

NOS VICINAUX

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

Le Salon des Vacances au Heysel

L'an dernier, un organisme privé eut l'idée d'organiser un Salon des Vacances dans lequel serait exposé tout ce qui contribue directement ou indirectement aux joies du tourisme, du sport et du repos.

Ce salon a connu d'emblée un succès de foule considérable. La S.N.C.V. occupait un stand à un emplacement bien situé. Cette année, la Société Nationale a tenu à mieux faire connaître encore le rôle important qu'elle joue dans le développement du tourisme social et elle avait confié la réalisation du stand à un décorateur professionnel.

Les photos ci-contre permettent de se faire une idée de l'aspect de notre participation.

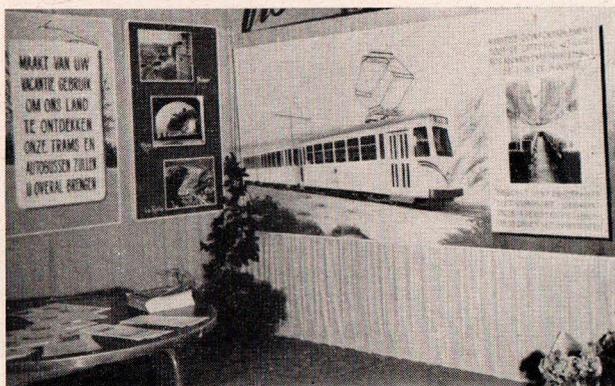
Le Salon des Vacances eut lieu du 12 au 20 mars. Notre stand se trouvait face à celui du Commissariat Général au Tourisme et non loin de l'emplacement des Chemins de fer belges qui avaient axé leur propagande



Panneau central du stand de la S.N.C.V. au Salon des Vacances.

sur les avantages de la carte de voyages valable 5, 10 ou 15 jours.

Sur le panneau central du stand on voyait un autobus remarquablement peint, rouler sur une route tandis que des photos touristiques de Flandre et des Ardennes montraient des sites desservis par nos services.



Panneau latéral droit montrant un train du littoral, remarquablement peint en perspective, ainsi qu'une photo de l'intérieur des motrices d'Ostende (S.O.).

Sur le panneau latéral de droite, l'artiste avait peint un convoi de tramways du littoral dans un décor de

dunes, face à une splendide photo d'intérieur de motrice montrant le confort des sièges placés face à la route.

Le panneau de gauche représentait le circuit de la Semois qui a lieu en autobus en été, au départ de Florenville ; le tracé était encadré de photos de Bouillon, de Bohan, de Chiny, et d'autres charmants villages ardennais, qui incitaient les visiteurs à effectuer cette excursion au cours d'un séjour en Ardennes.

Ce rappel des facilités accordées aux touristes par les Vicinaux était nécessaire, car elles ne sont pas assez connues.

Comment s'opère la liquidation d'un livret d'épargne dépendant d'une succession ?

La Caisse d'Épargne reçoit chaque jour des demandes de renseignements au sujet de la destination des fonds inscrits aux livrets, en cas de décès du titulaire ou de son conjoint.

Certaines personnes pensent que, dans l'éventualité du décès du titulaire ou de son conjoint, aucun retrait de fonds ne peut plus être effectué avant la liquidation de la succession. En réalité, si le défunt était marié, sous un régime de communauté (ce qui est notamment le cas des époux mariés sans contrat), la Caisse d'Épargne est toujours disposée à remettre au conjoint survivant la part qui lui revient du chef de ses droits dans la communauté, c'est-à-dire la moitié de l'ensemble des fonds inscrits au livret du défunt, à celui du conjoint et éventuellement au livret ouvert en nom collectif, sur simple production de la preuve du décès et du régime matrimonial de communauté.

L'autre moitié des fonds dépend de la succession et doit être liquidée conformément aux règles du Droit civil, compte tenu, le cas échéant, des dispositions testamentaires du défunt. Les formalités nécessaires à cet effet ne sont d'ailleurs pas particulières à la Caisse d'Épargne mais s'appliquent à toutes les liquidations de dépôts de fonds, titres ou valeurs quelconques.

L'Institution, soucieuse de donner satisfaction à sa clientèle, met tout en œuvre pour faciliter les opérations de liquidation.

C'est ainsi que les livrets appartenant à des époux dont l'un est décédé, peuvent être remboursés au conjoint survivant sur simple production des livrets et d'une pièce officielle quelconque attestant le décès, lorsque le montant des fonds à liquider ne dépasse pas 500 francs.

Les liquidations dont le produit n'excède pas 5.000 francs peuvent être effectuées sur production d'une déclaration d'hérédité établie par le bourgmestre ou le commissaire de police du lieu de résidence du défunt. Si ce document atteste que les frais de funérailles et de dernière maladie ont été payés par un seul des ayants droit, celui-ci peut, en sa qualité de créancier privilégié, obtenir le paiement des fonds inscrits au livret.

Lorsque le montant des fonds à liquider dépasse 5.000 francs, il est nécessaire de produire un acte de notoriété établissant la dévolution de la succession.

Notre photo de première page

Où sommes-nous ? Mais à Gand, bien sûr, qui est une des villes belges ayant conservé le plus de monuments intacts, témoins de son glorieux passé. Le Château des Comtes fut construit en 1180 par Philippe d'Alsace.

Ici, l'autobus Gand-Waarschoot passe dans un décor presque anachronique.

(Photo Roels.)

En autorail

DE WARNANT A BIOUL

La section Bioul-Warnant de la ligne Lesve-Warnant est une des dernières du réseau à être encore exploitée par autorail en service « voyageurs ». C'est la raison pour laquelle « Nos Vicinaux » a voulu conserver un souvenir de cette exploitation, pour les archives, en lui consacrant un article illustré.



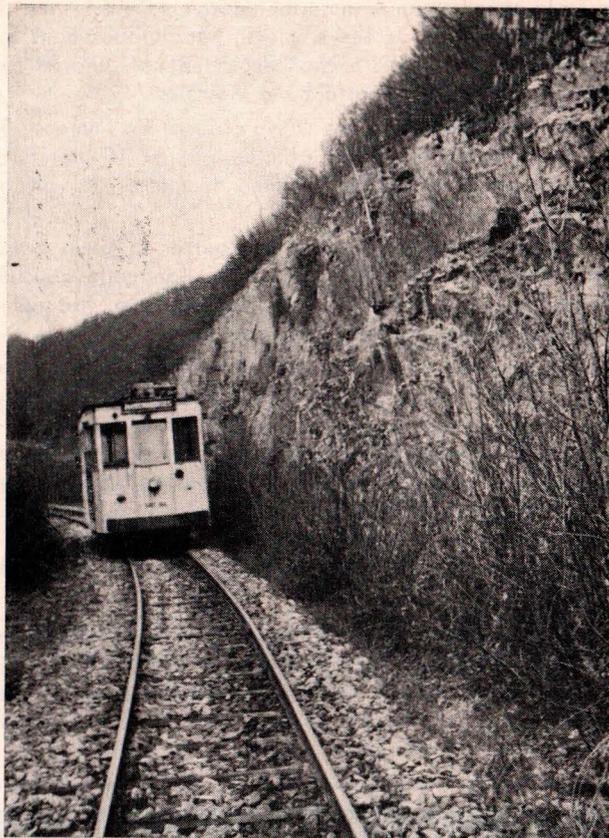
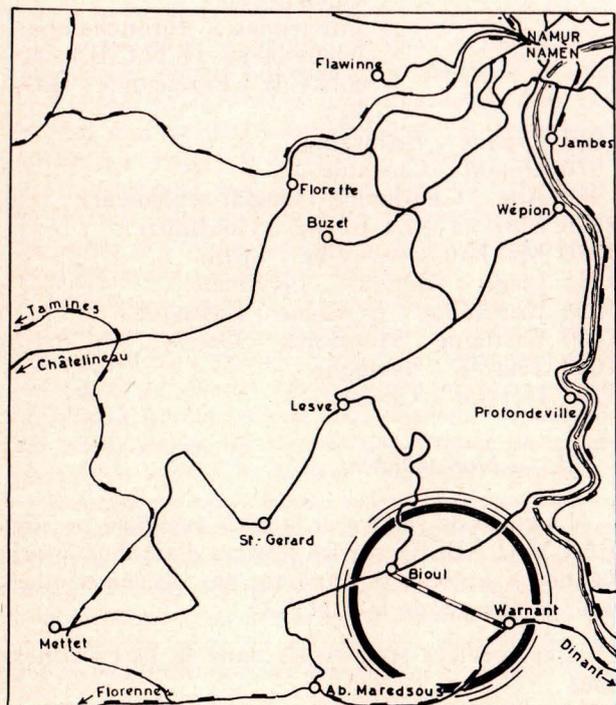
La section Bioul-Warnant fut mise en service le 1^{er} avril 1909.

Il y aura bientôt cinquante-deux ans que la section Lesve-Bioul fut ouverte au trafic. La concession de Lesve-Warnant fut accordée par arrêté royal le 15 avril 1902, mais la mise en exploitation n'eut lieu que six ans après, exactement le 5 novembre 1908, ce qui s'explique par la difficulté du tracé.

Lesve-Warnant a connu les changements de traction et les vicissitudes de toutes les lignes ayant à assurer à la fois un trafic « marchandises » et un service « voyageurs ». C'est en mars de cette année que nous avons rejoint Warnant.

Dès notre arrivée sur la ligne, nous avons pu toucher du doigt ce qu'on pourrait appeler les « grandeurs et servitudes » des Vicinaux !

En effet, à 13 h. 50 précises, nous étions devant la gare de Warnant et nous avons pris place dans l'A.R. 88 qui, comme sa numérotation l'indique, est un vétéran (c'est le moins que l'on puisse dire). L'heure normale du départ étant arrivée, le conducteur-receveur nous fit remarquer qu'il fallait attendre la correspondance



L'A.R.T. 88, servant tour à tour au transport des voyageurs et à la traction des wagons de sable, dans une tranchée rocheuse en direction de Warnant. (Photo V. d. Eede.)

train venant de Dinant, lequel entra finalement en gare avec cinq bonnes minutes de retard. Nous étions un mercredi après-midi, jour de congé des écoles libres ; une douzaine d'écoliers passèrent devant le récoleur, mais, à notre déception, quatre seulement prirent place dans l'autorail vicinal. Après un trajet de 15 minutes, à l'arrivée de Bioul, deux dames et un enfant attendaient déjà le vicinal. Nous avons toujours nos 5 minutes de retard ; mais le temps de changer de poste de conduite et nous repartions vers Warnant... avec trois voyageurs !

Il y avait une nouvelle correspondance à assurer vers Dinant, mais vu le retard encouru, cela devenait problématique. Il n'était pas non plus question pour nous d'arrêter le convoi pour prendre des photos. Notre sens du devoir fut récompensé, car à Warnant nous battîmes le train, au sprint, de deux cents mètres, ce qui permit à nos trois voyageurs d'avoir la correspondance. L'honneur était sauf !

On se doute qu'avec des recettes aussi minimes, l'équilibre financier du service « voyageurs » est impossible à atteindre. Si on y a maintenu un service autorail, c'est parce que cette ligne dessert quelques sablières qui nous confient leur transport de sable, avec transbordement à Warnant. En 1959, ce transport a représenté un total de 27.609 tonnes, soit entre deux à trois mille tonnes par mois. La carrière la plus importante, exploitée par la société Satercy, est située à moins de deux km de Bioul-station. Le sable extrait est utilisé par des usines belges fabriquant des ampoules de lampes à incandescence. Cette activité industrielle est la raison du maintien des autorails sur la ligne.

Lesve-Bioul-Warnant est répertorié dans l'Indicateur

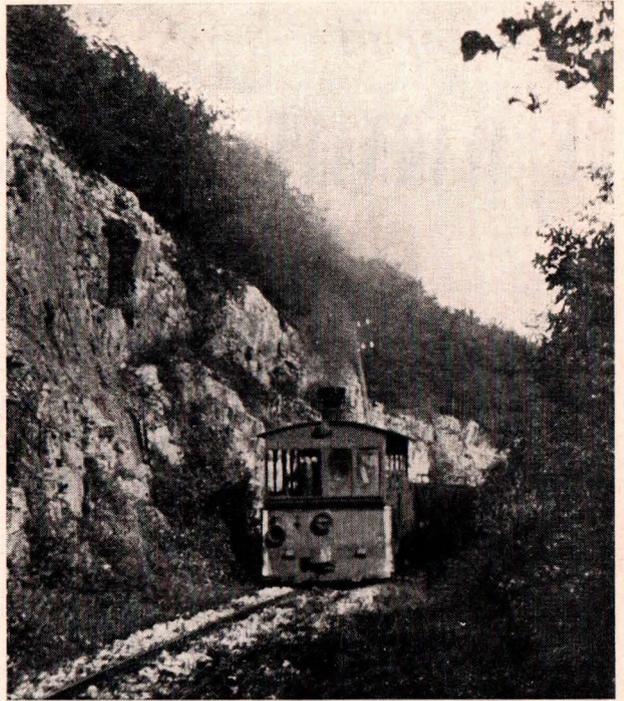
avec la spécification « autorail-autobus », mais il n'y a que deux départs de Lesve (place) par autobus dans la journée, tandis que la section exploitée par autorail ne s'étend que de Warnant à Bioul (Rouchat).

Au départ de Warnant, la voie décrit un immense S sur le flanc de la colline afin de gagner le plateau ; à partir de là et sur une centaine de mètres, la voie a été creusée dans le roc.

Ensuite, l'autorail poursuit sa course en plein bois, tandis qu'à un mètre ou deux de la banquette gauche de la voie, une faille rocheuse très profonde fait pâlir le voyageur brusquement peu rassuré.

Nous avons maintenant devant nous une montée en ligne droite dont le pourcentage doit être assez élevé ; le site est sauvage et la région nous semble peu accessible au promeneur, ce qui explique, sans doute, que ce jour-là nous avons vu fuir un jeune chevreuil à quelques mètres de notre véhicule et, un peu plus loin, un splendide faisan, visiblement habitué au bruit du diesel, traversa la voie, sans se hâter, et ne s'envola qu'à l'extrême seconde.

Les amateurs de pittoresque seront donc servis en prenant place sur la plate-forme de l'ART 88 ou 103, mais qu'ils se hâtent, car demain peut-être le service « voyageurs » pourrait ne plus être assuré que par autobus.



Train de marchandises photographié sur la même section, vers 1946.

Validité de la Carte de Service des agents salariés

Par lettre-circulaire du 15 décembre 1959, le personnel de perception et de contrôle, et par lettre-circulaire du 14 décembre 1959, tous les agents intéressés ont été avisés que la carte de service des agents salariés (en service et pensionnés) est devenue valable sur tout le réseau, avec néanmoins certaines restrictions. Celles-ci ne semblent pas avoir été très bien comprises par tous.

Aussi, à l'approche des beaux jours, nous avons pensé qu'il convenait de faire paraître dans « Nos Vicinaux » une mise au point explicite.

I. — Validité.

Sauf la restriction mentionnée sous II ci-après, la carte de service est désormais valable sur tout le réseau vicinal, c'est-à-dire sur les lignes ferrées et les services d'autobus y assimilés (service à tarification « ligne ferrée »), ainsi que sur les services à tarification « autobus » exploités en régie par la S.N.C.V.

Nous rappelons que sur cette dernière catégorie de services d'autobus les cartes familiales à cases peuvent être utilisées moyennant une autorisation à délivrer par le Chef du Groupe intéressé.

La demande d'autorisation doit être faite par écrit, par la voie hiérarchique. Le demandeur ne doit pas oublier d'indiquer son adresse afin de permettre à la Direction du Groupe de lui répondre directement.

Nous donnons ci-après la liste de ces services.

SERVICES D'AUTOBUS EXPLOITES EN REGIE (à tarification autobus)

538 Waterloo - La Hulpe (Sanatorium).

- 552 Uccle - Beersel - Lot.
- 553 Forest - Uccle - Cimetière Forest.
- 553 Uccle - Alsemberg - Hal
Rhode-St-Genèse.
- 553 Uccle - Hal - Rhode.
- 554 Uccle - Alsemberg - Braine-l'Alleud.
- 570 Nivelles - Soignies.
- 889 Nalinnes - Marbaix-la-Tour - Thuin.
- 895 Châtelineau - Farciennes - Wanfercée-Baulet - Aiseau - Pont-de-Loup - Châtelineau.
- Farciennes - Pironchamps - Châtelineau (S.N.C.B.).
- S.N.C.B. - Farciennes - Roselies.
- 963 Dinant - Beauraing.
- 970 Dinant - Custinne.
- 986 Alle - Charleville (samedi seulement).
- 1006 Marloie - La Roche - Houffalize.
- 1010 Manhay - Aywaille - Liège.
- 1015 Liège - Manhay - La Roche.
- 1038 Houffalize - Bertogne - Bastogne.
- 1039 Bastogne - Houffalize - Gouvy.
- 1040 Samrée - Bastogne.
- 1263 Herstal - Chênée.

II. — Non-validité.

La carte de service et la carte familiale ne sont PAS VALABLES sur les services d'autobus à tarification « autobus », exploités par des particuliers pour le compte de la S.N.C.V.

Ces services sont repris dans la listes ci-dessous :

**SERVICES D'AUTOBUS
EXPLOITÉS PAR DES FERMISERS
(à tarification autobus)**

509 Vilvorde - Malines.
543 Eghezée - Bruxelles.
544 Boitsfort - Hoeilaert - Wavre.
558 Braine-l'Alleud - Genval.
559 Braine-l'Alleud - La Hulpe.
560 Braine-l'Alleud - Genval - La Hulpe - Ri-
xensart.
567 Virginal - Braine-le-Comte - Nivelles.
568 Nivelles - Marbaix - Fleurus.
580 Zaventem - Diegem - Evere.
599 Louvain - St-Pieters-Rode - Aarschot.
610 Jodoigne - Hannut.
629 Anvers - Kruisschans - Boudewijnsluis.
695 Gand - Zottegem - Ninove - Neigem.
740 Dranouter - Ypres.
741 Poperinge - Le Bizet.
742 Ypres - Warneton - Le Bizet.
742 Ypres - Wijtschate - Le Bizet.
750 Roulers - Hooglede - Dixmude.
775 Furnes - Gistel.
782 Dunkerke - La Panne.
790 Wenduine - Bruges.
793 Ostende - Gistel - Bruges.
823 Soignies - Lessines.
823 Casteau - Soignies.
827 Nederbrakel - Lessines.
833 Mons - St-Ghislain - Quevaucamps.
940 Namur - Faulx - Andenne - Seilles.
960 Yvoir - Dorinne - Dinant.
966 Dinant - Sorinnes - Ciney.
967 Montgauthier - Ciney.

968 Dinant - Thynes - Ciney.
981 Graide - Sugny.
982 Bourseigne-Neuve - Gedinne - Beauraing.
982 Gedinne - Haut-Fays.
989 Bouillon - Bertrix.
1003 Ortho - Mousny (lundi).
1004 La Roche - Halleux - Hodister.
1005 La Roche-en-Ardenne - Ortho - Baconfoy.
1016 Liège - Athus.
1076 Hannut - Awirs - Ville-en-Hesbaye.
1086 Jemeppe - Montegnée.
1090 Seraing - Rotheux.
1091 Basses-Awirs - Engis - Stockay - St-Geor-
ges.
1118 Herstal - Maastricht.
1122 Liège - Banneux.
1123 Liège - Aywaille - Remouchamps.
1124 Aywaille - Comblain - Hamoir.
1125 Aywaille - Chevron - Lierneux.
1127 Trooz - Aywaille.
1128 Poulseur - Sprimont - Esneux.
1131 Engis - Huy.
1141 Verviers - Pepinster - Aywaille - Harzé.
Hasselt - Diepenbeek (Service d'hiver : mar-
di et vendredi).

Ajoutons que *ni* les cartes de service *ni* les cartes familiales ne sont valables sur les services d'autobus exploités par notre Société pour le compte de la S.N.C.B. Ces services sont reconnaissables au fait que la carrosserie des véhicules est peinte en bleu ou que nos autobus rouge et crème portent le panonceau « B » en lieu et place du blason vicinal.

UN DES LIVRES LE PLUS VENDUS EN BELGIQUE

A la fin du mois de mai paraîtra, en Belgique, un livre qui, en quelques jours, atteindra un tirage dont se contenterait plus d'un auteur bien coté. En effet, plus de 100.000 exemplaires de cet ouvrage vont sortir d'imprimeries du Tournaisis. Ce tirage est d'autant plus remarquable que, fait assez rare, on fait très peu de publicité pour ce livre qui s'adresse à des lecteurs de toutes conditions sociales mais qui ont cependant un point commun : le désir de voyager.

Mais assez plaisanté. Vous avez deviné que nous voulons parler de l'indicateur officiel des chemins de fer. Chacun sait qu'il existe une édition relative uniquement aux lignes de chemins de fer et d'autobus de substitution de la S.N.C.B. et une autre donnant en sus, dans des pages jaunes, les horaires des autobus de complément de la S.N.C.B. et de toutes les lignes vicinales.

Chacune de ces éditions connaît un tirage d'environ 45.000 exemplaires, ce qui est assez coquet sur le marché du livre ; il faut cependant ajouter que, d'année en année, le tirage diminue sensiblement. Il y a des causes très diverses à ce phénomène, mais l'une des plus curieuses qui nous ait été donnée, c'est le fait que depuis l'électrification des grandes lignes axiales, la plu-

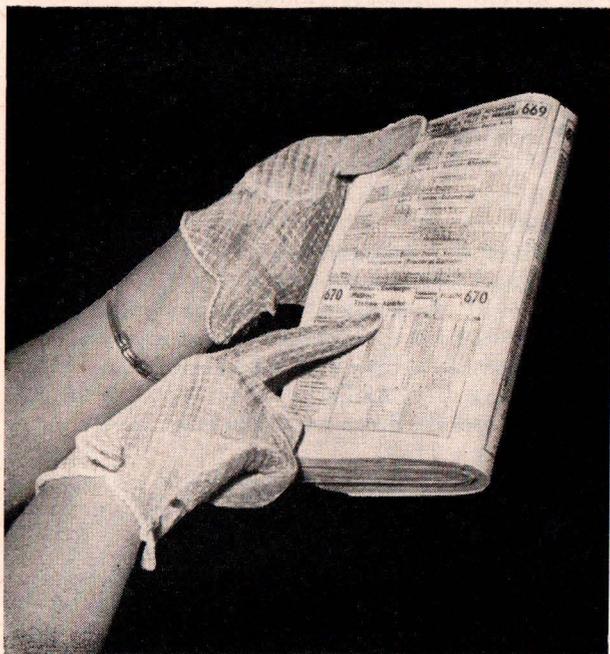
part d'entre elles ont des horaires cadencés relativement faciles à retenir.

L'indicateur actuel se présente sous une couverture avec photo-couleur particulièrement réussie, dans le format dit « de poche ». Le volume combiné S.N.C.B.-S.N.C.V. est nécessairement plus épais.

Nous possédons, dans nos archives, un horaire des chemins fer belges édité en 1914, — la partie consacrée aux chemins de fer comporte 220 pages, et celle des Vicinaux 112. De nos jours, la proportion est restée sensiblement la même, mais la partie S.N.C.B. représente environ 440 pages, tandis que les pages jaunes des Vicinaux totalisent 270 feuilles. En comparant les deux éditions, on constate que l'amélioration la plus caractéristique qui ait été apportée, c'est qu'aujourd'hui tous les horaires sont imprimés verticalement.

Le présent article n'a pour but que de faire comprendre que l'Indicateur tel que le consulte le voyageur, représente une somme de travail considérable fournie par les membres de deux corporations ayant toutes deux leurs traditions et le respect du travail bien fait, nous voulons parler des cheminots et des artisans des arts graphiques.

En effet, l'élaboration d'un seul horaire à la S.N.C.B. exige un long travail et une expérience des différentes techniques ferroviaires. Il faut, par exemple, tenir compte du passage prioritaire d'éventuels internationaux, de la composition des trains, du profil de la voie, de la puis-



sance de traction du matériel moteur disponible, des pointes de trafic saisonnières, etc... De même, en ce qui concerne les Vicinaux, la mise au point d'un horaire d'une ligne de tramways comme Charleroi - Mons, nécessite l'étude et l'interprétation d'un graphique très compliqué.

D'autre part, la fabrication de l'Indicateur qui comporte la composition, l'impression, le brochage et la reliure, le tout réalisé dans un délai limité, impose aux professionnels des arts graphiques un effort intense de travail.

A l'intention de nos lecteurs, nous avons voulu suivre le travail effectué pour l'indicateur d'été qui sera d'application à partir du 29 mai.

A la S.N.C.B. on nous a obligeamment montré la feuille de planning qui s'étale de février à fin avril et pour les Vicinaux depuis le 21 mars jusqu'au 20 avril de cette année.

Cependant, au siège central des Vicinaux, à la Direction de l'Exploitation, la mise en route a lieu plus tôt que le 21 mars ; M. Huens, Inspecteur, et M. Vrancken, sous-chef contrôleur, commencent à envoyer les feuilles de l'horaire précédent à nos directions régionales dès la fin février.

Les chefs de mouvement et les chefs de station relevant de ces directions examinent alors si des modifications sont à apporter à cet horaire.

Il faut bien dire que depuis que les premières lignes vicinales ont joué leur rôle d'affluents des chemins de fer, le fait de devoir prévoir, 3 mois d'avance, les modifications d'horaire, a toujours été la quadrature du cercle ; car dès 1885, les heures de départ et d'arrivée des lignes vicinales aboutissant à une gare Etat, ont été conditionnées par l'heure de passage des trains du grand chemin de fer. Mais, depuis la fin de la guerre, la situation s'est améliorée et, deux fois par an, des inspecteurs de la S.N.C.B. prennent contact avec nos directions régionales

et nos plus importantes gares communes pour aviser celles-ci des changements que « le grand frère » compte apporter à ses horaires.

Les feuillets envoyés par la Direction générale aux Groupes, pour modifications éventuelles, sont identiques à ceux de l'indicateur, mais imprimés sur papier fort pour permettre des corrections manuscrites. Si l'horaire d'une ligne exige trop de remaniements, le préposé utilise une feuille quadrillée qui contient exactement le nombre de caractères et d'espaces disponibles et il recommence toute la présentation. A Bruxelles, on procède à un examen général de la mise en page avec un double objectif : gagner si possible quelques pages et conserver cependant un ordre logique et la lisibilité la plus parfaite. Il faut savoir que la suppression d'une seule page représente une importante économie ; on comprend, dès lors, le désir de la S.N.C.B. d'élaguer les renseignements que l'expérience aurait prouvé être superflus.

Ajoutons que dans ce domaine la substitution d'autobus à nombre de lignes ferrées n'arrange pas les choses, car les horaires « autobus » prennent toujours plus de place.

A partir du 21 mars, les paquets de pages corrigées sont expédiés au siège de la S.N.C.B. Huit jours plus tard, commence, pour l'équipe de la direction « Exploitation », une besogne éminemment ingrate et fastidieuse, mais indispensable : le collationnement des épreuves d'imprimerie envoyées par la S.N.C.B. Mais n'anticipons pas. C'est à Tournai qu'est imprimé l'Indicateur officiel par la Maison Desclée et l'Editeur Casterman. Le nom de ce dernier est connu dans le monde entier, grâce à un vrai « best-seller » qui s'adresse également aux gens épris d'évasion, âgés de 7 à 77 ans ; il s'agit, vous vous en doutez, des albums de Tintin et Milou !

Nous ne pouvons songer à décrire, ici, en détail, les procédés de fabrication d'un livre dont notre Société n'est d'ailleurs pas responsable. Cependant, comme les pages jaunes de l'Indicateur sont familières à la plupart de nos agents, disons sommairement que pour la composition, c'est la « monotype » qui est utilisée, cette machine compose les caractères à la façon d'une machine à écrire et coule les caractères séparément, un à un, ce qui permet d'en modifier aisément un seul.

Bien entendu, on conserve, d'une édition à l'autre, la composition entière des pages, mais toutes les corrections qui y sont apportées ont lieu à la main. Malgré la petitesse des caractères qui en fait un vrai travail de bénédictins, les typographes vont très vite, car, on s'en doute, un peu, c'est là un travail de spécialistes.

En ce qui concerne l'impression définitive, disons qu'une forme d'impression comporte 32 pages d'indicateur qui sont placées dans un ordre soigneusement pré-établi. A chaque passage de machine, 32 pages sont donc imprimées au recto d'une grande feuille de papier (40 gr.), la même opération a lieu sur l'autre face. Dans les dernières semaines, les deux imprimeries mobilisent tous leurs moyens de production et les machines qui assurent le pliage et le brochage sont occupées 16 heures sur 24.

Nous voudrions terminer cet article en rendant hommage aux services commerciaux de la S.N.C.B. qui réussissent chaque année à améliorer la présentation de cet ouvrage et qui travaillent, la main dans la main, avec les spécialistes de notre société, en n'ayant qu'un objectif commun : faciliter à tous l'usage des transports publics qui sont au service de la Nation.

Pour vos vacances

Un beau jour à...

Des excursions à prix réduit

Connaissez-vous la formule touristique S.N.C.B. « Un beau jour à... » ?

Il s'agit d'un choix de trente excursions à prix réduit (importantes réductions sur le billet « chemin de fer » et sur le coût des entrées aux grottes, musées, promenades en bateau, etc...) dont le programme figure sur le ticket.

Des billets combinés peuvent être obtenus jusqu'au départ du train aux guichets des principales gares ; dans les autres gares, la vente des billets est arrêtée l'avant-veille.

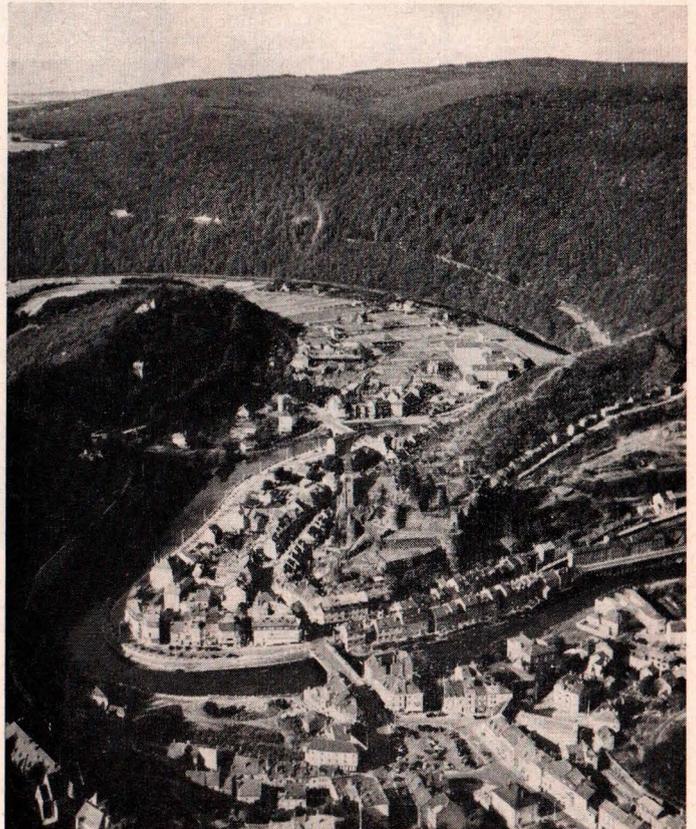
*
**

Sauf stipulation contraire, ces excursions sont organisées *tous les dimanches* en juin et septembre, et *tous les jours* en juillet et août.

Le prix des excursions est basé sur des trajets en train en seconde classe. La personne qui désire voyager en première classe ou qui bénéficie de facilités de circulation (abonnement réseau, abonnement de 5, 10 ou 15 jours, billets « Mineur », etc.) ou d'une carte de réduction à 70 % (invalides de guerre, croix de feu, etc...), peut participer à ces excursions ; la gare de départ lui donnera tous renseignements utiles et lui indiquera le prix total à payer.

Les billets combinés (billets et tickets) « Un beau jour à... » ne sont valables qu'un jour et doivent être présentés en même temps au personnel de contrôle des trains et autobus, tant à l'aller qu'au retour. Dans ce but la partie « Programme » du ticket doit être conservé pour le retour.

Sauf indication sur le ticket combiné, le voyageur ne peut scinder son voyage ni faire abandon d'une partie du parcours « chemin de fer ». Aucune souche du ticket combiné n'est remboursable. Si,



Ce site admirable a été photographié des hauteurs qui dominent La Roche-en-Ardenne. On aperçoit les ruines du château-fort situé dans la partie de la petite ville que contourne la Haute Ourthe. Ce centre idéal de villégiature peut être atteint avec un billet « beau dimanche » à prix réduit.

(Photo C.G.T.)

pour une raison valable, les billets et tickets délivrés n'ont pas été utilisés, ils ne seront remboursés que s'ils sont présentés, en entier et en même temps, à la gare de départ.

*
**

Billets combinés « Un beau jour à... » délivrés par la S.N.C.B. et comportant des souches détachables couvrant des parcours vicinaux à prix réduit de 50 %.

Pour les lignes sur lesquelles les agents de notre Société ainsi que les membres de leur famille jouissent du transport gratuit sur présentation de leur carte de service ou coupon de famille, ils conservent ces mêmes avantages au titre de participant à ces excursions à prix réduit.

Contre remise de la souche, le receveur paiera à l'intéressé le prix réduit correspondant au parcours vicinal effectué.

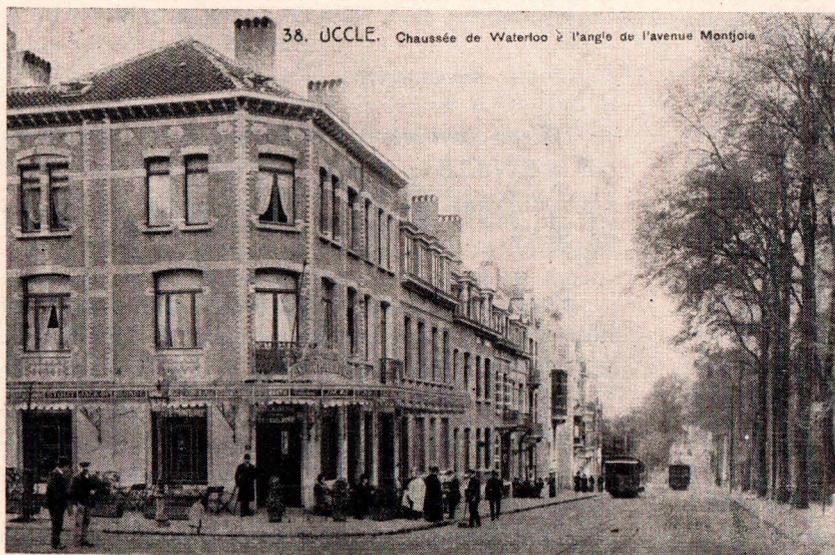
La S.N.C.B. édite une brochure donnant tous les détails sur ces trente excursions.

Les lignes vicinales dans l'agglomération bruxelloise

Lorsqu'on examine une carte du réseau vicinal de Bruxelles, on est frappé par le nombre de lignes qui pénètrent dans la capitale.

Pour comprendre cet état de choses, il faut se rapporter à 70 ans d'ici et tenir compte du développement de l'agglomération, tel qu'il se présentait entre 1885 et 1895, moment de la construction des premières lignes vicinales.

A ce moment, la zone entièrement bâtie ne dépassait guère le canal de Charleroi et le canal maritime dans la région Ouest, les étangs d'Ixelles et le bas de St-Josse vers l'Est, tandis que l'entrée du Bois de la Cambre et l'avenue Longchamps (actuellement Winston Churchill) constituaient l'extrême limite de la ville dans la direction de Charleroi.



La reproduction de cette carte postale, qui fut expédiée en 1901, évoque une douce journée automnale. A part le service intensif des motrices vicinales, sans paravent, de la ligne Bruxelles - Espinette, on ne distingue pas un véhicule d'un bout de la chaussée à l'autre.



Ce pont qui enjambe les lignes de chemin de fer menant à la gare de marchandises de Tour-et-Taxis existe toujours, mais sur la ligne Bruxelles - Wemmel on ne doit plus espérer voyager en « tram ouvert » !

Dès que la Société Nationale fut constituée, elle fut sollicitée par les communes rurales limitrophes pour établir des lignes vicinales les reliant à la capitale.

C'est ainsi que, bien que la Société Nationale ne fut réellement installée qu'en 1885, les lignes suivantes furent successivement mises en exploitation :

- Schepdaal - Bruxelles, le 8 septembre 1887,
- Enghien - Bruxelles, le 1^{er} février 1888,

- Grimbergen - Bruxelles, le 14 septembre 1889,
- Haacht - Bruxelles, le 1^{er} août 1889,
- Vossem - Bruxelles, le 19 juillet 1891,
- Petite-Espinette - Bruxelles, le 6 février 1892.

Notons qu'au début, la plupart de ces lignes ne pénétraient guère dans l'agglomération ; c'est ainsi que la ligne de Grimbergen ne dépassait pas le canal au Pont de Laeken, la ligne de Schepdaal avait son terminus Place de la Duchesse, à Molenbeek, et celle d'Enghien Place du Conseil à Anderlecht.

Après quelques mois d'exploitation et sur les instances des communes rurales, qui désiraient que leurs voyageurs puissent débarquer plus au cœur de la ville, et aussi de la ville de Bruxelles, qui souhaitait faciliter cet accès, ces lignes furent prolongées respectivement jusqu'à la Gare du Nord, la Porte de Ninove et la Place Rouppe.

Ces premières lignes vicinales contribuèrent largement à l'extension de l'agglomération au début du siècle.

De ce fait, de nouvelles lignes vicinales ou des extensions à ces lignes furent mises en exploitation :

- Laeken - Gare du Nord, en 1907,

- Molenbeek - Gare du Nord, en 1909,
- Wemmel - Laeken, en 1911,
- Scheut - Gare du Midi, en 1913,
- Zuen - La Roue, en 1914,
- Observatoire - Ma Campagne, en 1915,
- Anderlecht - Cité Bon-Air, en 1928,
- Zellik - Gare du Nord, en 1935.

Mais les quartiers ainsi desservis se développèrent à tel point après la guerre 14-18, que par un curieux retournement de la situation, ce furent alors les tramways urbains qui, dans beaucoup de cas, se mirent à assurer leur principale desserte, tout en causant souvent un préjudice sensible aux lignes vicinales.

La carte ci-contre montre l'ensemble des tramways vicinaux aboutissant à Bruxelles ainsi que le réseau des lignes d'autobus ayant également leur terminus dans l'agglomération bruxelloise.

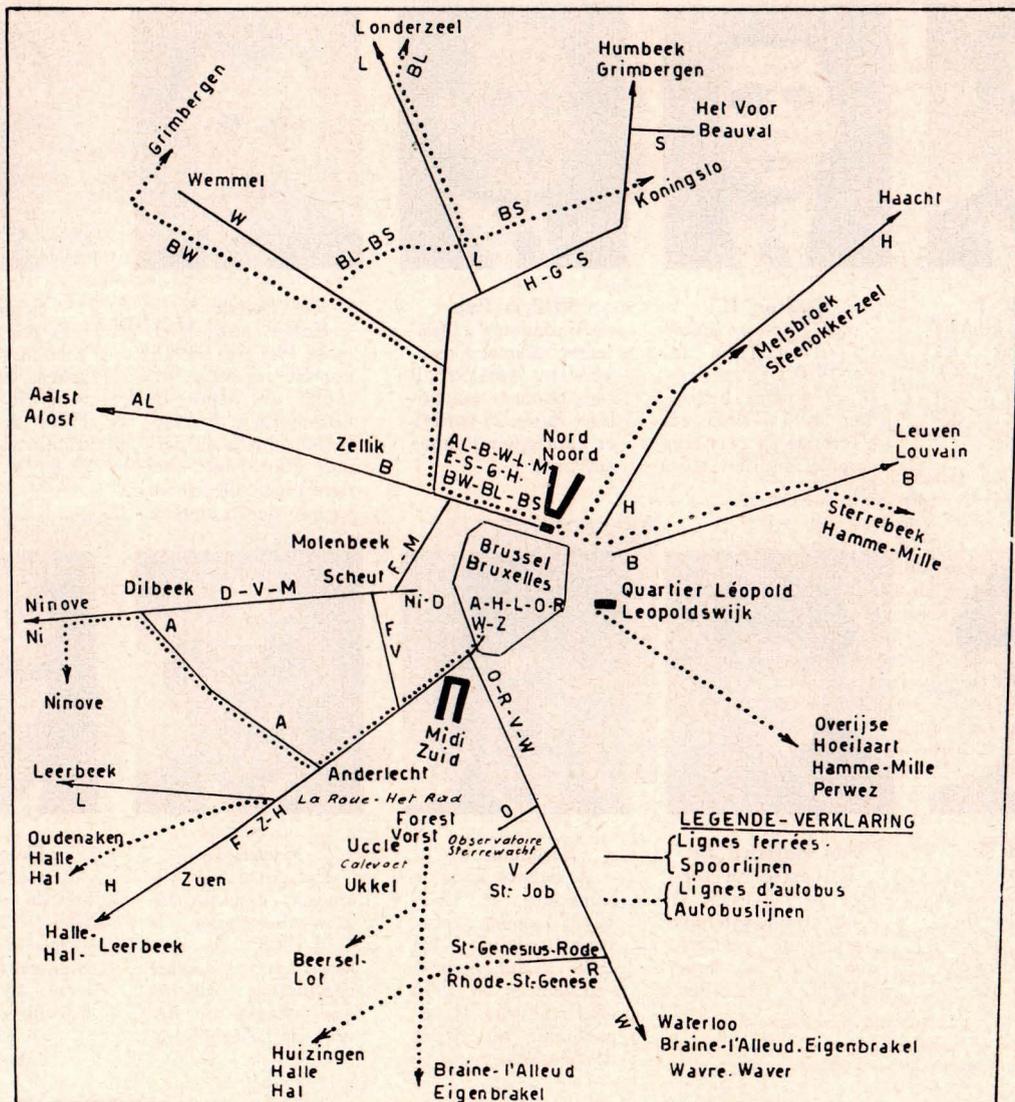
Bien avant la guerre, les lignes de : Uccle - Beersel, Uccle - Hal et Uccle - Braine-l'Alleud, exploitées par une société privée pour le compte de la S.N. C.V., avaient leur terminus à Uccle-Calevoet, où les voyageurs disposaient des trams 9 et 7. Depuis 1942, nous avons repris ces lignes et construit un vaste garage non loin de la gare d'Uccle-Calevoet.

Lors de la création de la gare routière du Centre Rogier, construite sur l'emplacement de l'ancienne gare du Nord, M. le Bourgmestre de St-Josse, approuvé par le pouvoir concédant, nous invita à y transférer le terminus des lignes Bruxelles - Crainhem, Bruxelles - Hamme-Mille et Bruxelles - Zaventem.

Lorsque les lignes vicinales électriques de Bruxelles - Haecht et de Bruxelles - Louvain seront remplacées par des autobus, certains départs auront lieu de la gare d'autobus Rogier. D'autre part, depuis l'Exposition, les lignes d'autobus B, W — B, S — BL viennent faire leur départ à la gare routière.



Voici le quai de départ des tramways vicinaux, place Rogier, à Bruxelles. Nous avons déjà donné une photo du nouvel abri en aluminium mais nous n'avons pas encore pu vous montrer la cabine du chef de départ. Les lettres « S.N.C.V. » sont fluorescentes et proviennent de notre gare au Heysel, au temps de l'Exposition. A l'arrière-plan, le Centre International Rogier qui a atteint ses trente étages.



LA VIE VICINALE

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Maria-Paula chez M. SAEY P.F. (Schoten).
Monique chez M. VAN WASSENHOVE S. (Leeuwegem).
Pieter chez M. VANDERFAELLIE (Ostende).
Frank chez M. VAN DAMME R. (Haren).

NAMUR-LUXEMBOURG

Luc chez M. de PONTHER J. (Wellin).
Maria chez M. PAS C. (Perwez).
Marie chez M. LAMBAUX E. (Grand-Leez).

LIEGE

Christian chez M. MOTTARD G. (Vliermael).
Claude chez M. SOUGNEZ L. (Retinne).

HAINAUT

Thierry chez M. HOUSIER W. (Anderlues).
Philippe chez M. VANDERBECK V. (Waudrez-lez-Binche).
Daniel chez M. PISCART A. (Pâturages).
Alain chez M. BERGER R. (Spy).
Sylviane chez M. STIEVENART R. (Pâturages).
Francis chez M. VANRENTERGHEM Fr. (Lodelinsart).
Jacques chez M. DELMOTTE Fr. (Gosselies).
Brigitte chez M. MARCHAND E. (Piéton).
Christian chez M. TONDU A. (Lodelinsart).
Jean-Pierre chez M. BURGEON R. (Mont-Ste-Aldegonde).

Patricia chez M. BASSELIER J. (Trivières).
Brigitte chez M. DELMOTTE G. (Trivières).
Bernard chez M. VANDENEYNDE A. (Haine-St-Pierre).
Serge chez M. SQUOQUART M. (Flobecq).
Marie-France chez M. GODART L. (Eugies).

BRABANT

Alexis chez M. NACKAERTS J. (Wespelaar).
Marie-Marleen chez M. CAUTAERTS D. (Pamel).
Luc chez M. EMPLIT C. (Frasnes-lez-Gosselies).
Linda chez M. VAN DROOGENBROECK J. (St. K. Lennik).
Jan chez M. DE BRABANTER A. (Asse).
Hugo chez M. CAUTAERTS K. (St. Kw. Lennik).
Martine chez M. HELLINCKX J.B. (Pamel).
Lutgarde chez M. FIEREMANS R. (Borchtlombeek).
Nicole chez M. BIERWART R. (Cortil-Noirmont).
Patrick chez M. DE BOT L. (St. Martens Lennik).

Nous sommes heureux de vous apprendre que :

NAMUR-LUXEMBOURG

M. PIETTE Albert a épousé Mlle DERAEDT M.-T.
M. SANDRY Hervé a épousé Mlle ERNOUX Claudine.

HAINAUT

M. MOREAU Jules a épousé Mlle VANDERSTRAETEN.

BRABANT

M. MATTENS Pierre a épousé Mlle VAN DER ELST Y.

LES LONGUES CARRIÈRES



Deweerdt J.

A débuté comme receveur sur les tramways du littoral, le 13-7-1920. Il est resté attaché au dépôt d'Ostende.



Diasson L.

Est entré en qualité d'électricien le 4-6-1920 à Bruxelles. Il fut nommé brigadier le 1-1-1945 et a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite.



Willem Eug.

A débuté à Ostende comme receveur le 15-6-1920. Il fut nommé contrôleur ff. le 25-6-1945 et contrôleur l'année suivante.



De Smedt V.

Entra aux Vicinaux le 14-2-1914, comme receveur, attaché au dépôt de Grimbergen. Il a accompli, jusqu'au dernier jour, une carrière particulièrement longue de 46 années.



Schultze H.

A été engagé aux Vicinaux de Bruxelles comme receveur le 27 juillet 1920. Il était très connu sur les lignes O. et V.



Witdouck A.

A débuté le 22-11-1911 aux Vicinaux de la Flandre Occ. Il a terminé sa carrière comme machiniste de 1^{er} cl. à Geluwe.



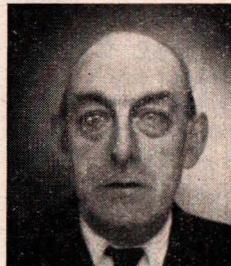
Van Nuffelen Fr.

Est entré en service le 1-8-1913. Il a été très longtemps conducteur électrique sur la ligne Haacht - Bruxelles.



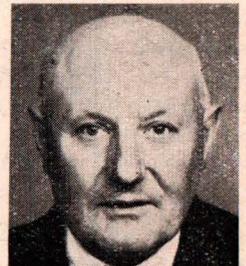
Bergmans J.

A débuté dans le Limbourg, le 12-2-1912, comme receveur-auxiliaire. En 1920 il fut nommé receveur et en 1946 chef-receveur. Il appartenait au dépôt de Maaseik.



Gysels L.

Est entré aux Vicinaux, dans la région anversoise, le 3-12-1908. A toujours servi comme conducteur électrique attaché au dépôt de Zurenborg.



Delorge F.

Est entré, en qualité de piocheur, le 19-8-1912 sur les lignes vicinales du Namurois. Il était affecté au dépôt de Forville.

Administration Centrale

Le cercle du personnel de l'Administration Centrale a donné son bal annuel, le 5 mars, dans la Salle dorée de l'Hôtel Atlanta, à Bruxelles.

Plus de 200 personnes avaient répondu à l'appel des organisateurs et l'on remarquait la présence de M. Declercq, Inspecteur Général, de M. Rousseau, Directeur des Finances et de M. De Moor, Inspecteur en Chef.

L'excellent orchestre « The Moonliners » joua ses « rocks » et rythmes sud-américains jusqu'aux petites heures. Tous les participants se déclarèrent enchantés de la qualité des attractions.

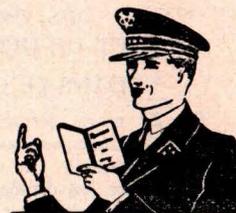
Nous profitons de l'occasion pour signaler aux groupements similaires existant parmi le personnel de la S.N.C.V., que MM. Vanden Eede et

Demunter sont respectivement les nouveaux président et vice-président du Cercle « Entre-Nous ».

**

Dans le secteur « pensionnés », nous avons malheureusement plusieurs décès à mentionner. Le 4 février, nous avons appris la nouvelle du décès de M. Em. Collin, qui avait appartenu au service de la Comptabilité; le 1^{er} mars, c'était M. Ch. Dekegel, ancien inspecteur de comptabilité des Groupes, qui nous quittait. Le 2 mars, décédait M. Sirjacobs, Ingénieur en chef, qui passa la plus grande partie de sa carrière dans le Groupe du Hainaut. Le 6 mars, notre ancien caissier, M. J. Hélas, disparaissait et puis les 12 et 29 du même mois, on nous signalait le décès de M. Salmon et J.-B. Christiaens, chef de bureau.

Les PROPOS du



Contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Il paraît que vous avez discuté avec ce jeune homme qui descend de l'autobus ?

RECEVEUR : C'est un soldat en congé et en civil. je ne savais que faire...

B. : Nous allons un peu revoir ensemble cette matière assez compliquée. Quand le futur soldat part au Conseil de revision et qu'il en revient, et quand il va au Centre de sélection, il est en possession d'un billet I.B. délivré par l'Administration communale.

R. : Oui, il voyage en débet, c.-à-d. qu'en échange du document, je lui donne un billet de 14 F.

B. : Exact, c'est un prix forfaitaire; quand le même citoyen REVIENT du Centre de sélection, il est devenu militaire malgré ses frusques de civil et vous devez lui donner un billet à 50 % du prix du trajet, en échange du modèle 494 que l'Armée lui a remis.

R. : Jusqu'ici ça va; parlez-moi maintenant des militaires en congé.

B. : Ils sont en possession d'un « titre de congé ou de permission » ou d'un « titre de congé de faveur et de permissions hebdomadaires » modèle D1; s'ils ont reçu en même temps des billets C.V., ils remettent un volet au receveur en échange d'un billet couvrant la totalité du voyage...

R. : Ou bien ils n'ont pas reçu de billets C.V. avec leur titre de congé et, dans ce cas, ils voyagent, même en tenue civile, en PAYANT un prix réduit de 50 %.

B. : Oui, et durant tout leur congé, ils peuvent voyager à prix réduit de 50 %, sur production de ce titre de congé, sur les lignes ferrées vicinales et sur les autobus à tarif vicinal.

R. : Et sur les lignes d'autobus à tarif autobus ?

B. : Seul le militaire en uniforme (en possession d'un titre de congé ou d'un ordre de mission) paie son billet au prix réduit de 50 %.

R. : Et les militaires qui se déplacent pour des raisons de service ?

B. : Ceux-là sont en possession du « bon-modèle 494 ». Mais attention, aux militaires dépendant du département de la Défense nationale il est délivré des billets à 50 % en échange de ce document, tandis qu'au personnel civil, il faut délivrer un billet à prix plein. Le prix du billet délivré doit être mentionné, par le receveur, dans la case réservée à cet effet.

R. : Le sujet n'est évidemment pas épuisé.

B. : Non, mais ceci est l'essentiel.

R. : J'y vois plus clair tout de même. Maintenant comme mon service « coupé » du matin est terminé, je vais, comme on dit à l'armée, rentrer dans « mes foyers », mais, à cette heure, je ne coupe pas de la corvée « patates »!

B. : Mes hommages à votre adjudant de semaine... et de toujours.



Dierickx T.

Entré comme receveur le 1-6-1913 sur les lignes vicinales de Bruxelles, il devient commis de 2^e classe le 1-1-1929 à La Roue. Nommé ff. de chef de station en 1933, il est confirmé de 1^{re} classe en 1940. M. Dierickx poursuit sa carrière exemplaire en devenant chef de mouvement, le 1-1-1946, à Dilbeek. Nommé chef de service de 2^e classe en 1952, il dirigea le dépôt de Dilbeek jusqu'au moment de sa retraite, avec le grade de Chef de service, qu'il avait obtenu en 1955.



Waterplas F.

A débuté le 13-3-1912 comme conducteur électrique sur les lignes Bruxelles - Ninove et Bruxelles - Dilbeek II a desservi ces lignes durant toute sa carrière.



Moesen J.

A été engagé comme conducteur sur les lignes électriques vicinales de Liège le 24-6-1920, dépendant du dépôt de Rocourt.



Compère H.

A débuté au Vicinaux de la région liégeoise le 15-10-1911 en qualité de machiniste. Il a terminé sa carrière comme machiniste de 1^{er} cl. à Oreye.



Schouten V.

Ayant débuté le 11-4-1925 comme conducteur à Cureghem, il fut rapidement nommé instructeur et d'innombrables conducteurs sont passés par ses mains. Il eut ses étoiles de contrôleur le 1-1-1942.

**REMISE DE DECORATIONS
DES ORDRES NATIONAUX
ET DE DECORATIONS CIVIQUES
DANS LE GROUPE DU BRABANT**

Le 20 mars dernier, la grande salle du réfectoire de l'atelier de Cureghem a servi de cadre à une manifestation au cours de laquelle un certain nombre d'agents devaient se voir remettre les diplômes et les bijoux de décorations dans les ordres nationaux et de décorations civiques.

Dans le local, qui venait d'être repeint, une estrade avait été montée sur laquelle avait pris place un orchestre composé en majeure partie d'agents de l'atelier de Kessel-Lo.

A 10 h., M. le directeur J. Cuvelier, suivi de ses ingénieurs et chefs de service, fit son entrée au son de l'hymne national.

M. Cuvelier dit combien il lui était agréable de remettre ces distinctions au nom du gouvernement qui entend honorer ainsi la fidélité des agents des services publics.

Il fit alors l'appel des fonctionnaires et agents dont les noms suivent et leur épingla personnellement le bijou en les félicitant chaleureusement.

La remise des décorations fut interrompue à diverses reprises pour permettre à l'orchestre de se faire entendre tandis que les agents, en sirotant un excellent porto, évoquaient des souvenirs.

ORDRES NATIONAUX

MOUVEMENTS

DU 8 AVRIL ET DU 15 NOVEMBRE 1959

ORDRE DE LEOPOLD

Chevalier

VAN SINA Alf., chef de service 1^e cl.; HAUSMAN R., inspecteur technique.

ORDRE DE LA COURONNE

Officier

BRICOUT A., chef de service 1^e cl.

Chevalier

PINNOY V., chef de service 2^e cl.

Palmes d'Or

LAURENT R., contrôleur; VANDERMINNEN J.B., contrôleur; VAN OOSTERWIJCK L., contrôleur.

Palmes d'Argent

MEULEMANS J., ouvrier d'élite.

Médaille d'Or

VIDTS L., conducteur; BEECKMANS E., ouvrier semi-qual.; DE QUANTER J., conducteur; DEROUBAIX G., receveur; MELLEKER J., conducteur; MUSCH G., receveur; PEETERS H., receveur; VAN HASSEL H., receveur; VAN LAETHEM K., conducteur; VAN ACHTER P., receveur.

DECORATIONS CIVIQUES

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^e cl.

DELEUS L., FRANKLIN L., COCHEZ F., ONS J., VAN DEN BREUL J.

Médaille civique de 2^e cl.

DE CUYPER J.B., COPPENS J.B., BAUT E., JANSSENS H., BRICHAU J., DE BECKER J., VAN KERCKHOVEN R., BAUWENS J., CRABBE A., KESTEMONT A., OLBRECHTS J., BAUWEN A., LEMMENS F., MERCKX F., VENEY F., BAMS A., DE SAMBLANCX M., MEES F., VAN DER MEULEN J., VAN LIERDE A., VERGALLE A., PEELAERTS A., VERBRUGGEN L.,



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de janv.-févr. 1960	Années de service	Groupe
VERGALLE T., commis 2 ^e cl.	47	Brabant
DIERICKX T., chef de service	47	»
WATERPLAS F., conducteur él.	46	»
DE BOT J.B., conducteur él.	45	»
MEES L., machiniste 1 ^e cl.	38	»
CORNELIS J., chef piocheur	36	»
CAES H., chauffeur	36	»
SCHOUTEN V., contrôleur	35	»
BUELENS J., conducteur él.	32	»
ROCH E., ouvrier d'élite	32	»
BERGMANS J., chef receveur	42	Limbourg
MOESEN J., conducteur él.	35	»
STOUTEN H., chef piocheur	29	»
DELORGE F., piocheur	40	Namur-Lux.
LAMBERMONT Z., piocheur	30	»
COMPERE H., machiniste 1 ^e cl.	43	Liège
BAETEN L., conducteur él.	34	»
COMPERE L., conducteur él.	29	»
FRENK V., écurieuse	14	»
VEKEMAN E., conducteur él.	36	Hainaut
CORNET G., receveur	32	»
POTTIEZ R., receveur	28	»
GIJSELINCK E., piocheur	24	»
GEYS A., conducteur él.	32	Anvers
VAN DEN WOUWER J.B., piocheur	30	»
YLEN F., comptable 2 ^e cl.	37	Flandre Or.
LEQUEUX E., conducteur él.	33	»
KERCKAERT T., brigadier	32	»
NOTERMAN M., conducteur A.R.	32	»
DE TAEYE L., chef receveur	30	»
BAUR H., ouvrier qual.	28	»
VAN KEMMEL C., ouvrier semi-qual.	25	»
DE GEYTER T., piocheur	21	»
FAUCONNIER L., ouvrier qual. 1 ^e cl.	39	Flandre Oc.
VANREMOORTELE H., ouvrier qual.	38	»
CALLEMIN C., conducteur él.	37	»

DUPONT Cl., DE BRUIN A., LAURENT J., PEETERS C., SCHAUMANS E., CRAB J., ADAMS M., DARON L., VAN ESPEN R., WUYCKENS G., JANSSENS J., VAN DEN WINCKEL A., HAWAERT M., VAN DEN BULCKE G., VAN ASSCHE J., VAN BUGGENHOUT J., VAN DER VELDEN J., SEVERS F.

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 1^e cl.

SIMON F., chef de service 2^e cl.

Croix civique de 2^e cl.

LECION M., contremaitre; NACKAERTS F., contremaitre 1^e cl.; FONTAINE J., contrôleur; LANGHENDRIES, contrôleur.

Médaille civique de 1^e cl.

WALRAEVENS M., ouvrier d'élite; VAN DER ELST A., receveur; DE SCHOUWER J., manœuvre; VAN CAPPELLEN K., conducteur él.; TERWECOREN E., conducteur él.; MANHEULES F., ouvrier qual. 1^e cl.; MEURRENS A., manœuvre; VAN DER HEYDEN F., piocheur; WALRAEVENS L., receveur; STAS L., ouvrier semi-qual.; LEROY G., conducteur A.R.; GOFFIN J., chef-receveur; DAEMS Ch., brigadier; WELLEKENS R., ouvrier qual. 1^e cl.; VERDEYEN G., receveur; VERHOEVEN F., conducteur A.B.; BEECKMANS C., receveur; PIERRET

H., receveur; DE MEY E., manoeuvre; D'HULSTER J., receveur; VAN ACHTER P., receveur; DENEYS G., receveur; DE KEYSER M., chef-receveur; LATTINIST J., ouvrier qual.; CHRISTIAENS J., piocheur; DE CLERCQ G., conducteur él.; FORTIER E., ouvrier qual.; HAMELS J., ouvrier semi-qual.; HEYVAERT J., receveur; PARIJS

F., chef-receveur; RAMPPELBERG V., piocheur; VAN LOO A., ouvrier d'élite; VRANCKX P., chef-receveur; WALKIERS P., ouvrier d'élite; ALEXANDRE E., chef-receveur; NIJS J., piocheur; STORMS L., conducteur A.B.; PETRE A., piocheur; GEETS L., manoeuvre; VAN EYLEN J., ouvrier d'élite; HARNIE E., receveur.

Brabant

LES ACTIVITES DU CERCLE DES APPOINTES

Le cercle des appointés a organisé, rue Bara, le 27 février dernier, un goûter intime très réussi qui a eu lieu dans le réfectoire des employés.



Les tables étaient bien pourvues de couques, de tartes et d'un café odorant. Peu après, on projeta divers films, notamment celui pris au cours du beau voyage à Lourdes; on put admirer également une série de diapositives en couleur sur le même sujet, ensuite l'écran fut laissé à Donald Duck et Woody Woodpecker. La photo ci-contre montre l'accueil qui leur fut fait.

(Correspondant M. Bottu.)

Namur-Luxembourg

ACTES DE PROBITE

Joseph Lonchay a trouvé un portefeuille contenant 400 F. — M. Lambotte Florent a remis à son chef un portemonnaie contenant 800 F. — Jacoby Charles a trouvé dans l'autobus de Vielsalm - Lierneux un portefeuille contenant 5.050 F et un chèque de 5.000 F qui furent remis au propriétaire le même jour; ces trois agents appartiennent au dépôt de Manhay.

M. L. Decamp, de Forville, a trouvé un portefeuille contenant 2.950 F.

Nos félicitations et nos remerciements à ces agents grâce auxquels on sait qu'à la S.N.C.V. l'honnêteté est de rigueur.

POUR LES VICTIMES DE FREJUS

Dans une lettre adressée au préfet du département du Var (France), M. Leféver, Inspecteur technique à l'atelier d'Andenne, lui avait fait savoir que le personnel avait versé le montant de sa

prime de sécurité (4.000 F) à l'intention des victimes de la catastrophe de Fréjus. M. Rouliès, préfet du Var, vient de les remercier chaleureusement.

LE SANG-FROID D'UN DE NOS CONDUCTEURS

Un quotidien namurois a relaté le fait suivant survenu sur la ligne Andenne - Ciney. L'autobus de 17 h 30 arrivait à Schaltin, aux premières maisons du village; il était conduit par M. René Adam. Alors que le véhicule bondé de passagers s'approchait de la ferme Lecomte, le fils du propriétaire, le petit Jacques Lecomte, âgé de 4 ans, surgit sur la route en courant. Le conducteur bloqua ses freins, fit un écart et évita le garçonnet. On peut dire que celui-ci l'a échappé belle. Les voyageurs de l'autobus ont été rudement secoués par le brusque arrêt, mais tout s'est bien terminé, grâce aux réflexes rapides de R. Adam.

(De notre correspondant M. Laloux.)

ANVERS

Le Service de Sécurité et Hygiène est en deuil.



Le mois dernier M. E. Leenen, commis principal, est décédé; il était le fils d'un ancien chef de service à Merksem (Anvers).

Pendant près de 25 ans, le défunt dirigea le dépôt dit de la Glacière (Ijskelder) à Merksem, point de départ de plusieurs raccordements industriels et de ce fait important centre de services marchandises.

En 1953, il fut désigné comme chef du service de Sécurité d'Hygiène, et d'Embellissement des locaux du Groupe d'Anvers.

Il avait pris à cœur cette nouvelle tâche et il avait suivi notamment les cours de l'A.I.B.

Nous perdons en M. Leenen un collaborateur très dévoué et dont la bonté était appréciée par le personnel.

Il laisse une veuve et un fils à qui nous présentons nos condoléances.

Nouvelles des Exploitations

HAINAUT.

Le Groupe a été autorisé à exploiter un service public d'autobus Thuin-Lobbès-Anderlues (r. de Mons). Le service est organisé en complément à la ligne électrique Anderlues-Thuin (Ville Basse).

Nous avons été autorisés à exploiter un service spécial d'autobus touristique Gozée (Abbaye d'Aulne) - Charleroi (place du Manège).

Ce service sera assuré les samedis, dimanches et jours fériés, du 1^{er} juin au 30 septembre.

ANVERS.

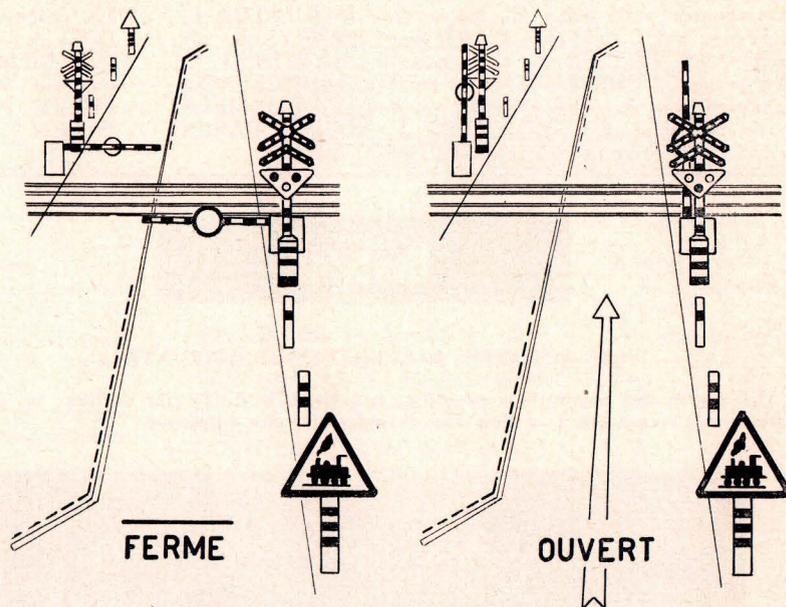
Depuis le 1^{er} février nous exploitons en régie l'extension Arendonk (Eglise) - Arendonk (frontière) au service public d'autobus Turnhout - Mol et extensions.

LIEGE.

Depuis le 21 mars, le Groupe de Liège a mis en activité le circuit en boucle à Verlaine au service public d'autobus Jemeppe - Verlaine et extensions.

Nouvelle longueur de la ligne : 51,300 km.

DU NEUF aux passages à niveau de la S. N. C. B.



On sait le nombre considérable d'accidents causés par les passages à niveau non gardés.

La S.N.C.B. commence à munir certains passages à niveau à trafic intense de barrières partielles à fonctionnement automatique, appelées demi-barrières, disposées en chicane de part et d'autre du passage niveau.

L'usager de la route ne rencontre qu'une seule barrière au droit des voies du chemin de fer et ne risque donc pas d'être emprisonné sur les voies entre deux barrières.

En plus de la signalisation routière à distance (signal triangulaire avec silhouette de locomotive et potelets d'approche), la signalisation sur place d'un tel passage consiste en une croix de saint André simple (pour une voie) ou double (pour deux voies), plus un ensemble de deux feux rouges et d'un feu blanc clignotants, le tout étant placé à droite de la route.

Chaque demi-barrière porte, de plus, dans sa partie droite, un disque n° 21 du Code de la route « circulation interdite ».

Enfin, une bande blanche continue est peinte dans l'axe de la route, de part et d'autre du P.N.

Le croquis ci-joint donne une vue d'ensemble d'un tel passage à niveau.

L'installation est entièrement automatique : le train lui-même provoque à distance l'interdiction de passer, sans qu'aucun facteur humain intervienne encore.

L'ensemble fonctionne de la façon suivante :

a) aucun train approchant le P.N. : les barrières sont levées, le feu blanc clignote ;

b) un train approche du P.N. : les feux rouges clignotants s'allument immédiatement, le feu blanc s'éteint, une sonnerie tinte.

Dès ce moment, le passage est interdit.

Quelques secondes après, les barrières s'abaissent.

Entre l'allumage des feux rouges et le passage du train s'écoule au moins 25 secondes.

c) peu après le passage du train, les barrières se lèvent, la sonnerie s'arrête et les feux rouges clignotants sont remplacés par un feu blanc clignotant.

Toutefois, si un autre train, masqué par le premier, se présente sur l'autre voie, les feux restent évidemment rouges et les barrières abaissées.

La S.N.C.B. s'est efforcée de réunir sur ces installations toutes les mesures possibles de sécurité et de souplesse :

Elles ne seront cependant efficaces que si l'usager montre un minimum de discipline, ce qui, hélas, n'est pas toujours le cas.

Tous les usagers de la route doivent se pénétrer de deux grandes vérités qu'on ne saurait assez rappeler :

— FEU ROUGE = TRAIN PROCHE STOP.

— UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE.

Commentaires sur le Concours de Sécurité

(Voir présentation des équipes sur la page opposée.)

Tandis que l'équipe 4, Omal-Verlaine, va en ligne droite vers les 2.000 jours, l'équipe 4 (atelier d'Andenne) poursuit sa route après avoir dépassé 1.417 jours. D'autre part, ne perdons pas de vue l'équipe 15 du Brabant (Kessel-Lo).

Au Hainaut, l'équipe 21, Mouvement (St-Ghislain-Roisin, Casteau-Quévy), est en mesure de gagner, cette année, la

course des mille jours. Dans ce Groupe, les équipes font de sérieux efforts pour améliorer leur position et il est réconfortant de constater que 18 équipes sur 21 se trouvent en ordre utile sur le tableau de course. Citons, entre autres, les équipes 4 (atelier de Charleroi), 5 (atelier de Jumelet) et 9 (Mouvement de Châtelet) qui ont, toutes trois, dépassé les 500 jours.

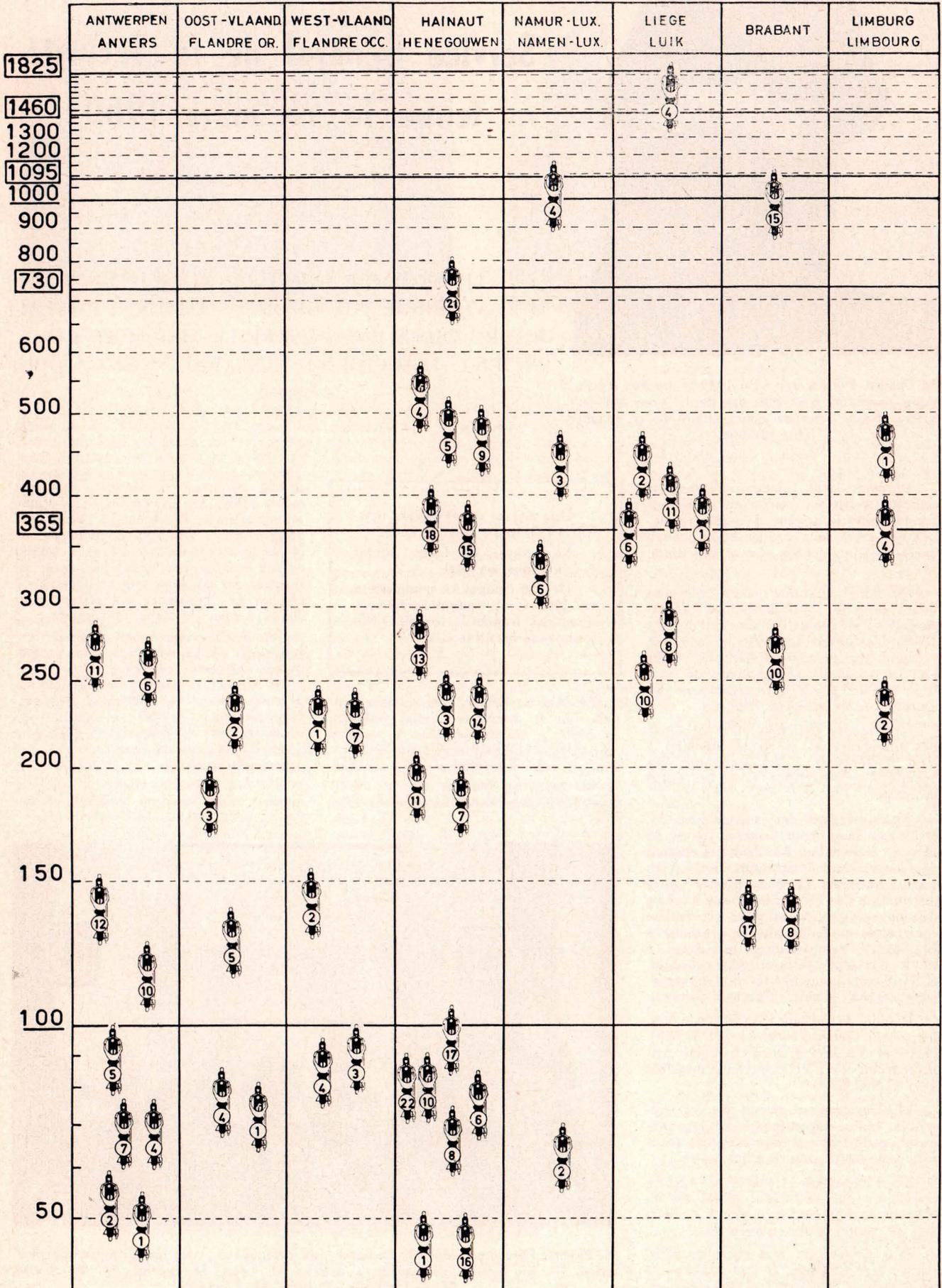
L'équipe 1, du Limbourg (atelier de

Hasselt), a fait de même. Nous regrettons de devoir constater la prestation peu brillante du Brabant, qui a enregistré plusieurs accidents en janvier-février.

Résultat : il n'y a plus que 4 équipes en course sur 19 ! Allons, que les hommes du Brabant reprennent courage et que chacun applique les règles de sécurité avec le désir de voir son équipe progresser « sans accident ».

CONCOURS DE SECURITE

RESULTATS AU 29 FEVRIER 1960.



La Séance Annuelle du Service Général de la Sécurité tenue le 16 mars 1960



M. André, Président : « En 1959 le nombre d'accidents chômants n'est plus que de 3,5 pour 100 ouvriers. Nous pouvons nous réjouir de ce magnifique résultat... ».

LE TROPHEE COMTE L. de LICHTERVELDE EST ATTRIBUE AU GROUPE NAMUR - LUXEMBOURG QUI A ENREGISTRE LE MEILLEUR COEFFICIENT D'ACCIDENT GENERAL, C'EST-A-DIRE 0,990.

16 mars 1960... Notre cow-boy de sécurité sourit en constatant que pour l'année 1959 le nombre d'équipes récompensées pour leur prudence au travail est supérieur à celui des cycles antérieurs.

Ils sont quarante-quatre délégués, venus recueillir à Bruxelles, les primes-surprises ; en réalité ils auraient dû être 1.700, c'est-à-dire presque le quart de l'effectif du personnel, qui jour après jour, a accumulé ces capitaux de bonheur et de santé que constituent les journées sans accident chômant.

La direction générale, en la personne des directeurs et de leurs adjoints, a tenu à apporter à ces émissaires des groupes, sa sympathie pour cet effort de masse.

Après l'arrivée des personnalités, M. Declercq, Inspecteur Général, ouvre la séance ; il remercie M. André, Président du Conseil d'administration, d'avoir bien voulu, une fois de plus, présider à la distribution des récompenses aux lauréats de nos services de sécurité. Il exprime également ses sentiments de gratitude à M. Storme, vice-président du Conseil, à M. le Chevalier Roberti, administrateur, à M. Léon, commissaire du Gouvernement, et M. Hoens, Directeur Général.

Il salue la présence de M. Van Lul, Inspecteur Général honoraire, et de MM. Huys et Vannitsen, respectivement inspecteur en chef et inspecteur principal à la S.N.C.B.

M. Declercq se réjouit de ces présences, indice incontestable de la collaboration de la haute direction à la réalisation de cette œuvre humanitaire.

M. l'Inspecteur Général se déclare convaincu que cet appui moral est un élément de base indispensable à la réussite de toute action préventive.

Puis s'adressant aux chefs de sécurité et aux délégués, il leur souhaite la bienvenue et les félicite chaleureusement.

Une équipe de 45 agents totalise 1.781 jours sans accident.

Le groupe de Liège atteint 7 mois sans accident.

Des 80 équipes en compétition en 1959, cinq équipes seulement n'ont pas franchi le cap de 1.000 jours sans accident.

Le chef du Service général leur rappelle que le compte-rendu des activités, en 1959, a été donné dans le rapport annuel, qui contient également des statistiques très encourageantes.

M. Declercq souligne que les résultats extrêmement satisfaisants d'une lutte

de 12 ans pour la sécurité, montrent qu'un effort de prévention bien étudié réussit et paye. Il conclut en disant qu'il faudra encore beaucoup de patience, de persévérance et de tenacité, qu'il faudra encore rompre des habitudes avant de franchir un nouveau pas et demande à chacun de développer ses efforts pour mener à bien les tâches de demain.

M. le Président André prononce ensuite son allocution, dont nous reproduisons le texte ci-dessous :

Il exprime sa joie de pouvoir féliciter personnellement les délégués des travailleurs pour l'effort accompli mais s'inquiète des conséquences que peut amener l'augmentation constante du parc automobile national.

J'ai eu sous les yeux le premier numéro d'un nouveau journal « Les



M. Hoens, Directeur Général, s'adresse aux délégués de tous les Groupes d'exploitation. — Au bureau, de gauche à droite : M. Léon, M. Storme, M. A. André, M. le Chevalier Roberti, M. Declercq.



La délégation du Groupe du Brabant. Assis : MM. Soetaerts, D'Haen, Nys, Vastenavondt. Debout : MM. Plas, Delwiche, Tree, Nys.



La délégation du Groupe de Liège : Assis : MM. Musique, Lebrun, Winandy, Renson. Debout : MM. Joannes, Croes, Laruelle, Verlinden.

Risques du Métier, édité par l'Institut National de Sécurité, à Paris, pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, et j'ai été frappé par ce véritable cri d'alarme figurant en manchette : « Neuf millions d'hommes au travail : un million d'accidentés chaque année ».

Voilà les chiffres extraits des statistiques publiées par la Caisse Nationale de sécurité sociale en France.

En 1948, nous nous trouvions devant une situation aussi alarmante : 9,4 accidents chômants par 100 ouvriers.

C'est alors que notre Conseil d'administration prit la décision de déclencher une vaste opération de sécurité et de prévention, dont il fixa les buts et les objectifs à atteindre.

DOUZE ANNEE DE COMBAT.

Pendant douze ans, vous avez lutté sans désespérer, vous avez rempli sans défaillance la mission que nous vous avons assignée.

Par votre ténacité et grâce à une politique d'ensemble où rien n'a été

laissé au hasard, vous êtes parvenus à résoudre mille et une questions, difficiles et délicates entre toutes, tant sur le plan technique que sur le plan humain.

En 1959, le nombre d'accidents chômants en service n'est plus que de 3,5 par 100 ouvriers.

Nous pouvons nous réjouir aujourd'hui de ce magnifique résultat, que l'Inspecteur Général qualifiait trop modestement d'encourageant, il y a quelques instants.

Les résultats que nous avons obtenus dans tous les domaines de la prévention et de la sécurité montrent que nous sommes sur la bonne voie en matière d'accidents et que nous occupons tant sur le plan national que sur le plan international une position non seulement enviable, mais enviée.

PLUS DE MILLE JOURS DANS DEUX GRANDS ATELIERS.

Je félicite particulièrement les deux ateliers d'Andenne et de Kessel-Lo, ainsi que le groupe de Liège et les différentes équipes déjà citées par l'Inspecteur

Général, pour les magnifiques performances réalisées. Elles dépassent en nombre et en valeur tout ce qui a été atteint jusqu'à présent. Elles prouvent que si, au début, les résultats ont été quelquefois très longs, trop longs à se manifester au gré de certains d'entre nous, la ténacité et le don de persuasion de nos chefs de sécurité ont eu raison de la nature humaine, de l'indifférence, des mauvaises volontés.

N'est-ce pas une belle démonstration aussi que nul ne saurait réussir seul dans cette tâche et que la collaboration de tous, notamment du personnel lui-même, est indispensable.

INCULQUER L'ESPRIT DE SECURITE.

L'éducation du personnel commence maintenant à porter ses fruits. Il fallait arriver à lui inculquer un esprit de sécurité et c'est la voie dans laquelle il fallait, dans laquelle il faut encore persévérer.

Les résultats nous montrent aussi que cet esprit de sécurité a gagné du terrain, beaucoup de terrain chez nous, et c'est là une réalisation qui a toute son importance, compte tenu du chemin qui nous reste à parcourir.

M. Declercq disait tantôt : « demain d'autres problèmes se poseront ».

Dans un rapport récent d'une commission d'étude du Ministère des Travaux publics, techniciens et statisticiens prévoient que d'ici une quinzaine d'années 3.000.000 de véhicules automobiles sillonneront les routes belges.

D'autre part, nous estimons que notre parc d'autobus dépassera 2.000 véhicules.

Les statistiques montrent par ailleurs qu'actuellement le nombre d'accidents de la route est cinq fois plus élevé que celui des accidents du travail.

Parmi les problèmes de demain figureront sans aucun doute celui des accidents sur la route et celui des accidents sur le chemin du travail !

APPLICATION DE NOUVELLES TECHNIQUES.

Certes, ces questions ont déjà été mises à l'étude, des méthodes de prévention ont déjà été élaborées. Mais devant



La délégation du Groupe du Hainaut : Assis : MM. Goossens, Ruelle, Paternostre, Herbecq. Debout : MM. Robin, Rutten, Bertin, Berlemont, Depasse et Sette.



Debout : MM. Solbreux, Praile, Wiame, Van Hulst.
Assis : MM. Badoux, Beaufays, Botz, Grégoire.



Debout : MM. Wilmet, Franquinet, Graindorge, Berthulot.
Assis : MM. Decloux, Beaufays, Botz, Libion.

cet accroissement incessant de la circulation routière et la progression angoissante du nombre d'accidents, il faudra repenser continuellement les problèmes, créer des méthodes appropriées, appliquer des nouvelles techniques, qui auront indubitablement une incidence sur tout ce qui a été fait jusque maintenant, car rien n'est définitif dans ce vaste domaine de la prévention.

Ces nouvelles techniques devront être adaptées aux conditions de travail qui changeront continuellement d'aspect, tant en ce qui concerne le rythme, que les dangers plus nombreux et plus graves inhérents aux diverses opérations.

La lutte contre le facteur humain prendra de plus en plus d'importance, la protection matérielle approchant du maximum d'efficacité.

LES CAUSES PSYCHOLOGIQUES DE L'ACCIDENT.

C'est le rôle primordial des agents de maîtrise que de déceler ces causes humaines. C'est le rôle du service social aussi, qui peut toucher les travailleurs jusque dans leur famille, car trop souvent inattention et distraction sont synonymes de préoccupation.

C'est là que nous trouverons un terrain important à explorer qui pourra nous apporter des solutions à certains problèmes apparemment insolubles.

Je constate avec satisfaction que notre service de sécurité est pleinement conscient de sa mission, qu'il a su adapter progressivement son outil de travail à des situations toujours nouvelles, qu'il avait heureusement souvent prévues, et

qu'il déploie tous ses efforts pour continuer cette œuvre délicate et de longue haleine.

Je puis assurer tout le personnel de l'appui moral constant du Conseil d'administration et de moi-même et je forme le vœu que par un nouvel élan, vous fassiez progresser davantage encore cette question humanitaire qui nous tient tant à cœur.

Les applaudissements des auditeurs prouvent que l'appel de M. le Président ne restera pas lettre morte.

M. Hoens, Directeur Général, s'adresse à son tour à l'assistance :

Il leur dit que lui aussi a été frappé, comme le Président, par les statistiques parues dans la revue française « Les Risques du métier » et il commente les



M. le Chevalier Roberti, Administrateur, remet aux représentants des équipes de Namur-Luxembourg, lauréates du Concours de Sécurité intergroupes, les primes qu'elles ont remportées. Dans l'ordre, en commençant par le haut à gauche : MM. Badoux et Van Hulst (caché), représentant les Voies et Travaux, M. Wiame, représentant le Mouvement, et ci-dessous : MM. Solbreux et Grégoire, délégués des Ateliers.



idées maîtresses de l'exposé prononcé par M. André. Le Directeur Général fait état des dernières statistiques d'accidents du travail pour 1959, survenus en Belgique, données récemment par M. le Ministre Behogne :

450 morts — 375.000 blessés — 15 millions de journées de travail perdues.

M. Hoens conclut en exprimant sa satisfaction devant les progrès accomplis par notre Service Général de la Sécurité pendant ces douze dernières années.

Mais l'instant de la remise des récompenses est venu : il s'agit de distribuer les primes-surprises aux délégués des équipes qui ont ignoré pendant 365 jours et plus, ce qu'est l'accident chômeur et de remettre le trophée « Comte Louis de Lichtervelde ».

M. Declercq appelle les représentants des équipes lauréates, et tour à tour, nous voyons un des membres du conseil d'administration ou M. le Directeur Général leur remettre les fameuses enveloppes.

Nous remarquons avec grand plaisir des visages coutumiers aux séances annuelles, d'autres moins connus, mais non moins sympathiques.

Les Groupes de Liège et du Hainaut ont amené la force : quatre équipes chacun !

L'assemblée applaudit d'une manière particulièrement chaleureuse l'équipe du Mouvement et Atelier Omal-Verlaine-Jemeppe, qui porte allègrement ses 1.781 jours sans accident.

A considérer l'allure martiale des délégués, il ne semble pas que la sécurité use son homme !

Enfin l'instant solennel : la remise du trophée « Comte de Lichtervelde » aux délégués du Groupe de Namur-Luxembourg.

Mais avant de permettre à l'auditoire d'acclamer comme il se doit les vainqueurs, M. André, ému, rappelle la grande figure du Comte Louis de Lichtervelde qui fut un parfait serviteur de l'Etat et qui se dévoua corps et âme à ses chers Vicinaux.

Lorsque fut lancée la campagne de sécurité en 1948, c'est lui qui a conquis le Conseil d'Administration à ses idées, c'est à lui que nous devons les directives



Tandis que M. le Directeur Général applaudit, M. le Président remet le trophée à M. Botz, suivi de M. Beaufays.

dont s'inspira le Service Général de Sécurité.

A la demande du Président, l'assemblée debout observe une minute de silence et salue en pensée celui qui fit tant pour propager l'esprit de sécurité à la S.N.C.V.

MM. Botz et Beaufays montent au podium symbolique pour recevoir des mains de M. le Président l'œuvre d'art de Leplae. Sous les applaudissements, le chef de sécurité du Groupe Namur-Luxembourg, et son adjoint, rejoignent leurs camarades qui ont vécu un instant de fierté intense.

Magnifique performance des 540 agents du Groupe, que nous voudrions ponctuer par un vigoureux « Vive Namur po tot ».

Nous leur souhaitons de garder ce trophée longtemps encore, mais gare, la concurrence des autres groupes s'amplifie.

Le Service Général convie ensuite les spectateurs à assister à la projection de diapositives en couleurs réalisées au sein de la S.N.C.V. et ayant pour sujet la sécurité aux « Voies et Travaux » et au « Mouvement ».

Sans dénier à cette réalisation un

caractère artistique réel, tant les couleurs sont chatoyantes, les reliefs saisissants et les accords de la musique de Vivaldi harmonieux, nous sommes surtout frappés par la puissance de ce moyen de propagation dont l'esprit didactique n'échappera à personne.

On projette ensuite deux films de sécurité.

Le film français « Un jour comme les autres » nous émeut tant par sa simplicité que par son accent de profonde sincérité.

Enfin « Mais les monstres étaient muselés » nous présente un dessin animé du type « cinéma d'essai ».

De caractère léger et distrayant, il insiste surtout sur les diverses formes de protection des machines, rencontrées dans un grand atelier.

Et voilà la séance de clôture et chacun s'en retourne.

Demain nous reprendrons le collier... quelque part en Belgique. La pioche, le marteau, le volant, les manettes feront à nouveau œuvre utile, mais tous nous serons unis par une devise commune pour 1960 :

TRAQUONS LE RISQUE.

16 mars 1960... Le cow-boy sourit.



MM. Beaufays et Botz vont ramener à Namur le trophée qui leur a été confié pour un an.

AU CONCOURS INTER-GROUPES LE CLASSEMENT EST LE SUIVANT :

NAMUR-LUXEMBOURG

	Coefficient d'accident
MOUVEMENT	1,651
VOIES ET TRAVAUX	0
ATELIERS	0,469

Apprenons à connaître notre réseau

En 1959, nous avons transporté 3.828 wagons de betteraves et 1.400 wagons de pulpes.

Certes, l'année dernière, la récolte a été moindre par suite de la longue période de sécheresse de l'été, mais il faut reconnaître que ce transport est en voie de lente disparition.

Voici à Wange, entre Overhespen et Jodoigne (Brabant) l'A.R.T. 96. (Photo Van Dam.)



Anderlues est une commune de la province de Hainaut, située au centre d'un quadrilatère formé par les communes de Fontaine-l'Évêque, Leval, Thuin et Carnières. Les deux arrêts de tram les plus importants du territoire de la commune sont ceux d'Anderlues-Monument et Anderlues-Jonction. C'est ce dernier point que représente notre photo. On y voit l'arrivée du tram 30 qui vient de La Louvière - Bracquenegies et qui donne correspondance vers Charleroi au tram 92 Thuin - Anderlues - Charleroi. L'important dépôt vicinal d'Anderlues se trouve à moins de cent mètres de là.

(Photo Van Dam.)

Les statues en pied de Léopold II, érigées avant la guerre de 1914, sont assez rares dans le pays. En voici une peu connue; elle orne la place de Ekeren, une commune située à 5 km environ de la ville d'Anvers.

Cette importante localité est desservie par le réseau de tramways vicinaux électriques des Polders anversoises et 3 lignes différentes de trams vicinaux y passent. Ici nous voyons un n° 75 Anvers - Ekeren - Stabroek - Lillo, mais il y a encore le n° 72 vers Kapellen - Putte frontrière, le 70 barré Anvers - Ekeren - Dijk.

Ajoutons, pour être complet, les lignes d'autobus Brasschaat - Ekeren - Anvers et Anvers - Ekeren - Merksem.

(Photo Bazin.)

