

15th ANNEE

N° 86

M - A I - J U I N 1 9 6 0



NOS VICINAUX

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

Comment voyager économiquement sur les réseaux de la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

A l'approche des mois de juillet et d'août, qui constituent ce qu'il est convenu d'appeler « la saison », nous avons pensé qu'il serait utile de remémorer à nos lecteurs les avantages offerts par les Chemins de Fer et par les Vicinaux :

A LA S.N.C.B.

Les vacanciers peuvent voyager sur tout le réseau à des conditions intéressantes, en se munissant :

- soit d'un abonnement de vacances de : 5 jours (400 F en 2^{me} cl. — 600 F en 1^{re}) — 10 jours (600 F en 2^{me} cl. — 900 F en 1^{re}) ou 15 jours (900 F en 2^{me} cl. — 1.350 F en 1^{re}) ;
- soit d'une carte à réduction de 50 p. c. (200 F en 2^{me} cl. — 300 F en 1^{re}) avec laquelle pendant 28 jours (quatre semaines), il est possible d'acquies ses billets à demi-prix.

D'autre part, comme chaque année, les billets « aller et retour » émis en faveur des travailleurs, partant en vacances annuelles, auront jusqu'au 31 octobre 1960, une validité d'un mois.

La faveur est consentie sur présentation d'une attestation signée par l'employeur ou son délégué et mentionnant les dates du début et de la fin du congé. Des billets identiques sont délivrés à l'épouse et aux enfants mineurs. La réduction accordée varie entre 7 et 32 p. c. Signalons aussi que les billets aller et retour peuvent, au retour du littoral, être utilisés au départ de n'importe quelle gare desservant ce dernier, quel qu'ait été le point de destination à l'aller.

A LA S.N.C.V.

Facilités accordées aux voyageurs se déplaçant individuellement ou en famille :

I. — Région du Littoral :

Abonnements personnels de 1 ou 5 jours, valables pour un nombre illimité de voyages sur les services urbains d'Ostende, ainsi que sur les lignes : Bruges - Knokke (jusqu'à Het Zwin) et Ostende - La Panne - Adinkerke - Furnes.

1 journée : 80 F plus 10 F de garantie.

5 journées : (au choix du voyageur dans une période de 7 jours consécutifs) 230 F plus 20 F de garantie.

II. — Région de la Semois.

Cartes valables pour 5 journées de libre parcours sur les lignes ou sections de lignes suivantes :

1. Alle - Charleville,
2. Alle - Dolimarts - Gedinne,
3. Florenville - Villers-devant-Orval,
4. Florenville - Chiny (de la ligne Florenville Suxy),
5. Florenville - Herbeumont - Bouillon,
6. Florenville - Rulles - Marbehan S.N.C.B.,
7. Florenville - Bouillon - Han-sur-Lesse,
8. Circuit de la Semois.

Pour la saison 1960, une amélioration importante a été apportée à l'utilisation de cette carte de la Semois.

Il s'agit d'une carte *impersonnelle* qui peut être utilisée par un voyageur ou simultanément par deux, trois, quatre ou cinq personnes.

Cette carte comporte cinq cases qui sont annulées, par timbre dateur, suivant le nombre de voyageurs.

Chaque case donne droit à un nombre illimité de trajets effectués, le même jour, dans la zone de validité.

NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE :

Le tram V venant d'Uccle-St-Job (anciennement du Vivier d'Oie d'où la lettre V) vient de passer sous le viaduc de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles et s'apprête à contourner le parterre de tulipes de la place Jamar, pour continuer sa route vers Dilbeek.

Au-dessus des maisons du boulevard du Midi on reconnaît la masse imposante du Palais de Justice.

(Photo Hombroeck.)



Cette photo, qui évoquera de multiples souvenirs à nombre de nos lecteurs, représente un des panneaux d'indication de l'heure de départ sur le quai de la gare vicinale d'Ostende-Maritime.

(Photo Roels.)

Cette carte valable du 1^{er} juin au 30 septembre, est délivrée au prix de 210 F dans les principales stations vicinales des Ardennes, par les agents en service sur les véhicules, ainsi que par les syndicats d'initiative.

III. — Billets combinés « Un beau jour à... » avec parcours sur le réseau vicinal.

Nous avons exposé dans le dernier numéro de « Nos Vicinaux » les conditions dans lesquelles les excursions sont organisées et nous rappelons que les billets sont en vente dans les principales gares S.N.C.B.

REMISE DES PRIX CHATRIAN 1959 ET 1960

Le jury du prix Chatrian, prix annuel international de littérature ferroviaire fondé par la « Vie du Rail », vient de couronner deux ouvrages, l'un au titre de l'année 1959, l'autre au titre de l'année 1960.

Prix 1959 : M. Fernand Arnaudries pour son ouvrage « Singulière jeunesse du Chemin de Fer ». Ce livre reproduit les impressions des grands hommes du siècle dernier à propos des chemins de fer naissants et l'on sait que ceux-ci n'eurent guère bonne presse.

Prix 1960 : MM. J.M. Hartman et C.F. Landry pour leur ouvrage « Magie du Rail ».

Les auteurs sont Suisses ; M. Landry a écrit un texte très dense et d'un rare pouvoir suggestif et M. Hartman l'a illustré de remarquables photos.

Résumé du rapport du 75^{me} exercice social

PERSONNEL.

• A la fin de l'exercice 1959, l'effectif du personnel comportait :

- à l'Administration centrale : 231 fonctionnaires et agents ;
- aux Groupes : 733 fonctionnaires et agents appointés et 7.283 agents salariés.

La réduction de l'effectif est due, en ordre principal, à la liquidation des services créés pour l'Exposition, aux réformes de structure et à l'achèvement du programme de constructions exécutées dans nos ateliers.

• Si par le jeu des plafonds de salaires, le poste des charges sociales légales a diminué de 3 millions en 1959, par contre, les charges extra-légales (indemnités aux malades et invalides, allocations d'ancienneté et de survie) sont en augmentation de plus de 5 millions, par rapport à 1958, du fait du nombre croissant de bénéficiaires.

• Les dépenses directes de main-d'œuvre ont atteint la somme de 910 millions de francs.

• Incidence de la progression du nombre des pensionnés sur les charges sociales : A un effectif de 8.247 agents en service, correspond un total de 6.432 personnes qui reçoivent une allocation au titre de retraité, d'ayant droit ou d'invalidé.

SERVICES TECHNIQUES.

a) Installations fixes.

En 1959, les démontages suivants ont été terminés :

Malines - Heist-op-den-Berg	22 km	380
Haacht (garage) - Haacht (église)	0 km	400
Sint-Katelijne-Waver - Keerbergen - Haacht	18 km	800
Courtrai - Deerlijk	8 km	720
Gesves - Ohey	2 km	400
Verviers - Dolhain - Eupen	12 km	900
Hannut - Trognée	3 km	400
Hees - Lanaken	8 km	000
Beringen (Village) - Beringen (Mines)	2 km	425
Hasselt - Heusden	25 km	400
Tielt - Diest	11 km	570
Taviers - Ambresin	4 km	000
Comblain-la-Tour - Werbomont	23 km	900
Gérimont - Amberloup	7 km	450
Leerbeek - Enghien	11 km	900
Halle-Booienhoven - St-Trond	4 km	040

b) Bâtiments.

• Parmi les divers travaux exécutés en 1959, citons notamment :

- l'aménagement de garage pour autobus dans les dépôts d'Audenarde, Ostende, Frasnes-lez-Buissenal, Mons-Bassins et Nivelles,
 - la construction d'un garage et de bureaux au dépôt de Saint-Trond,
 - des installations pour le chauffage des autobus parqués en plein air à Nivelles et à Tremelo.
- De nombreux travaux prévus pour 1960 ou entamés en 1959 seront achevés cette année.

Citons, entre autres, la construction d'installations sociales ou sanitaires nouvelles ou appropriation des installations existantes à Furnes, Ypres, Assebroek, Aarschot, Heist-op-den-Berg, Hasselt, Châtelet et Trazegnies.

c) Matériel roulant.

Effectif au 31 décembre :

Réseau électrique :	
Voitures motrices	641
Voitures remorques fermées	470
Réseau non électrifié :	
Autorails et tracteurs	73
Locomotives	17
Wagons à hausses	2.449
Wagons fermés	541
Wagons plats	337
Wagons spéciaux	101
Transport par route :	
Autobus	1.192
Gyrobuses	3
Train routier	1
Trolleybus	1

Exploitation.

Total des lignes ferrées exploitées directement par la S.N.C.V. :

Exploitées à l'électricité	874 km
Exploitées en traction autorail	360 km
Lignes ferrées affermées (4 km en autorail + 8 km en traction électrique)	12 km

1.246 km

Longueur totale des services publics d'autobus exploités directement par la S.N.C.V.

8.078 km

Longueur totale des services publics d'autobus affermés

1.529 km

9.607 km



Garage pour autobus au dépôt de Saint-Trond.

On peut donc dire qu'au 31 décembre la longueur d'axe du réseau vicinal de services publics de transport atteint 10.853 km
 Nombre de services spéciaux d'autobus (pour transport d'écoliers et de travailleurs) 826
 Longueur de ces services 28.097 km

Résultats de l'exploitation.

Recettes totales 1 milliard 549.341.151 F.
 Dépenses 1 milliard 514.012.712 F.
 Coefficient moyen d'exploitation des lignes ferrées et services d'autobus de substitution : 97,61.
 De ces lignes, 8 soldent en perte contre 13 en 1958 et 68 soldent en bénéfice contre 63 en 1958.
 Pour comparer les chiffres de voyageurs transportés en 1959 (tous services réunis), il convient de prendre l'année 1957 comme base de comparaison, plutôt que celle de l'Exposition.
 En 1959 : 288 millions de voyageurs contre 300 millions de voyageurs en 1957.

Assurances.

• Risques tiers route.
 Nombre d'accidents : 3.303 — nombre de tués : 19 — blessés : 681.
 Bien que le nombre de kilomètres parcourus par les services autobus se soit accru de plus de 11 p.c., le nombre de sinistres-route n'a augmenté que de 0,4 p.c., accusant ainsi une baisse du taux de fréquence de l'ordre de 10 p.c.

La catégorie des tamponnements (près de deux tiers de l'ensemble des sinistres-route) marque une diminution du taux de fréquence de 19 p.c.

Ces résultats sont réconfortants et témoignent incontestablement d'une amélioration du comportement des conducteurs en face des difficultés de la circulation.

Conclusions.

La S.N.C.V. a poursuivi inlassablement ses efforts en 1959, afin de couvrir les dépenses du trafic en adaptant le mode de transport de ses lignes aux ressources de celles-ci.

Cependant, si les résultats financiers de l'exercice 1959 sont restés satisfaisants, c'est grâce au fait qu'à deux reprises, pendant une certaine période, la S.N.C.V. a été exemptée de la taxe sur les recettes perçues sur les lignes ferrées.

Pour 1960 et les années suivantes, le Ministre des Communications a pris des dispositions pour que l'Administration des Postes, la R.T.T. et le Ministère de la Défense nationale versent dorénavant à la S.N.C.V. une indemnité compensatoire la couvrant partiellement du manque à gagner résultant des prestations effectuées en exécution des charges qui nous furent imposées en 1886.

Il est permis d'espérer que le paiement de ces obligations de transport permettra à la S.N.C.V. d'exploiter son réseau dans de meilleures conditions qu'autrefois.

L'Assemblée Générale Annuelle des actionnaires de la S.N.C.V.

PROCES-VERBAL

Le bureau est composé de MM. Alexandre André, Président ; Storme, Vice-président ; Leclercq, Dechamp et Vanderpoorten, Administrateurs.

M. Vrebos et M. Léon, Commissaires du gouvernement, ainsi que M. Hoens, Directeur Général, prennent place sur l'estrade.

La séance est ouverte à 14 h.

La procédure est faite dans les deux langues nationales, M. le Président s'exprimant en français et M. Storme, Vice-président, en néerlandais.

M. le Président rappelle que les convocations ont été faites par lettres recommandées et par un avis au *Moniteur Belge* qui se trouve déposé au bureau.

M. le Président choisit M. Legein, Conseiller Juridique à la Société, en qualité de secrétaire.

Il prie MM. Mattelé et Nolet, respectivement délégué de la commune d'Ixelles et délégué de la commune d'Auderghem, d'accepter les fonctions de scrutateurs.

229 actionnaires sont représentés. Sur le nombre total de 1.204.089 actions émises, ils représentent 990.765 actions, donnant droit à 651.558 voix par le fait de la réduction prévue à l'article 29 des statuts.

Les 17 listes de présence sont annexées au procès-verbal ; les 16 premières pour les délégués des pouvoirs publics et la 17^e pour les actionnaires particuliers.

M. le Président déclare que l'assemblée est régulièrement constituée.

Il prononce ensuite l'éloge funèbre de M. Deschuyffeleer, administrateur, décédé le 21 juin 1959, de M. le Comte de Lichtervelde, président honoraire, décédé le 12 août 1959, et de M. Potier, Membre du Comité de Surveillance, dont le décès est survenu le 26 février 1960. L'assemblée debout observe une minute de silence.

Après avoir fait connaître que les rapports du Conseil d'Administration et du Comité de Surveillance ont été envoyés aux actionnaires, M. le Président invite l'Assemblée à présenter ses observations sur ces rapports.

MM. Smets, bourgmestre de Louvain, Lauwereins, échevin d'Ostende, Harmegnies, bourgmestre de Dour, et Lemal, bourgmestre d'Hornu, exposent leurs desiderata. M. le Directeur Général leur répond.

M. le Président aborde ensuite le 2^d point de l'ordre du jour : l'approbation pour autant que besoin, du bilan de l'exercice 1959. Il invite les actionnaires qui approuvent le bilan à lever la main, il passe ensuite à l'épreuve contraire. Il constate l'approbation à l'unanimité.

Le 4^me point de l'ordre du jour comporte la nomination d'un administrateur en remplacement de M. Vanderpoorten, administrateur sortant et rééligible.

Une seule candidature est régulièrement présentée : celle de M. Vanderpoorten, précité.

L'Assemblée Générale en ayant manifesté unanimement le désir, procède à cette nomination à main levée. M. Vanderpoorten est réélu à l'unanimité en qualité d'administrateur.

M. le Président le félicite et rend hommage à son zèle et son dévouement.

Le 5^me point de l'ordre du jour est ensuite abordé. Il concerne la nomination de neuf commissaires.

Aux termes de l'article 24 des statuts, chaque province doit être représentée au Comité de Surveillance qui est composé de 9 commissaires.

Les candidats proposés par les provinces sont MM. van Put, Alles, Loncke, De Wilde, Painblanc, Latin, Nartus, Ducamp et Bonzi.

Le nombre des candidats présentés étant égal au nombre des mandats à conférer, il n'y a pas lieu de procéder au scrutin prescrit par les statuts, si l'assemblée est unanimement d'accord à ce sujet.

L'assemblée marque son accord sur cette proposition. Dans ces conditions, M. le Président déclare élus en qualité de commissaire de la Société Nationale :

- pour la province d'Anvers : M. F. van Put, député permanent, commissaire sortant ;
- pour le Brabant : M. J. Alles, député permanent, commissaire sortant ;
- pour la Flandre Occidentale : M. A. Loncke, député permanent, commissaire sortant ;
- pour la Flandre Orientale : M. E. De Wilde, député permanent, commissaire sortant ;
- pour le Hainaut : M. J. Painblanc, député permanent, commissaire sortant ;
- pour la province de Liège : M. Latin, député permanent ;
- pour le Limbourg : M. R. Nartus, député permanent, commissaire sortant ;
- pour le Luxembourg : M. L. Ducamp, député permanent, commissaire sortant ;
- pour la province de Namur : M. R. Bonzi, député permanent, commissaire sortant.

M. le Président félicite M. Latin, nouveau commissaire. M. le Président tient à rendre hommage au dévouement du personnel tout entier qui a droit au respect et à la reconnaissance des actionnaires.

La séance est levée à 15 h.

En autobus à FONTENOY

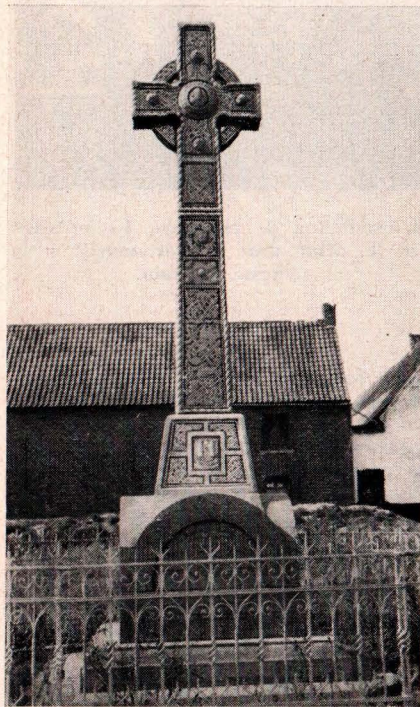
*Sur les lieux
d'une des plus célèbres
batailles de
l'histoire de France*



A Fontenoy, l'autobus a son arrêt devant le monument aux Irlandais.

SI l'on vous demandait, à brûle-pourpoint, ce qui s'est passé à Fontenoy, vous répondriez probablement qu'il y eut à cet endroit une grande bataille qui se termina par une éclatante victoire française. Mais si l'on vous demandait insidieusement dans quel département français se trouve ce village, sans doute hésiteriez-vous pour répondre et vous auriez raison, car Fontenoy est situé en Belgique, à 12 km de la frontière française et à 40 minutes d'autobus de Tournai.

C'est l'autobus vicinal Tournai - Péruwelz qui dessert aujourd'hui ce village



La curieuse croix du monument.

célèbre. En venant de Tournai, on passe d'abord devant le cimetière communal dans le mur duquel a été apposée une plaque commémorative portant le texte suivant : « A la mémoire des héroïques soldats irlandais qui changèrent une défaite en victoire à Fontenoy, le 11 mai 1745 — Dieu sauve l'Irlande ».

Mais l'autobus ne s'arrête que 300 m

plus loin, à une croisée de chemins où a été érigée une croix de pierre, sculptée de curieux motifs entrelacés. Dans le soubassement, on remarque un cartouche dans lequel est gravé un texte en caractères gaéliques et une traduction nous apprend que ce monument a été érigé par le peuple irlandais, le 25 août 1907.

Plus bas, on lit l'inscription suivante : « Le cri des Irlandais quand ils se précipitèrent sur les Anglais à Fontenoy était : SOUVENEZ-VOUS DE LIMERICK ! ».

Il est curieux de constater que sur le territoire de cette commune du Hainaut, qui fut le théâtre d'une des plus sanglantes batailles du XVIII^e siècle, les Français n'ont élevé aucun monument, aucun mausolée, rappelant le souvenir du plus imposant fait d'armes de la guerre de succession d'Espagne ; car Fontenoy est tout le contraire de Waterloo : ici, les Anglais furent battus par les Français sous les yeux de Louis XV et du dauphin et les conséquences de cette victoire furent la reddition des villes de Tournai, de Gand, de Bruges, d'Audenarde, d'Ostende, d'Anvers, en un mot : la conquête des Flandres.

Par contre, ce qu'il y a de plus curieux à propos de l'érection du monument irlandais, c'est que les ouvrages de référence, s'ils mentionnent la présence de troupes irlandaises à Fontenoy, ne font pas spécialement état du caractère décisif de cette action. Nous ne pouvons retracer ici les raisons politiques et stratégiques qui amenèrent la France à porter un grand coup en Flandre, où se tenait l'armée anglo-hollandaise.

Au début de mai 1745, les Français investirent Tournai, mais une partie de l'armée se porta à la rencontre des troupes ennemies. A l'aube du 11 mai, les Français creusèrent un immense fossé qui protégeait Fontenoy ; dès les premiers engagements ce gouffre béant fut bientôt rempli de chevaux et d'hommes écrasés. Après deux assauts infructueux, le général anglais changea de tactique et forma son armée en une colonne immense et profonde qui, avec la précision d'un bélier ouvrant une brèche, se mit à gravir la colline au-delà de laquelle se tenaient les régiments de Louis XV. A ce moment, se situe la phrase historique qui rendit célèbre le nom de Fontenoy. La colonne des fantassins anglais arriva à 50 m des soldats français ; un grand silence se fit : les

officiers anglais, ôtant leur chapeau, salèrent les Français. Le comte de Chabannes et le duc de Biron qui s'étaient avancés, leur rendirent leur salut. Lord Charles Hay cria : « Messieurs des gardes françaises, tirez ». Le comte d'Aute-roche, lieutenant des grenadiers, répondit : « Messieurs, nous ne tirons jamais les premiers, tirez vous-mêmes ». Les Anglais ne se le firent pas dire deux fois. Cet échange de courtoisie peut sembler ridicule aujourd'hui, d'autant plus que cette première salve coûta la vie à 600 soldats et 22 officiers ; cependant, les soldats français n'avaient fait que respecter une ordonnance du XVII^e siècle, qui leur prescrivait « d'essuyer les premiers feux ». C'est au respect de cet ordre qu'il faut attribuer ce raffinement de politesse.

Après cette fusillade, les Anglais continuèrent à avancer comme s'ils étaient à la manœuvre. Ils formaient une vaste colonne, sans cesse renforcée, qui avançait au pas d'homme paraissant former un seul corps d'armée que l'on pouvait évaluer à 14.000 hommes. A ce moment de la bataille, la situation des Français devint inquiétante ; la colonne immense s'allongea, débordant Fontenoy, pour couper en deux l'armée française commandée par le Maréchal de Saxe. Celui-ci vit la menace ; il ordonna aux cavaliers de charger et envoya à leur suite les magnifiques soldats irlandais de Bulkeley, de Rothe, de Clare, de Berwick ; cette affreuse mêlée dura 6 heures d'horloge ! A 2 h. de l'après-midi, la victoire française était acquise. Il est vraisemblable que l'action des régiments irlandais contribua grandement à transformer une défaite menaçante en victoire. C'est au cri de « Souvenez-vous de Limerick » que les soldats irlandais catholiques se précipitèrent sur la colonne anglaise et aidèrent à la décimer.

Le nom de Limerick rappelait le traité de Limerick qui clôtura une série de batailles, menées par un Stuart, James II, qui chercha de 1689 à 1691, à tenir l'Irlande, avec le secours des Français, contre le roi William qui l'avait supplanté en Angleterre.

Si d'aventure, vous prenez un jour l'autobus de Tournai vers Wasmes ou vers Péruwelz, vous songerez, en traversant les champs et les pâtures de Fontenoy, que vous parcourez un des hauts lieux de l'Histoire.

Le désherbage chimique aux Vicinaux

Le désherbage des installations ferroviaires est une de ces opérations qui doivent être effectuées chaque année, tout au moins pour les voies en site propre et non pavées. On pourrait se demander pourquoi on ne laisse pas pousser l'herbe dans les voies : simplement parce que les herbes reliées sur les rails pourraient faire patiner les roues comme lors de la chute des feuilles ; d'autre part, les racines des plantes entravent l'écoulement des eaux et retiennent l'humidité, laquelle a un effet désastreux sur les traverses.

La S.N.C.V. a remplacé progressivement le désherbage à la main, coûteux, lent et inefficace, par le désherbage chimique, qui a été introduit il y a plus de 25 ans.

La flore que l'on rencontre sur les voies vicinales varie d'une région à l'autre. On a constaté que si l'herbe ordinaire disparaît facilement, il n'en va pas de même de certaines plantes communes telles que la queue de chat ou grande-prêle (*equisetum*) et les différents liserons et orties qui sont très vivaces. Les voies en cendrées sont très propices à la pousse de ces plantes, surtout dans les fonds de tranchées et le long des routes.

Le désherbage chimique appliqué dans nos trois Groupes qui ont encore des voies à entretenir, consiste en un arrosage au moyen d'un liquide caustique, une solution de chlorate de soude à laquelle on ajoute du sel.

L'agent destructeur est l'oxygène naissant mis en liberté par le chlorate

qui oxyde la matière organique de la plante. La formule chimique du chlorate de soude est Na ClO_3 . Ce produit présente l'inconvénient d'exploser assez facilement sous un choc ou par forte friction et, une fois enflammé, d'activer la combustion ; c'est la raison pour laquelle on ajoute du sel qui atténue le danger d'inflammation. D'autre part cette poudre est irritante pour la peau.

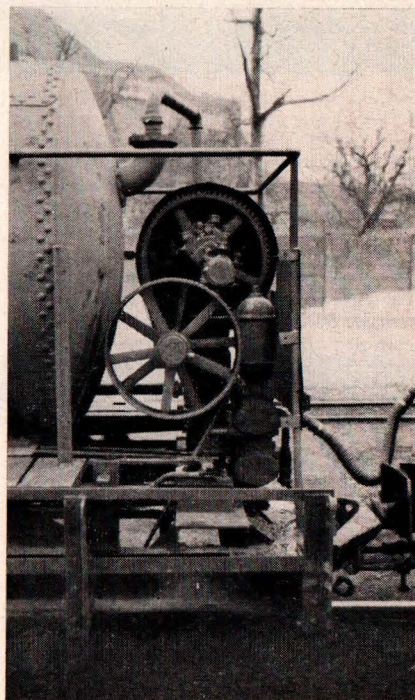
D'autres produits ont été essayés, mais ont dû être abandonnés, soit à cause du prix élevé ou du rendement insuffisant ; parfois aussi parce qu'ils étaient toxiques pour le bétail ou les petits animaux qui viennent brouter sur nos emprises.

LES PRECAUTIONS A PRENDRE.

Les plus grandes précautions doivent être prises par le personnel désigné pour les trains désherbeurs. Voici, à titre d'exemple, un extrait des instructions qui sont rappelées annuellement :

« Il est recommandé au personnel de ne pas manger ou mâcher pendant la manipulation des produits. La nourriture et le tabac seront conservés soigneusement à l'abri ; de même tout contact à la bouche avec des vêtements souillés sera évité. Les vêtements, chaussures, tabliers souillés par le chlorate seront écartés des feux aussi longtemps qu'ils n'auront pas été lavés soigneusement. Le lavage journalier des vêtements s'impose. D'autre part, comme les voies fraîchement arrosées peuvent être glissantes (chlo-

rate séché), il faut informer le service du mouvement d'attirer l'attention des conducteurs de trains. L'épandage de désherbant dans les voies longeant des jardins et cultures sera particulièrement surveillé, surtout par temps de



L'installation de pompage. La pression et le débit sont proportionnels à la vitesse du train.



Vue de deux tanks du train désherbeur de Louvain ; au côté droit du premier tank on remarque le dispositif de pompage entraîné par l'essieu du train.

vent fort, afin d'éviter que la pulvérisation du liquide n'atteigne les cultures, même si celles-ci ne sont pas encore visibles au moment de l'épandage ; ceci est surtout vrai au sortir des courbes de faible rayon.

» Les combinaisons ayant servi une saison à l'épandage seront brûlées en présence du chef.

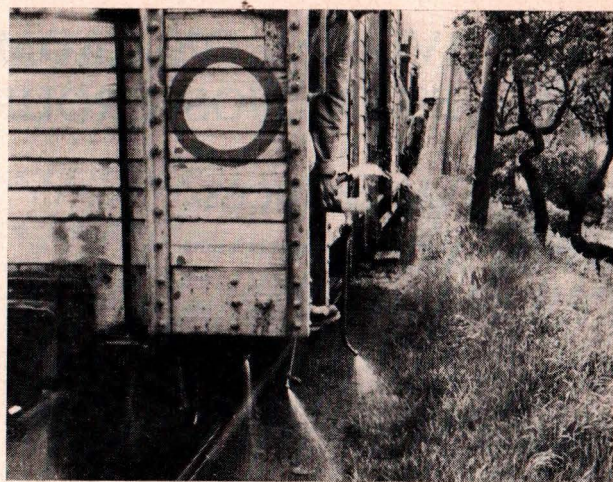
» L'outillage et le freinage du wagon doivent être vérifiés avant le départ (escoupe, extincteur, bottes, tabliers, etc...), de même que le bon état des gicleurs.

» Ces instructions sont à observer rigoureusement. »

Chaque agent est en possession de deux salopettes ; le survêtement utilisé dans la journée est lavé le soir à grande eau et mis à sécher le lendemain, pendant qu'on emploie le second vêtement. Faut-il ajouter que pendant l'opération de désherbage, il est strictement interdit de fumer ?



Les bas-côtés de la voie sont arrosés par un jet orientable.



On distingue parfaitement le liquide sortant des gicleurs.

LE CHLORATE DE SOUDE.

Le taux de solution du chlorate de soude est de 25 gr par litre d'eau ; on répand environ 0,8 l. de solution sur un m² et il faut en moyenne 2 litres d'eau par mètre de voie (la largeur de bande arrosée étant de 2,5 m.).

La meilleure période pour le désherbage chimique est le printemps, d'avril à mai, moment où la vie végétale est active, de préférence par temps sec ou brumeux ; en effet, par temps de pluie, le produit se dilue beaucoup trop et, par temps très chaud, il s'évapore trop rapidement. Le cas échéant, on procède à un second arrosage, quelques semaines plus tard, pour détruire les plantes vivaces qu'un premier arrosage n'aurait pu atteindre.

Le Na CLO₃ est fourni dans des fûts de 50 kg ; comme il se dissout assez facilement, on le verse directement dans l'eau du tank d'arrosage à raison de 2,5 kg par cent litres.

D'une façon générale, pour une opération-désherbage effectuée en un jour sur une distance moyenne de 50 km, on utilise environ 2.500 kg à 3.000 kg de chlorate plus 250 kg de sel.

LES FRAIS.

Il y a une quinzaine d'années, on estimait que les frais de désherbage représentent environ 2 p.c. de la dépense totale d'entretien des voies.

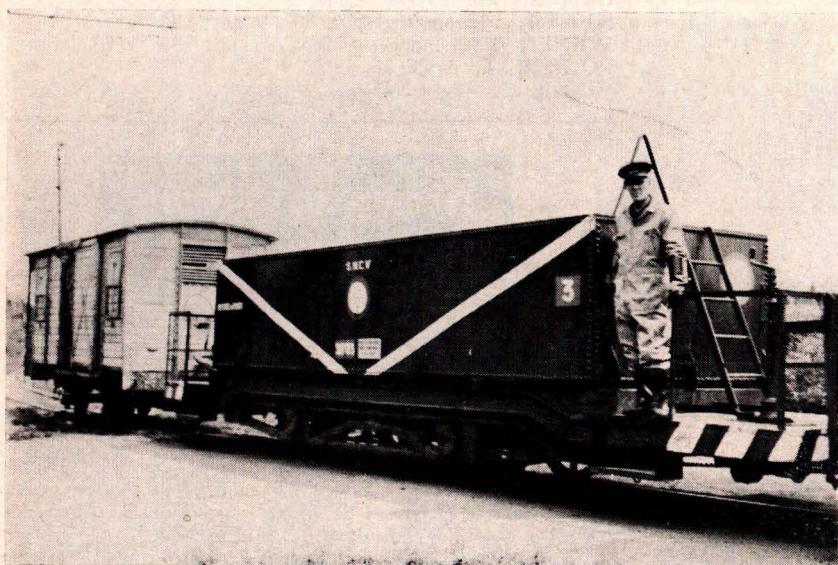
Pour la campagne 1960, on a commandé aux Vicinaux 105.000 kg de désherbant, ce qui représente une dépense de 870.000 F. Si à ces frais, déjà importants, on ajoute le salaire des équipes, composées généralement de quatre hommes, on dépassera facilement le million de francs !

C'est cependant là une opération indispensable, qu'aucune société de chemins de fer ne peut négliger et le désherbage au chlorate appliqué sur la plupart des réseaux est une solution raisonnable et rationnelle.



Il est de ces questions qui, comme on dit, sont dans l'air. C'est ainsi qu'au moment où le présent article était sous presse, la revue « Le Rail », organe mensuel des œuvres sociales de la S.N.C.B., dans son numéro de juin 1960, présentait un nouveau train désherbeur qui a bénéficié des tout derniers perfectionnements. Par exemple, un variateur de vitesse est intercalé entre l'essieu moteur du wagon arroseur et la pompe ; l'opérateur peut faire varier la densité d'arrosage suivant les diverses intensités de la végétation. D'autre part, un diagramme, vitesse train, densité d'arrosage par mètre carré de surface, permet à l'opérateur de déterminer le débit à donner à la pompe.

Le lendemain, nous trouvons dans l'hebdomadaire « La Vie du Rail », un article illustré concernant le désherbage chimique des voies, sur le réseau américain du Western Maryland, à l'aide d'un hélicoptère, dont la vitesse peut varier de 8 à... 100 km à l'heure !



Dans le Hainaut, le train désherbeur comprend un wagon citerne et un wagon pompe. Il s'agit d'un wagon fermé dans lequel a été installé un moteur de jeep qui fait fonctionner une pompe, celle-ci aspire la solution de chlorate et la refoule sous pression dans une rampe pourvue de gicleurs située sous le plancher du wagon pompe. A l'avant-plan, un des hommes de l'équipe de V.T. revêtu de sa combinaison spéciale et pourvu de bottes et de gants en caoutchouc.

Une abonnée reconnaissante

En France, il est courant que la Direction Générale des Chemins de fer remette à des agents, en contact avec le public, et particulièrement affables, des « louis d'or de l'amabilité ».

A Liège, c'est une ancienne cliente qui vient de décerner une sorte de brevet de courtoisie au personnel d'une de nos lignes ; en effet, une dame qui vient de prendre sa retraite et qui fut notre fidèle abonnée durant plus de 20 ans, sur la ligne Liège - Jupille, vient de récompenser la constante servabilité du personnel du dépôt de Bressoux en faisant don d'une somme de 250 F, à titre de remerciements.

Cette somme a été versée à la Caisse d'entraide des agents de ce dépôt. Voilà un geste qui fera plaisir à tous les anciens de la ligne.

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

NAISSANCES

Nous avons appris avec joie la naissance de :

BRABANT

Rudi chez M. LIMBOURG J. (Sint-Pieters-Leeuw).
Béatrice chez M. EVRARD J. (Thines).
Charles chez M. NOLMANS A. (Kessel-Lo).
Christina chez M. VANDENHOUWE A. (Pamel).
Coleta chez M. GEERTS G. (Herne).
Frans chez M. LEEMANS L. (Mollem).
Sonia chez M. TAELEMANS R. (Asse).
Marie chez M. DE GEYTER F. (Aalst).
Françoise chez M. SEVENANS R. (Noduwez).
Eddy chez M. BOGAERTS F. (Beigem).
Eddy chez M. APPELMANS P. (Strijtem).
Marina chez M. VANDENHOECK W. (Dilbeek).
Craziëlla chez M. MAES J. (St-Katherina-Lombeek).
Reinhilde chez M. COOL J.-B. (Schepdaal).
Marleen chez M. STERCKX R. (Ottenburg).

LIEGE

Chantal chez M. DEFAWES H. (Lens-sur-Geer).
Marc et Serge chez M. DUCHESNE R. (Clavier).
Danielle chez M. DELTOUR M. (Grâce-Berleur).
Robert chez M. HABSCH H. (St-Nicolas-lez-Liège).
Marie chez M. JACKERS J. (Roelenge).
René chez M. MONARD J. (Val-Meer).
Danielle chez M. PREGARDIEN G. (Xhendelesse).

HAINAUT

Françoise chez M. DUBUC M. (Jumet).
Alain chez M. GREGOIRE J.-B. (Gougnyes).
Marie-Anne chez M. LASSELIN F. (Ollignies).
Alain chez M. MERLIN A. (Cuesmes).
Carlyne chez M. MAGRITTE J. (Gosselies).
Pascal chez M. PIERREQUIN S. (Carnières).
Pierre chez M. SWAELENS L. (Eugies).
Annie chez M. FEVRY A. (Gosselies).
Philippe chez M. KIELEMOES K. (Couillet).
Sylviane chez M. MACHELART J. (Jumet).
Jean-Pierre chez M. PIRSON M. (Châtelineau).
Patrick chez M. MORRE M. (Nalines).
André chez M. DEPREZ M. (Lodelinsart).
Marianne chez M. JEAUMONET G. (Jumet).
Léon chez M. LEMAIRE L. (Charleroi).
Chantal chez M. DUFRANE W. (Frameries).
Eric chez M. TILMANT G. (Montigny-le-Tilleul).
Muriel chez M. SAUDOYEZ G. (Tertre).

NAMUR-LUXEMBOURG

Marc chez M. JACQMIN P. (Saint-Servais).
Pascal chez M. DAMILOT T. (Dinant).
Claude chez M. JASSELETTE J. (Spy).
Eric chez M. PIROT R. (Ucimont).
Philippe chez M. MEURRENS J. (Matagne-la-Petite).
Annie chez M. GOFFIN G. (Bouges).

MARIAGES

Nous sommes heureux de vous apprendre que :

BRABANT

M. BILLENS Gustaaf a épousé Mlle EYLENBOSCH J.

LIEGE

M. BIESMANS Léonard a épousé Mlle HONINX M.
M. CORNET Y. a épousé Mlle DEFRESNE L.

HAINAUT

M. TOISOUL Fernand a épousé Mlle DUFAYT Y.
M. MESPLOMP a épousé Mlle GONDAILLER J.
M. STAQUIET G. a épousé Mlle RONSART R.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mars-avril 1960

Années
de Groupe
service

VAN HOOLANT L., contrôleur . . .	44	Brabant
TREE L., conducteur él.	43	»
VERMAELEN A., contrôleur	43	»
BLOCKX L., machiniste	42	»
PIRARD F., brigadier	42	»
KESTENS F., ouvrier d'élite	41	»
MICHEL A., conducteur él.	38	»
VAN ISTERDAEL F., conducteur él.	37	»
HOMBROECKX J.-B., machiniste	37	»
SMETS E., piocheur	36	»
VANZAVELBERG A., ouv. qual. 1 ^o cl.	35	»
DE MEY E., receveur	35	»
SMEYERS J.-B., ouvrier d'élite	33	»
VANDER GHINST P., receveur	22	»
VAN HULST L., chef mouv. 2 ^o cl.	47	Namur-Lux.
FAGARD P., brigadier	27	Liège
LEBRUN J., conducteur él.	44	Hainaut
DECOSTER F., conducteur él.	40	»
CORDIER C., surveillant V.T.	40	»
FOSTIER G., conducteur él.	39	»
DELBART H., brigadier	39	»
BASTIN A., receveur	32	»
FONTAINE L., conducteur él.	31	»
STIJNEN K., chef de service 2 ^o cl.	47	Anvers
DE RIDDER J., receveur	27	»
MELIS J., piocheur	25	»
SPORTMANS B., conducteur él.	25	»
VERLAECKT I., manœuvre	34	Flandre Or.
COPPENS R., ouvrier qual. 1 ^o cl.	33	»
VAN AVERMAET L., piocheur	26	»
VANWETTER E., receveur	46	Flandre Oc.
COOPMAN B., receveur	45	»
DENYFT H., chef de mouvement 1 ^o cl.	42	»
KNEUVELS F., receveur	38	»
PROVOOST J., conducteur él.	37	»
VANHOUTTE R., receveur	36	»
OVAERE C., piocheur	32	»
SEYS M., chef piocheur	32	»
VERGAUWE M., conducteur él.	26	»
GREVEN C., ouvrier d'élite	47	Limbourg
NYST J., contremaître 1 ^o cl.	33	»
WIJNEN T., conducteur A.R.	33	»
ROGIERS J., piocheur	27	»
VINNIS C., chef piocheur	27	»

Namur-Luxembourg

PRESENTATION DU TROPHÉE DE LA SÉCURITÉ

A l'issue de la réunion des sous-comités de sécurité tenue le 11 avril dans la salle de réception du siège de la Direction, M. Dulieu, Directeur, a présenté aux délégués le « Trophée de la Sécurité » remporté pour l'année 1959 par le Groupe Namur-Luxembourg.

Après avoir rendu hommage à la mémoire du Comte de Lichtervelde, promoteur de la Sécurité à la S.N.C.V., M. Dulieu a adressé ses félicitations à tout le personnel qui par son effort inlassable, son souci constant de la sécurité et son action dans le domaine de la prévention des accidents du travail a obtenu ce résultat magnifique.

M. Dulieu a également souligné l'importance du rôle prépondérant que doivent jouer à ce propos non seulement le personnel de cadre et de maîtrise mais encore les délégués des sous-comités et leurs collègues.

En rappelant que le succès dépend d'eux, M. Dulieu fait à nouveau appel à leur entière collaboration et forme des vœux pour que l'an prochain tous se retrouvent réunis pour la même occasion.

Remise de Décorations Civiques et d'Ordres Nationaux à Namur

C'est au cours d'une réunion intime, à laquelle les épouses avaient été conviées, que furent fêtés, le 1^{er} mai, les agents du Groupe Namur-Luxembourg qui comptaient 35 et 25 ans de service.

La salle de réunion de l'Avenue de Stassart étaient bien remplies lorsque M. Dulieu, Directeur, accompagné de M. Royen, Ingénieur en Chef, prit place à la table où s'étaient rassemblés les fonctionnaires et agents du cadre.

Dans son discours, M. Dulieu évoqua la fête du travail, mais, dit-il, « parler du travail c'est aussi en mesurer son importance et dénombrer les services rendus ».

« Pour les Vicinaux, voici quelques chiffres éloquentes : 288 millions de personnes transportées. Investissements : 200 millions. Budget du Groupe Namur-Luxembourg : 90 millions. Tout cela est le fruit de votre travail. Pour vos prestations de 25 ou 35 ans de service, pour votre attachement à la Société Nationale, laissez-moi vous remercier tout en vous félicitant très cordialement pour les distinctions reçues, non seulement en mon nom, mais avant tout au nom du Conseil d'Administration et de notre Directeur Général, M. Hoens. »

M. le Directeur rendit encore hommage aux épouses présentes qui ont su, dit-il, « créer dans leur foyer une ambiance de calme et de paix qui, seule, donne au travailleur la liberté d'esprit nécessaire à l'accomplissement de son travail ».

Après que des applaudissements eurent ponctué son discours, M. Dulieu procéda à la remise des décorations suivantes :

ORDRES NATIONAUX

Les Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne ont été décernées à l'agent CHAMPENOIS Elie, ancien chef de station à Chimay.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 2^e cl.

Loquy F., chef de mouvement 1^e cl. ; Renard C., contrôleur ; Guiot J., chef des Voies et Travaux ; Laruelle R., contrôleur ; Gilson H., contremaître 2^e cl.

Médaille civique de 1^e cl.

Faniel C., conducteur A.B. ; Mallien E., chef-receveur ; Damar A., conducteur A.B. ; Libion T., conducteur A.B. ; Gillet L., conducteur A.B. ; Beguin J., chef-receveur ; Delatte M., conducteur él. ; Martin R., receveur ; Decamp O., conducteur A.R. ; Thyse H., conducteur A.B. ; Borre J., chef-receveur ; Laffut A., conducteur A.B.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^e cl.

Massart A., Detry F.

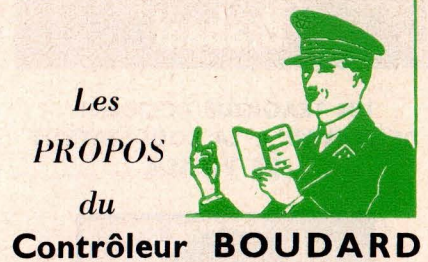
Médaille civique de 2^e cl.

Froidbise A., Colin G., Watrice R., André F., André A.

La distribution des bijoux terminée, le Directeur invita les participants à faire honneur au goûter qui venait d'être servi ; les conversations et les souvenirs reprirent leur cours au son d'une douce musique. A la fin du repas, M. le Directeur passa de table en table et eut un mot aimable pour chacun.



Après la remise des décorations, les agents jubilaires ont posé sur l'escalier d'honneur.



BOUDARD. — Avez-vous fait payer le chien de cette dame qui vient de descendre ?

RECEVEUR. — Non chef, c'était un petit basset ne pesant pas plus de 3 kg ; elle l'avait gardé sur ses genoux et personne n'a réclamé.

B. : Ce sont bien les conditions requises pour la gratuité du transport des chiens. Je viens d'être mis au courant d'un incident banal peut-être, mais qui a son importance et qui s'est passé à Pâques sur les tramways du littoral.

R. : Il s'agissait aussi d'un chien de salon ?

B. : Je ne le pense pas, puisque le receveur avait délivré un billet à 50 %. Comme il y avait peu de monde au départ, la propriétaire du chien le fit asseoir, sur le siège, à ses côtés. Quelques stations plus loin, toutes les places étant occupées, une dame debout demanda la place prise par le chien.

R. : Et la propriétaire refusa ?

B. : Parfaitement, sous prétexte qu'elle avait payé sa place ; mais ce n'est pas fini ! Le mari de la dame demanda l'intervention du receveur ; celui-ci prétendit être occupé à son service et se désintéressa de la discussion. La propriétaire du chien resta sur ses positions et le toutou sur le siège ! Bien entendu, les autres voyageurs firent des réflexions peu agréables pour notre société ainsi que pour cette protectrice de nos frères à quatre pattes.

R. : Le cas était cependant clair.

B. : Si le receveur avait pris la peine de jeter un coup d'œil rapide sur son fascicule A, au chapitre « Chiens », il aurait vu que le chien pour lequel un voyageur paye, n'est admis que sur la plate-forme, muselé et tenu en laisse.

R. : Ça c'est la théorie, mais, dans la pratique de tous les jours, nous permettons aux propriétaires qui ont payé pour leur chien, de rester assis, à condition de conserver le chien à leurs pieds, sous la banquette ou dans le couloir, et pour autant qu'aucun voyageur ne se plaigne, **MAIS EN AUCUNE FAÇON LE CHIEN N'A DROIT A UNE PLACE SUR UN SIEGE.**

B. : C'est l'évidence même. Lorsqu'un receveur prend sur lui de ne pas envoyer un voyageur et son chien sur la plate-forme, ce n'est qu'une tolérance et il agit sous sa responsabilité de chef-train. Et, tant que j'y suis, je vous rappellerai qu'un voyageur accompagné d'un chien, voyageant dans une zone urbaine ou suburbaine peut être transporté en faisant annuler une seule case de sa carte de voyages multiples, mais il doit prendre pour son chien un billet normal à 50 % de réduction. Pour en terminer, si je n'admets pas l'attitude de cette zélatrice de saint François d'Assise, je réprove encore beaucoup plus la façon de faire du receveur qui a fui la difficulté, alors qu'il avait le règlement pour lui.

Brabant

UN TRAGIQUE ACCIDENT DE TRAVAIL A LA SOUS-STATION DE VOSSEM



Edouard Stockmans

Le 24 mai dernier, l'agent Stockmans a été électrocuté à la sous-station de Vossem.

Entré en service comme piocheur, le 20 octobre 1942, Edouard Stockmans était depuis trois ans utilisé comme remplaçant à la « ligne aérienne » du réseau de Louvain ; il y a quelque temps il avait été désigné comme aide de l'agent chargé de l'entretien régulier des sous-stations.

Au cours de son travail, à la suite de circonstances malheureuses, il a touché une barre d'arrivée sous tension de 6.600 volts. Il fut électrocuté sur le coup.

« Nos Vicinaux » exprime ses vives condoléances et toute sa sympathie à la famille éprouvée.

LE DECES DE M. DEWALHEYNIS

Une importante délégation du personnel a assisté aux funérailles de M. Dewalheynis, chef de dépôt à Lasne.

Notre collègue, âgé de 60 ans, est décédé des suites d'une opération.

Entré comme commis à Louvain, le 15 juin 1920, il fut nommé commis de 2^{me} cl. à Weert-St-Georges le 1^{er} juillet 1934. Devenu commis de 1^{re} cl. en 1950, il fut transféré en 1954 au service V.T. à Cureghem, puis il fut désigné comme chef de dépôt de Lasne, sur la ligne Bruxelles-Wavre.

A Bruxelles comme à Louvain, M. Dewalheynis s'était fait des amis qui garderont de lui un excellent souvenir.

LES LONGUES CARRIÈRES



E. Smets

Entra aux Vicinaux le 1-7-1917 comme piocheur et il passa toute sa carrière sur les lignes du réseau de Louvain.



R. Van Houtte

A débuté aux Vicinaux comme receveur en 1922 dans le Courtrais où il a terminé sa carrière.



F. Pirard

Est entré comme ajusteur à l'atelier de Cureghem, le 5-7-1916. Il fut nommé brigadier en octobre 1947 ; c'est dans ce grade qu'il termina sa longue carrière.



C. Callemine

Fut engagé aux Vicinaux le 16-6-1921 comme conducteur de tram sur les lignes électriques du littoral.



H. Denyft

Débute le 14-10-1911 en qualité de commis à Dixmude. Il devint chef de dépôt à Thielt le 1-1-1927, puis chef de mouvement de 1^{er} cl. à Dixmude.



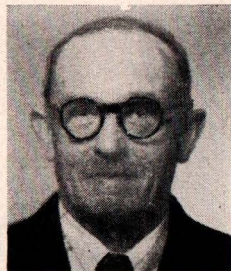
Fr. Van Isterdael

Débute aux Vicinaux en août 1921 comme conducteur de tram électrique au dépôt de Wemmel, auquel il a toujours appartenu.



L. Blockx

Durant sa carrière de 42 années il fut successivement conducteur de machine à vapeur, puis conducteur d'autorail sur les lignes du réseau de Louvain.



H. Delbart

Entré à la S.N.C.V., au Hainaut, en 1914, il a terminé sa carrière comme brigadier de l'atelier de Saint-Ghislain.



J. Provoost

Pendant 37 ans, il a conduit les tramways sur les lignes du littoral et il fut attaché au dépôt d'Ostende.



L. Tree

Est entré aux Vicinaux, à Cureghem, comme conducteur de tram en 1913. C'était une figure bien connue des habitués de la ligne de Waterloo.

CHRONIQUE SOCIALE

Nouvelles dispositions applicables en matière de cotisations pour la sécurité sociale.

Nous croyons utile d'éclairer le personnel sur les récentes modifications qui ont été apportées au régime des cotisations pour la sécurité sociale.

Il s'agit :

A. du relèvement des plafonds de rémunération pour les secteurs « assurance maladie-invalidité », « allocations familiales » et « chômage », avec effet au 1^{er} avril 1960.

En vertu de l'arrêté royal du 13 avril 1960 (M.B. du 18-4-1960), les limites jusqu'à concurrence desquelles les rémunérations entrent en ligne de compte pour le calcul des cotisations réservées aux secteurs susvisés, sont majorées comme suit :

- 1) pour le calcul du plafond trimestriel des rémunérations, applicable aux travailleurs qui ne sont pas rétribués par mois (règle générale des salariés), le montant journalier de 240 F est porté à 320 F ;
- 2) le plafond mensuel des rémunérations, applicable aux travailleurs rétribués par mois (règle générale des employés), est porté de 6.000 F à 8.000 F.

B. du relèvement du plafond mensuel des rémunérations pour le secteur « pension légale des employés », avec effet au 1^{er} avril 1960.

En vertu de la loi du 12 avril 1960 (M.B. du 16-4-1960),

le plafond mensuel des rémunérations, pris en considération pour le calcul des cotisations destinées au secteur « pension légale des employés », est porté de 8.000 F à 8.400 F.

C. des versements aux caisses de pension pour employés, à partir du 1^{er} janvier 1960.

- a) le plafond des cotisations pour le secteur « pension légale », qui devait être porté à 10.000 F par mois, à partir du 1^{er} janvier 1960, a été maintenu à 8.000 F jusqu'au 31 mars 1960 ;
- b) la partie de la cotisation de pension de l'employé, à verser directement à l'organisme d'assurance auquel l'employé s'est affilié, s'élève, à partir du 1^{er} janvier 1960, à 3 % du traitement plafonné (3 % sur 8.000 F par mois du 1-1-1960 au 31-3-1960 et sur 8.400 F à partir du 1-4-1960) au lieu de 4,25 % du traitement plafonné à 5.000 F par mois précédemment. Ce versement est déduit de la cotisation de l'employé due à l'O.N.S.S. ;
- c) pour les employés affiliés à la Caisse Nationale des Pensions pour Employés, les parties de cotisations visées sub b) ci-dessus, doivent, à partir du 1^{er} janvier 1960, également être versées directement à cet organisme, au lieu d'être transférées à l'O.N.S.S.

Afin que chacun puisse mieux connaître la répartition des cotisations destinées aux diverses branches de la sécurité sociale (cotisations légales, à l'exclusion de celles qui sont destinées à la CRA, à la CRI, à la CAS, etc.) nous en donnons ci-après le tableau valable depuis le 1^{er} avril 1960 :

ACTES DE PROBITÉ

Il nous est agréable de signaler que :

- l'agent Delchambre Fernand (Namur) a trouvé un sac de dame contenant 570 F ;
- l'agent Piette Albert (Namur) a trouvé un porte-monnaie contenant 126,00 F + 3 billets loterie coloniale ;
- l'agent Lefebvre Gérard (Florennes) a trouvé un porte-monnaie contenant 170,00 F ;
- l'agent Henrard Marcel (Florennes) a trouvé une gabardine militaire.
- l'agent Dambremé Ernest, du dépôt de Nivelles, a trouvé dans un bus une sacoche contenant 5.000 F + des objets divers.

Dans le Groupe de la Flandre Orientale, durant ces deux derniers mois, une douzaine d'agents nous ont été signalés comme ayant rapporté des sommes d'argent perdues d'un montant supérieur à 100 F et notamment Firmin Debeule (1.780 F) et René Watthé (1.700 F) et Jules Seymoens (940 F).

Ces objets ont été confiés aux chefs de station qui ont eu le plaisir de les remettre aux propriétaires respectifs.

Félicitations à tous ces agents grâce auxquels nous pourrions dire à notre clientèle : « Voyagez en Vicinal, c'est plus sûr, surtout si vous perdez votre porte-monnaie ! ».

A. AGENTS SALARIES.

1) Cotisations sur les salaires limités.

Secteurs	Cotisations de la S.N.C.V.	Cotisations des agents	Cotisations globales
Maladie-Invalidité	3,50 %	3,50 %	7,— %
Chômage	1,— %	1,— %	2,— %
Allocations familiales	8,50 %	—	8,50 %
TOTAL	13,— %	4,50 %	17,50 %

2) Cotisations sur les salaires non limités.

Secteurs	Cotisations de la S.N.C.V.	Cotisations des agents	Cotisations globales
Pensions	4,50 %	4,50 %	9,— %
Vacances annuelles (pécules simple et double, pécule de vacances supplémentaires d'ancienneté et pécule familial)	6,50 %	—	6,50 %
TOTAL	11,— %	4,50 %	15,50 %

B. AGENTS APPOINTES.

1) Cotisations sur les appointements plafonnés à 8.000 F par mois.

Secteurs	Cotisations de la S.N.C.V.	Cotisations des agents	Cotisations globales
Maladie-Invalidité	3,25 %	2,75 %	6,— %
Chômage	1,— %	1,— %	2,— %
Allocations familiales	8,50 %	—	8,50 %
Pécule familial de vacances	0,50 %	—	0,50 %
TOTAL	13,25 %	3,75 %	17,— %

2) Cotisations sur les appointements plafonnés à 8.400 F par mois.

Secteur	Cotisations de la S.N.C.V.	Cotisations des agents	Cotisations globales
Pensions	6,— %	4,25 %	10,25 %

En autobus vicinal au Château du Rœulx

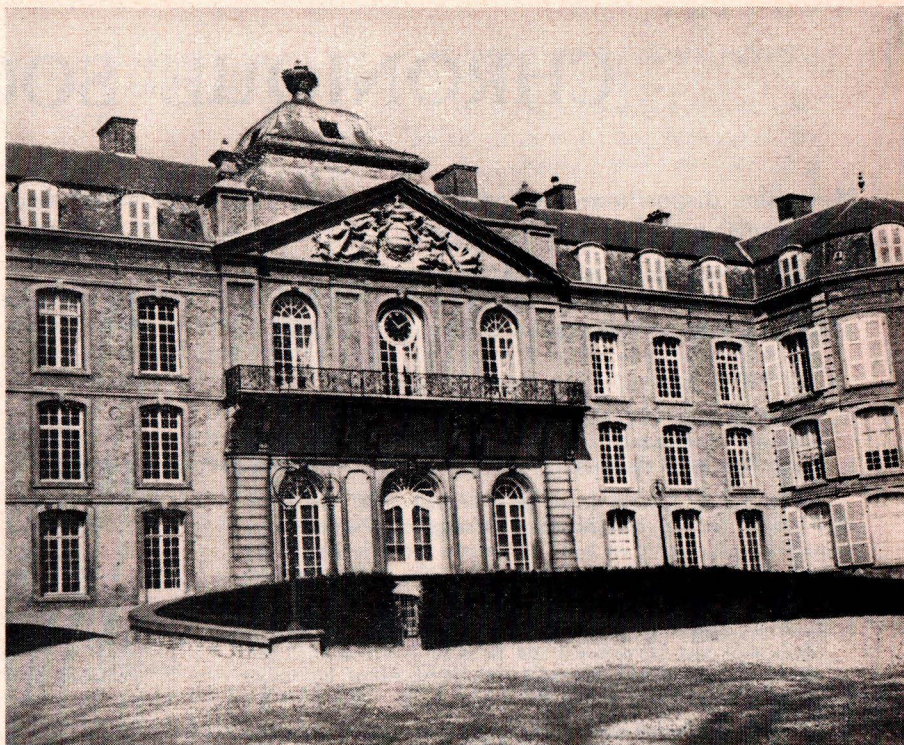
Au départ de Soignies ou de Morlanwelz

La récente substitution d'autobus au service électrique sur la ligne n° 34 du Groupe du Hainaut, Carnières - Le Rœulx (Centre), nous donne l'occasion d'inviter les lecteurs de « Nos Vicinaux » à visiter le parc et le château du Rœulx.

En effet, le service d'autobus a été prolongé au-delà du terminus du tram, au Rœulx, vers Soignies et l'autobus s'arrête désormais devant le château.

Le château du prince de Croy (prononcez de Croï) à Rœulx date du XVIII^{me} siècle. C'est en 1760 que fut agrandie une demeure qu'Antoine de Croy, premier ministre de Philippe le Bon, s'était fait construire en 1452, en remplacement d'une forteresse sise au même endroit et qu'il avait achetée en 1429. Plusieurs hôtes fameux y ont séjourné : Philippe le Bon, Charles le Téméraire, Marie de Médicis, Philippe II, les Archiducs Albert et Isabelle.

Le hall d'entrée est déjà impressionnant et, aux étages, la visite des somptueux salons permet d'admirer



Au milieu de la façade centrale qui date de 1760, on remarque une avancée à six grandes ouvertures cintrées et dont le front est un beau tympan sculpté monolithique (espace uni ou sculpté compris entre plusieurs arcs). Le château possède 72 fenêtres.

(Photos C.G.T.)

de nombreux objets d'art, des meubles anciens, des tableaux de Van Dijck, de Fragonard. Des personnages historiques sont présentés en portrait, comme Christine de Suède, au nez aquilin, le prince de Condé, la duchesse de Berry et bien d'autres. On peut voir aussi des lustres splendides, des miroirs ouvragés, de curieuses taques de cheminées et divers souvenirs historiques, tel ce merveilleux collier de la Toison d'Or, qui avait orné le cou de

l'ancêtre fameux Antoine de Croy, comme le montre un tableau de Roger de la Pasture.

Le parc du château.

Les jardins du parc du château du Rœulx sont agrémentés de vastes pièces d'eau et s'étendent sur 47 ha.

Heures d'ouverture : tous les jours, sauf le mardi, de 10 h. 30 à 12 h. ; de 13 h. 30 à 17 h. 30.

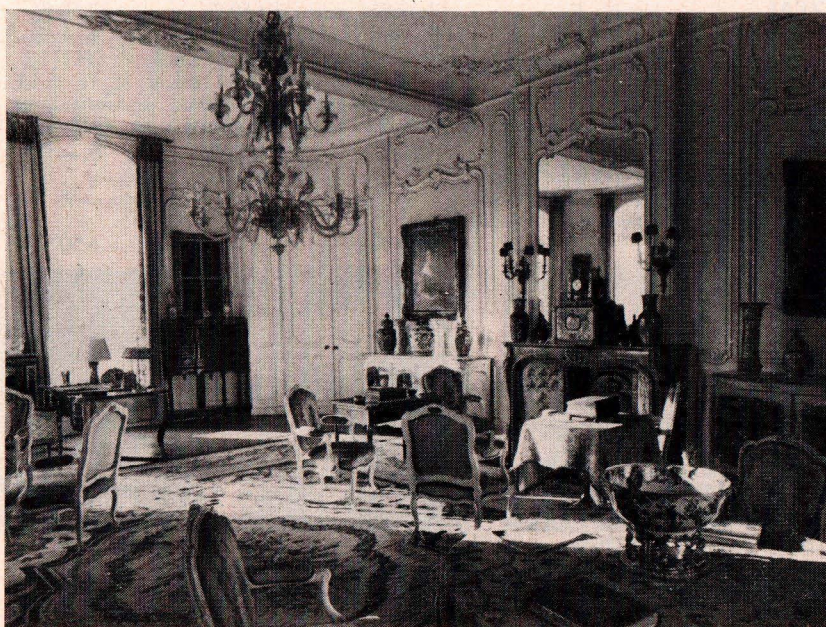
Prix d'entrée : 20 F pour le château et le parc : 10 F pour la visite du parc.

Comment atteindre Le Rœulx.

En partant de Bruxelles, on prendra le train vers Mons, ligne 98, jusqu'à Soignies (36 km, soit 32 F trajet simple). Là nous trouverons en correspondance la ligne d'autobus Soignies - Le Rœulx - Morlanwelz, dont nous parlions au début de cet article, et nous serons conduits en 20 minutes devant la porte du château.

Nous attirons votre attention sur le fait que dans la matinée il n'y a qu'une bonne correspondance : 8 h. 44, gare du Midi, arrivée à Soignies : 9 h. 20. Départ de Soignies à 9 h. 26, arrivée au Rœulx 9 h. 46.

Pour les visiteurs venant du Hainaut, rappelons que cet autobus part de Morlanwelz à l'heure 48' et passe par Haine-Saint-Pierre et La Louvière. Durée du trajet de Morlanwelz au Rœulx : 40 minutes.



Voici un des salons dans lesquels sont exposés de nombreux tableaux et souvenirs de la famille de Croy ; on y voit notamment une toile peinte à Paris, durant la Terreur, à la Conciergerie, par un garde nommé Kokarski, représentant la dernière communion de la reine Marie-Antoinette.

NOS VICINAUX

Rédaction :

14, Rue de la Science, Bruxelles 4

Tél. 11.59.90 - Extension 135

Tirage :

Edition française : 6.000 ex.

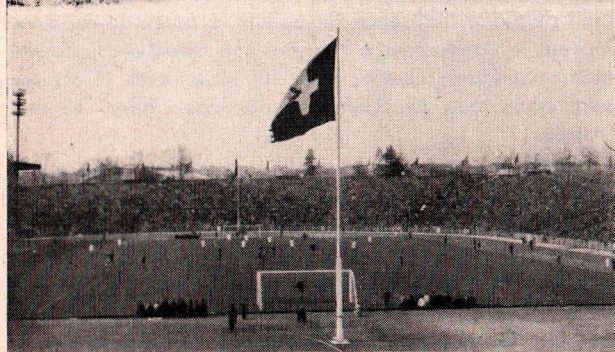
Edition néerlandaise : 6.800 ex.

Les spéciaux " Football „ lors des matches internationaux au HEYSEL, à Bruxelles

A chaque saison de football, notre « onze » national reçoit, au stade du Heysel, différentes équipes nationales étrangères. Les Vicinaux sont très bien placés pour y amener les foules sportives, d'autant plus que nous possédons, à proximité, une voie de garage. En avril dernier, lors du match Belgique - Suisse un service de renforcement a été organisé en tenant compte de l'importance moyenne du match.

Du Nord vers le Stade, entre 13 h et 13,30 h il y eut un tram toutes les 3 minutes et, entre 13,30 h et 14,10 h, la cadence fut d'un tram toutes les 2 minutes. Après le match, nous pûmes mettre en ligne vers la gare du Nord 14 motrices « N » et 3 trains avec 2 remorques, vers Scheut-La Roue 2 voitures « N » et vers Scheut-Dilbeek également 2 « type N ».

C'est évidemment le retour qui est le plus spectaculaire,



quand 45.000 spectateurs sortent en même temps ; mais nos motrices, garées portes fermées sur la voie venant de Wemmel, sont lâchées une à une et tout se passe dans l'ordre avec le minimum de bousculades.

Les photos ci-dessus montrent d'abord le débarquement des voyageurs au Stade, ensuite la montée vers l'entrée des « populaires » avec, comme fond de décor, la porte des Archiducs de la Belgique Joyeuse et les sphères de l'Atomium ; ensuite, la cuvette bruyante du stade qui vit la victoire des Diables rouges par 3 à 1.

Mise en route de nouveaux services dans nos Groupes

GRUPE DU BRABANT

Depuis le 17 avril 1960, le Groupe exploite le service public d'autobus Bruxelles - Haacht - Keerbergen et extension en remplacement de la ligne électrique Bruxelles - Haacht.

Le 1^{er} mai, l'extension de la ligne d'autobus de la ville de Louvain Louvain (station) - Wilsle (Hoek) jusqu'au hameau (Klein Landeigendom) a été mise en activité. Cette ligne portera le n° 6.

GRUPE DU HAINAUT

Depuis le 14 février 1960, une variante par Mont-sur-Marchienne a été adjointe au service public d'autobus Marchienne - Charleroi - Marchienne-au-Pont. Longueur totale : 16.283 m.

FLANDRE OCCIDENTALE

Nous avons été autorisés à exploiter une extension Mariakerke (village) - Middelkerke (aérodrome) au service d'autobus Stene - Ostende.

Le 29 mai dernier, la section Mouscron - Mont-à-Leux de la ligne électrique Courtrai - Mont-à-Leux a été supprimée et remplacée par un service d'autobus.

Un service d'autobus touristique vers l'Abbaye d'Aulne

Le Hainaut possède plusieurs châteaux historiques et d'anciennes abbayes célèbres, dont l'accès a, malheureusement, été longtemps assez malaisé. Aussi, afin de promouvoir le tourisme social, notre direction locale vient-elle d'organiser à titre d'essai, un nouveau service qui fonctionne les samedi, dimanche et jours fériés, du 1^{er} juin au 15 septembre.

Les départs ont lieu à Charleroi, place du Manège (Ville Haute) et l'on atteint Gozée (Abbaye d'Aulne) en 45 minutes en passant par Bomerée et Montignies-le-Tilleul.

On n'a prévu qu'un seul départ le matin, à 10 h. ; l'après-midi, les départs se succèdent à 13,30-15,30-17,30-19,30. Nous croyons utile d'ajouter que les cartes de famille sont admises et qu'en cas de mauvais temps, le service est supprimé.

Rappelons que la ligne vicinale Charleroi - Montignies - Thuillies, desservie par les trams 75 et 76, donne également accès aux ruines de l'Abbaye d'Aulne aux arrêts Eden-Park, Bois Lerats et La Couronne.

Quand on vient de quitter le bassin industriel de Charleroi, tout bruisant d'activité, on a de la peine à se convaincre que l'Abbaye dont on va visiter les ruines, fut construite en 1147 par des moines cisterciens, venus de Clervaux, sur les ruines d'un monastère bâti six siècles auparavant par saint Landelin, au bord de la Sambre.

L'abbaye d'Aulne est la sœur aînée de celle de Villers-la-Ville ; elle fut plus importante et plus riche et, aujourd'hui encore, malgré le feu bouté aux quatre coins de l'abbaye par les révolutionnaires français de 1794, on est subjugué par la beauté de ce témoin de plus de 1.000 ans d'histoire.

Conducteurs, retenez bien ceci

Un virage pris à la corde peut faire de vous UN CRIMINEL

SUR nos routes, la sarabande mortelle se poursuit sans relâche. Jour après jour, les quotidiens regorgent de faits divers macabres, souvent illustrés par des images saisissantes. Parfois, nous connaissons les victimes : acteurs en vogue, vedettes sportives, personnalités connues, amis, voisins, proches parents peut-être.

« Accident stupide » lit-on souvent dans les commentaires. Dans beaucoup de ces drames de la route, on croit pouvoir mettre tout sur le compte d'un malheureux concours de circonstances, d'un coup du sort.

Et pourtant, en bannissant toute superstition et en examinant objectivement les faits, ne découvrirons-nous pas bien souvent une faute, une défaillance humaine ? Le conducteur tué ou mutilé n'a-t-il pas aidé à l'accomplissement du destin ? Un autre usager de la route n'a-t-il pas commis une infraction ou une imprudence ?

Certes, il n'est guère concevable qu'un conducteur ignore les grands principes qui régissent la circulation routière. Mais en admettant qu'il les connaisse, ces principes, les respecte-t-il en toutes circonstances ? Ne pêche-t-il pas parfois par négligence ou par excès de confiance ? Il lui arrive assurément, comme aux autres humains, d'être pressé, fatigué, préoccupé, nerveux. Ces états d'esprit n'ont-ils pas une répercussion dangereuse sur la conduite de son véhicule ?

Mettons-nous à l'affût dans un virage masqué. Une voiture approche. Elle ne tient pas l'extrême droite et son allure est plutôt vive. Elle va donc ralentir et gagner le bord de la route. Malédiction ! Sans donner le moindre coup de frein, elle se rabat vers la gauche et aborde le virage à la corde... pour se trouver nez à nez avec une autre voiture. Long crissement de pneus, fracas épouvantable...

Croyez-vous que notre but soit d'effrayer les conducteurs en imaginant des histoires sans consistance ? Voulez-vous des exemples concrets, puisés dans les dossiers de la S.N.C.V. ?

— Démarrant après un arrêt, un bus entame le virage en **empiétant sur la gauche de la route**. Un motocycliste arrivant en sens inverse vient se jeter sur le phare droit de notre véhicule. La victime, âgée de 52 ans, est transportée à l'hôpital ; elle subit une longue incapacité de travail.

— Circulant la nuit **au milieu** de la chaussée et abordant un virage, un bus tamponne un scooter venant en sens inverse. Le conducteur, un père de famille, âgé de 48 ans, est tué sur le coup. Son passager — 20 ans — conserve une invalidité importante.

— Abordant un **virage masqué sans tenir l'extrême droite**, un bus entre en collision avec une voiture survenant en sens inverse. Grièvement blessés, les deux occupants de la voiture restent atteints d'une invalidité sérieuse.

— Un bus s'écartant de l'extrême droite, tamponne à gauche de la route un scooter qui venait en sens inverse.

Souffrant de fractures multiples, la conductrice, âgée de 29 ans, décède quelques jours plus tard.

Croyez-vous vraiment que ces tragédies soient l'œuvre d'un destin aveugle ? Pourtant, dans chacun de ces cas retenus parmi tant d'autres, une cause humaine est à l'origine du drame : une prescription du Code de la route



négligée pendant quelques instants, une seconde d'inattention, une distraction passagère...

Il est remarquable de constater qu'un grand nombre d'accidents graves surviennent sur des routes peu fréquentées et en dehors des heures de pointe. La route bien dégagée, l'absence de police, la quiétude du décor incitent le conducteur à relâcher son attention, à se permettre quelques libertés avec les règlements. C'est souvent alors que brutalement, sans crier gare, la mort frappe...

Le conducteur, dont l'attention se relâche, a tendance, par exemple, à quitter l'extrême-droite de la route. Où est le mal, se dit-il, puisque la route est libre et calme. Bien sûr, il sait que l'article 21.1 du Code de la route impose aux conducteurs « de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée ». Mais il n'y a pas de danger. Et, dans ce virage, un autre véhicule ne va certainement pas surgir ? Il faudrait beaucoup de malchance...

Non, amis conducteurs, ne comptez pas sur la chance pour assurer votre sécurité et celle des autres. Songez que votre excès de confiance peut faire de vous le responsable d'une effroyable catastrophe, un criminel sans excuse.

En toutes circonstances et surtout dans les virages, **SERREZ LA DROITE !**

Concours-record de Sécurité

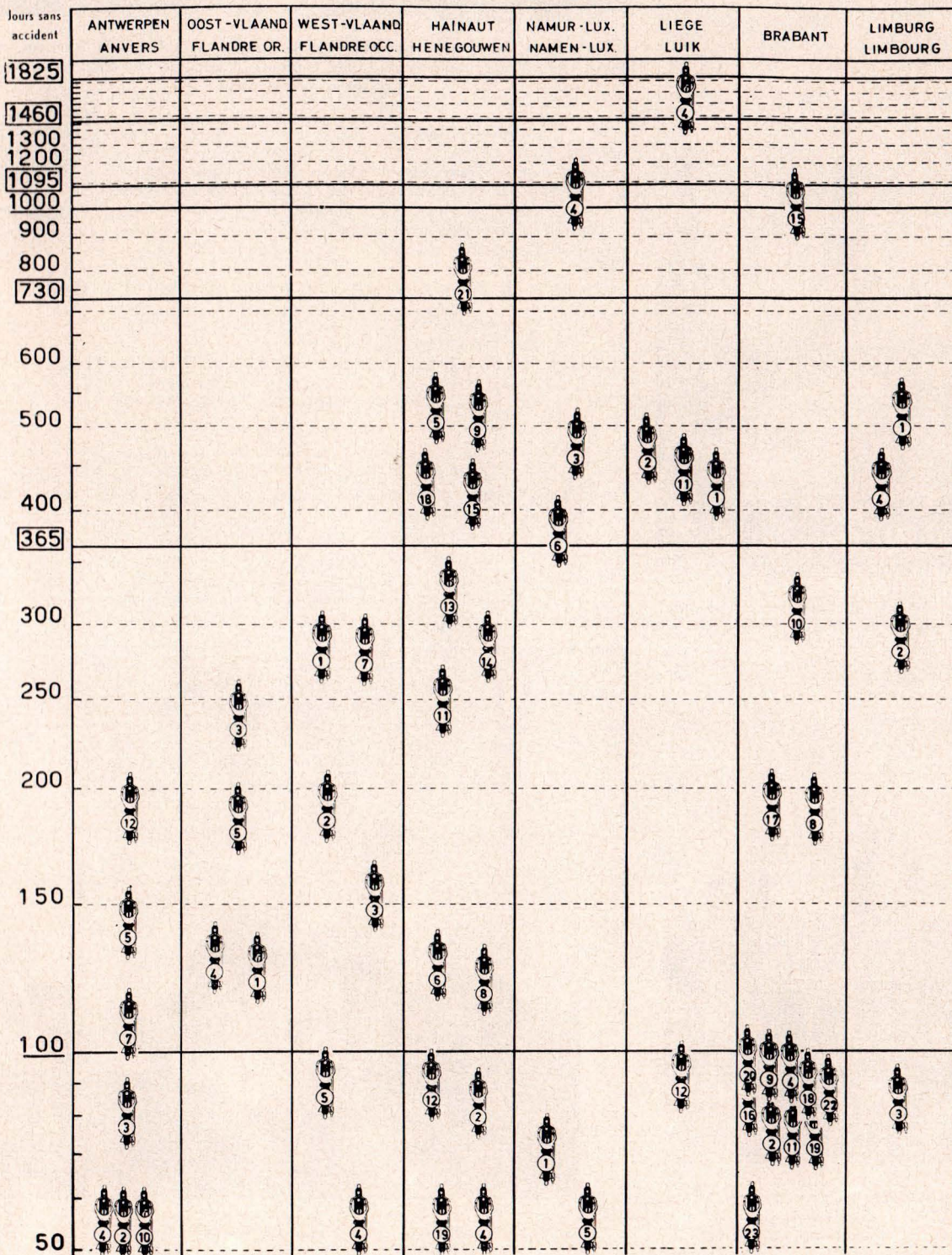
SITUATION DES EQUIPES AU 30 AVRIL 1960

Ce qui frappe cette fois, dans la présentation des places occupées par les équipes de travail sur la route du plus grand nombre de jours sans accident, c'est le débouché, en force, des équipes brabançonnaises sur l'espace des 100 jours. On compte en effet dix équipes ; voilà

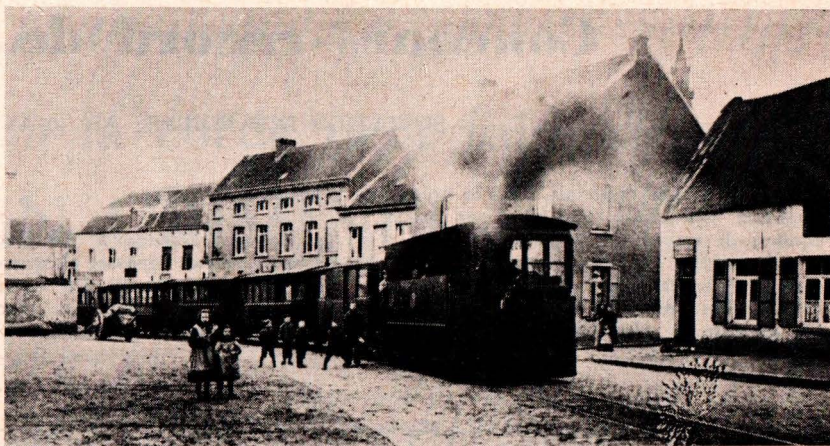
un peloton à surveiller.

Au Hainaut, l'équipe n° 13 Eugies Mouvement vient de dépasser allègrement le cap d'un an de travail sans accident et comme nous voilà au milieu de l'année, il nous faut saluer les équipes 5 et 9 qui

approchent des 600 jours. Terminons ce tour d'horizon en signalant que quatre équipes liégeoises frôlent ou dépassent les 500 jours sans accident : « RADRESSI VOS SPALES ! ». (Cette expression wallonne signifie : redressez vos épaules, avec fierté!)



Le tramway cède la place à l'autobus sur la ligne Bruxelles-Haacht



La chaussée de Haacht qui traverse le centre du village de Diegem, effectuée à cet endroit une courbe qui existe toujours. Cette vue du tram à vapeur a été prise avant 1914.



Le tram à vapeur fait halte place Colignon, devant l'hôtel de ville de Schaerbeek.



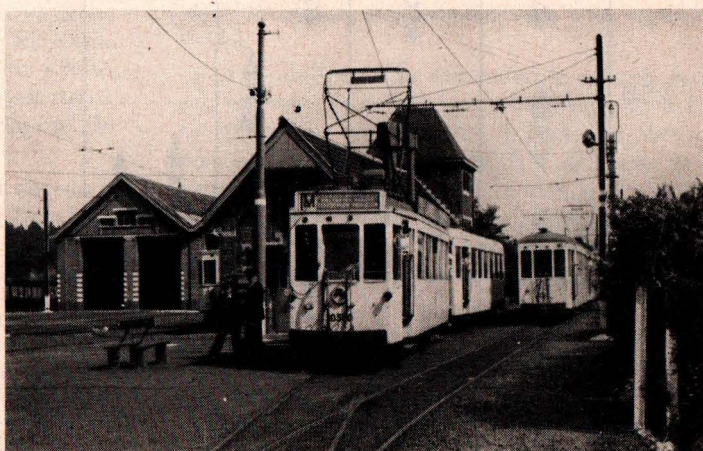
La photo ci-dessus fut prise près de 50 ans plus tard. Les deux maisons de coin, avec leur tourelle à clocheton, sont toujours là. On reconnaît une motrice standard.

On a parfois reproché à « Nos Vicinaux » de « claironner » chaque suppression de ligne électrique. En réalité nous n'avons fait que remplir notre rôle d'informateur en reproduisant dans le bulletin, qui constitue un peu les annales de la société, un bref historique des lignes ferrées supprimées.

Cette fois, avec Bruxelles - Haacht, il s'agit d'une ligne qui pénétrait dans la capitale et qui rendit de grands services. La place nous étant limitée, nous avons préféré donner la priorité aux souvenirs photographiques.

PETITE HISTOIRE RESUMÉE DE BRUXELLES - HAACHT

- 1887 Le capital est souscrit et les plans sont terminés.
- 1889 La concession est accordée.
- 1-8-1889 La section Ixelles (Place Ste-Croix) - Eglise Ste-Marie est mise en exploitation (6,4 km). L'exploitation est confiée à la S.A. du Chemin de Fer à voie étroite Bruxelles - Ixelles - Boendael.
- 1-8-1890 Ouverture de la ligne Schaerbeek - Haacht (station) 20,7 km.
- 3-12-1891 Mise en service de la section Haacht (station) - Haacht (village) comme partie de la ligne Haacht - Aarschot - Tirlemont.
- 15-6-1914 Première électrification sur la section Schaerbeek (rue Eenens) - Diegem (Lo).
- 15-6-1924 Electrification de la section Diegem (Lo) à Haacht avec des motrices d'un modèle tout récent.
- 7-6-1933 A Bruxelles, le point de départ est déplacé de l'église Ste-Marie au début de la chaussée de Haacht (coin de la rue Traversière).
- 15-5-1947 Electrification de la section Haacht (station) à Haacht (village).
- 29-4-1949 Inauguration d'une nouvelle section électrifiée Haacht (village) - Keerbergen (Grand Veneur) 4,3 km, qui permet de faire la jonction avec la ligne Malines - Keerbergen et une liaison par tram électrique de Bruxelles à Malines (40 km), est inaugurée. Malheureusement, trois ans plus tard, les trams disparaissent de Malines et successivement les sections Malines - Keerbergen (1957) et Keerbergen - Haacht (1958) sont remplacées par des lignes d'autobus et le 17 avril 1960 les autobus se substituent aux trams sur toute la ligne.



En gare de Haacht, deux trains électriques se croisent ; la 10390 porte le film M - Bruxelles - Malines.