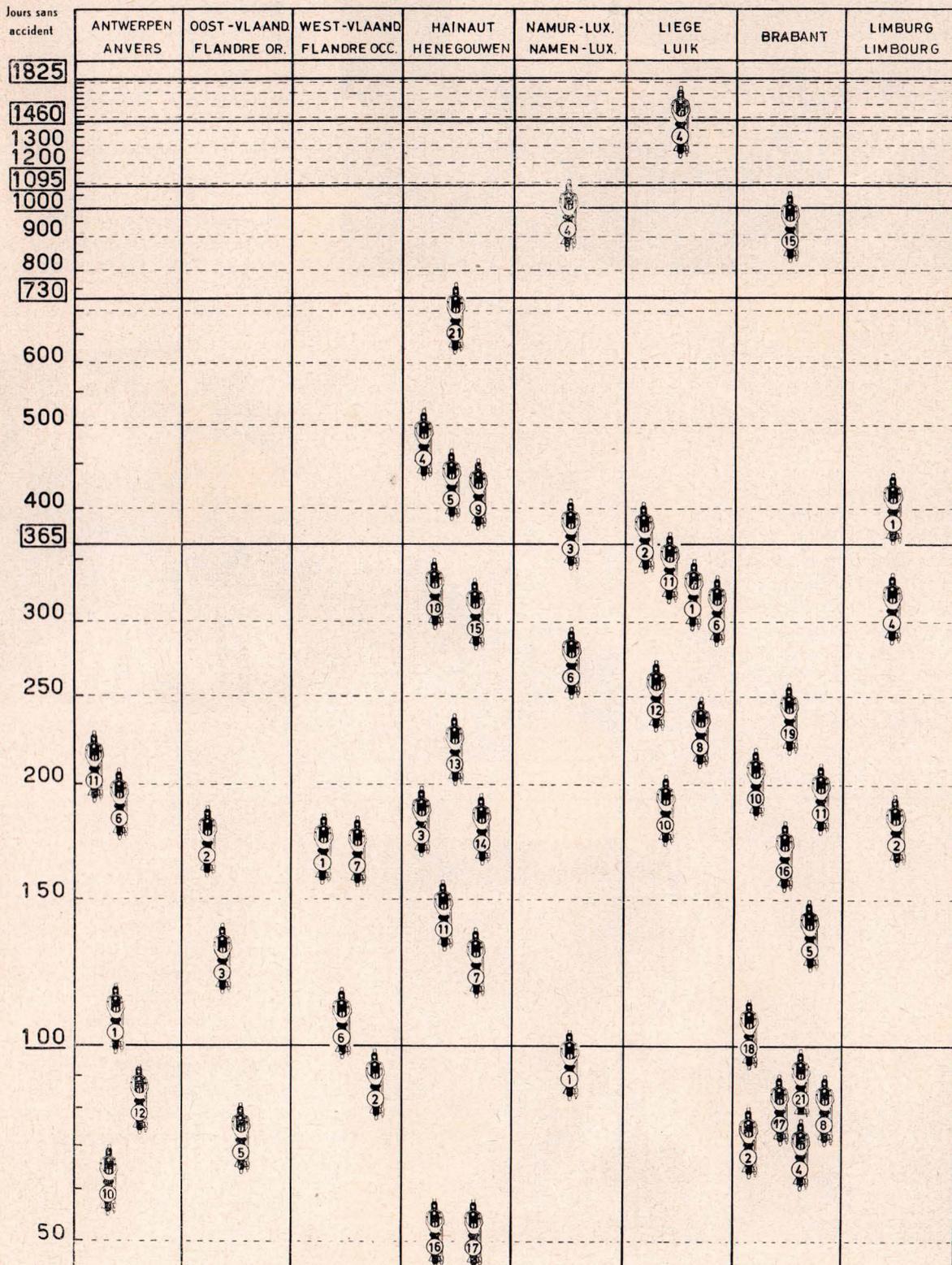
Les Anglais disent à propos de football: « Never change a winning team » (ne modifiez jamais une équipe victorieuse). On peut en dire autant quand il s'agit d'une bonne idée et nos délégués de sécurité ont marqué leur désir de voir les petits motocyclistes continuer à rouler sur la piste des jours sans accident. Comme on pouvait s'y attendre, au Hainaut, les trois équipes 4, 5 et 9 ont dépassé la ligne des 365 jours*, mais

entre 100 et 365 jours nous constatons la disparition des équipes 12, 10 et 2. D'autre part, le quatuor de Liège, les équipes 2, 11, 1 et 6, c'est-à-dire respectivement Tongres-Bassenge, une des deux équipes de l'atelier de Liège, Liège-Mouvement et Bressoux-Rocour, ont atteint leur année sans accident au moment où nous écrivons ces lignes.

Au Brabant, nous remarquons surtout 4 nouvelles équipes sur la route des 100 jours.

Une nouvelle année vient de commencer; que chaque chef de sécurité inspecte ses troupes et leur insuffle le désir d'améliorer le record des jours sans accident en appliquant les règles de sécurité.

* Il s'agit de l'équipe n° 4: Charleroi Atelier — n° 5: Jumet Atelier — n° 9: Mouvement de Châtelet - Thuillies - Nalinnes - Onoz - Solre s/Sambre.



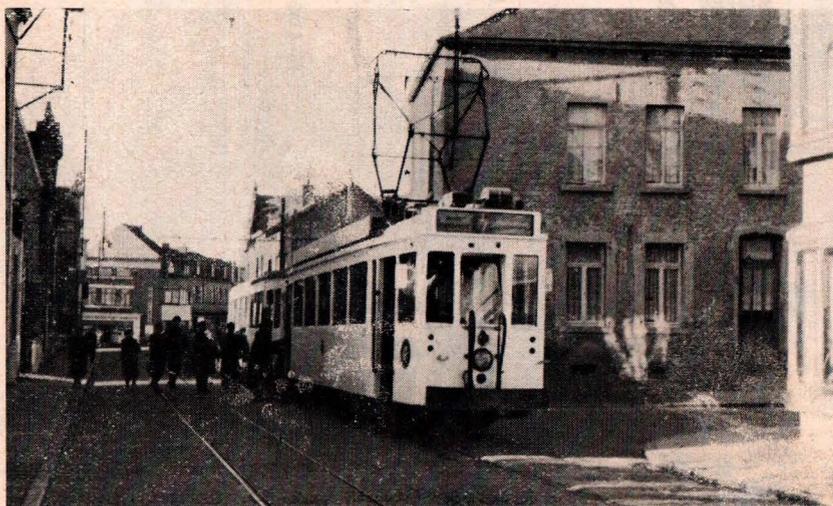
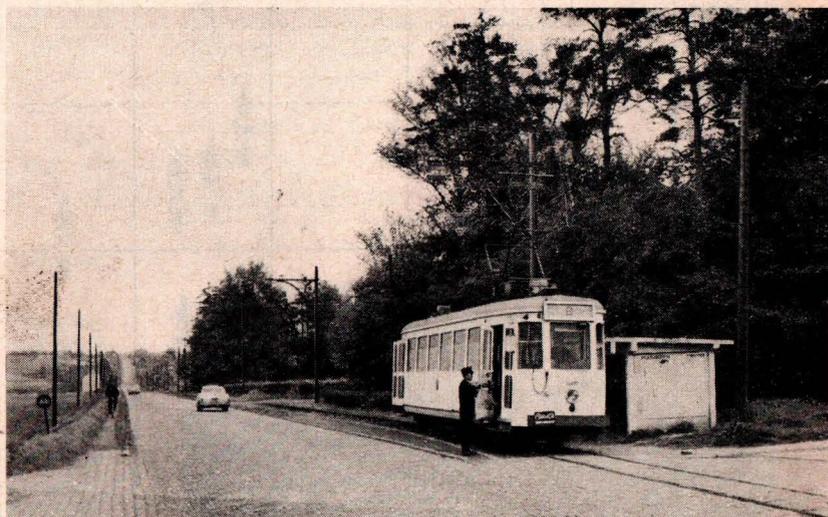
Apprenons à connaître notre réseau



Sur la photo ci-contre, l'autobus 2 barré suit la rue la plus commerçante de la ville de Namur qui mène de la place de la Gare à la Meuse. Venant du faubourg Saint-Marc, après être passé par la gare, le véhicule emprunte la dite artère, constituée par les rues de Fer et de l'Ange, puis après avoir longé la Meuse, il passera sur le fameux pont de Jambes. L'endroit où la photo a été prise est appelé place de l'Ange, parce qu'il est orné d'un « perron » surmonté d'un ange qui claironne, à tous les vents, la renommée de la ville. Nous espérons que la reproduction vous permettra de reconnaître la silhouette de l'ange et sa trompette thébaine, sur la façade de ce monument, qui fut érigé en 1791. (Photo Roels.)

Dès sa création, la S.N.C.V. a collaboré avec les services des Postes pour permettre la délivrance rapide du courrier dans tous les coins du pays. C'est un aspect familier des lignes vicinales que la présence, à des heures régulières, des facteurs de village à divers points d'arrêt de nos lignes. Ci-contre, la remise d'un sac postal, près de Vossem, sur la ligne Bruxelles-Louvain.

(Photo Van Dam.)



Nous voici au terminus de la ligne électrique n° 7 Mons - Quaregnon - Hornu - Boussu - Dour - Baisieux - Quiévrain, dont le trajet s'effectue en 1 h. 2'. Au bout de la rue, en continuant à droite, on arrive à la gare S.N.C.B. de Quiévrain, point terminus de notre ligne d'autobus Quiévrain - Angre - Roisin (frontière). En prenant à gauche, on atteint tout de suite Blanc-Misseron, poste de la douane française et terminus de la ligne de tramways qui joint Blanc-Misseron à Valenciennes en 45 min.

(Photo J. Bazin.)