



# NOS VICINAUX

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



**NOTRE PREMIERE PAGE.**

Au début du circuit de la Semois, l'autobus, parti de Florenville, se dirige vers Bouillon. Peu après Ste-Cécile, la route traverse les forêts de la rive gauche de la Semois ; celles-ci font partie du domaine des Ameroï, qui s'étend sur 800 hectares.

Le château fut construit en 1848, incendié en 1874 et rebâti par le Comte de Flandre, frère du roi Léopold II. Le domaine appartint par la suite au roi Albert I<sup>er</sup>, puis il fut vendu, en 1924, à un industriel. Depuis 1926, le domaine est la propriété de la famille Solvay.

**Sommaire**

Ce que nous avons réalisé en 1960 — Extraits du rapport annuel . . . . . 3 et 4

L'abbaye des Dunes, à Koksijde sur la ligne électrique Ostende-La Panne . . . . . 5

Le circuit touristique franco-belge de la Semois . . . . . 6

Résumés de deux importantes conférences données sous les auspices de la Chambre de Commerce de Bruxelles par M. Vrebos, Directeur Général des Transports, et M. Reynaert, Directeur Général de la S.T.I.B. 12 et 13

La Séance annuelle de Sécurité 15 et 16

La fête des 2.000 jours à Liège 18 et 19

**NOS VICINAUX**

Bulletin bimestriel d'information  
Affilié à l'Union des Journaux  
d'Entreprise de Belgique

Rédaction : 14, rue de la Science  
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 92

MAI - JUIN 1961

**Le décès de M. J. Leclercq, administrateur à la S.N.C.V.**

Le 15 avril dernier, se sont déroulées à Beyne-Heusay, au milieu d'une grande affluence, les funérailles de M. Joseph Leclercq, administrateur de la S.N.C.V. depuis 1945.

Notre Société était représentée par M. A. André, Président du Conseil d'Administration, M. R. Hoens, Directeur Général, et M. Botton, Directeur du Groupe de Liège.

Le défunt était né à Beyne-Heusay, le 9 mai 1886. A peine adolescent, il descendit dans la mine. Ce rude métier l'a mené à se mêler à l'action syndicale et à la vie politique du moment.

Il fait toute la guerre de 1914-18, d'abord dans les rangs du fameux 12<sup>me</sup> de ligne, puis dans le corps belge d'artillerie lourde qui combattit devant Verdun. Sa brillante conduite lui valut les plus hautes distinctions militaires. Rentré au pays, il devint un des secrétaires de la Centrale des Mineurs et prit une part active à la gestion de nombreuses œuvres coopératives. En 1921, il fut nommé conseiller communal de sa commune natale ; devenu bientôt échevin, il entra en 1932, au Conseil provincial de Liège, et, en juin 1936, il fut nommé député permanent.

Les Liégeois lui doivent notamment la création du premier centre de vacances pour travailleurs au domaine de Wégimont. En 1940, dès le début de la guerre, il se consacra à la Résistance ; il fut le fondateur et administrateur du journal clandestin *Le Monde du Travail*, qui peut s'enorgueillir d'avoir fait paraître 88 numéros sous l'occupation. Durant toute la guerre, M. Leclercq fit partie d'un service de renseignements et d'action, et prit part à maintes opérations de parachutage. A la Libération, le 8 septembre 1944, il fut investi, au nom du gouvernement belge de Londres, des fonctions de Gouverneur intérimaire de la Province de Liège. Confirmé, à titre définitif, dans ses hautes fonctions en 1945, il resta à ce poste durant huit années. Comme Chef de la province, il s'est révélé un homme d'action et il apporta fréquemment des solutions heureuses aux conflits sociaux du bassin liégeois.

Nommé Administrateur de la S.N.C.V. le 9 janvier 1945, M. Joseph Leclercq a exercé son mandat aux Vicinaux avec une assiduité exemplaire ; nos dirigeants appréciaient son jugement réaliste et sa droiture d'esprit, et les délégués de la Sécurité n'ont pas oublié qu'il était toujours présent aux réunions annuelles du Service Général de la Sécurité.

Quelques jours avant sa mort et alors qu'il était déjà alité, M. Leclercq a encore signé d'importants documents comptables de la S.N.C.V.

Au cours de la séance du Conseil d'Administration du 2 mai dernier, M. André a rendu hommage à la personnalité de M. Leclercq et a exprimé à sa famille les vives condoléances de la Société Nationale.



Cette photo, prise en 1957, montre, à droite, M. J. Leclercq, assistant à la réunion annuelle de la Sécurité présidée par le Comte de Lichtervelde, également décédé depuis lors. A gauche, M. A. André, actuel Président du Conseil d'Administration.

# Résumé du rapport du 76<sup>me</sup> exercice social

## Ce que nous avons réalisé en 1960

### ADMINISTRATION.

Poursuivant son programme préparatoire dans le domaine de l'automation administrative, la S.N.C.V. a passé commande d'un équipement électronique de gestion. Ces machines seront installées en septembre 1961.

### PERSONNEL.

L'effectif du personnel au 31 décembre 1960 se répartissait comme suit :

- Administration Centrale : 227 fonctionnaires et agents ;
- Dans les Groupes : 722 fonctionnaires et agents appointés et 7.120 agents salariés.

Dans l'ensemble, par rapport à 1959, il y a une réduction de 178 unités.

### RESEAU.

La longueur des lignes ferrées exploitées directement par la S.N.C.V. était de 966 Km ; ce chiffre ne comprend plus que 144 Km en traction non électrique.

La longueur des services publics d'autobus exploités directement par la S.N.C.V. était de 8.576 Km. D'autre part, 1.527 Km sont exploités par des fermiers.

### SERVICES TECHNIQUES.

#### Installations ferrées.

Le démontage d'installations ferrées en 1960 a porté sur 375 Km. Nous donnerons ultérieurement la liste des lignes ou sections de ligne supprimées.

#### Bâtiments.

Parmi les divers travaux exécutés ou en cours d'exécution en 1960, citons notamment :

- l'appropriation des installations sociales du dépôt de Furnes ;
- la construction d'un bâtiment pour dortoir et installations sanitaires au dépôt d'Aarschot ;
- l'appropriation d'un bâtiment en habitation et bureau au dépôt de Bassenge (voir photo ci-contre) ;
- l'aménagement du garage et des installations sanitaires aux dépôts de Heist-op-den-Berg, d'Assebroek et de Châtelet ;
- l'aménagement d'un bureau et d'installations sanitaires au dépôt de Geluwe ;

- la construction d'un bâtiment d'habitation au dépôt de Malonne ;
- l'appropriation de la remise pour autobus et la construction d'un bâtiment pour l'installation de chauffage des véhicules au dépôt de Rupelmonde ;
- la construction d'abris pour voyageurs, en éléments préfabriqués, à des points d'arrêt importants et ce, en collaboration avec les autorités locales.

Pour 1961, les travaux suivants sont prévus :

- construction d'un bâtiment d'habitation à Genk ;
- installation d'une station de lavage à Ostende ;
- installations sociales au dépôt de Trazegnies ;
- installations sanitaires au dépôt d'Andenne-Seilles ;
- aménagement du garage et de l'atelier de Bressoux ;
- transformation et modernisation du dépôt de Salzinnes ;
- appropriation du garage de Chastre ;
- aménagement du dépôt de Turnhout ;
- aménagement des bureaux, de l'atelier et de la cour du dépôt d'Assebroek ;
- transfert, du dépôt de Mons-Bassins au dépôt de Quaregnon, des activités relatives à l'exploitation par voie ferrée :
  - a) appropriation du garage et établissement de parkings à Mons ;
  - b) aménagement de magasins et d'installations sociales à Quaregnon.

#### Matériel roulant.

Au cours de l'exercice, 207 véhicules, dont 195 autobus, ont été acquis.

Effectif au 31 décembre 1960 :

— Voitures motrices électriques . . . . .	604
— Voitures remorques fermées . . . . .	440
— Autorails et tracteurs . . . . .	68
— Locomotives . . . . .	14
— Wagons « haussettes » . . . . .	1.779
— Autobus . . . . .	1.355

### RESULTATS D'EXPLOITATION.

#### Lignes ferrées et services d'autobus de substitution.

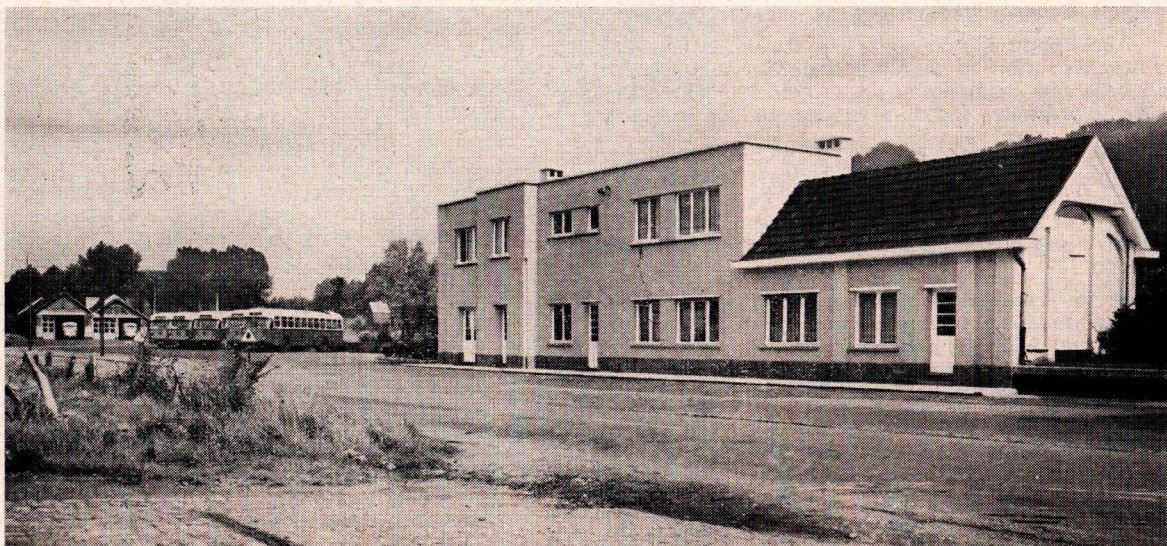
Recettes totales en 1960 : 1.408.000.000 F

Dépenses totales en 1960 : 1.361.000.000 F

Il convient d'ajouter à ces recettes celles provenant des services d'autobus à capitaux propres :

Recettes : 179.920.000 F

Dépenses : 177.237.000 F



Les bâtiments du dépôt de Bassenge modernisé.

Nombre de voyageurs transportés (tous services réunis) :  
En 1959 : 302.666.000 F  
En 1960 : 300.284.000 F

#### KILOMETRES PARCOURUS.

	1959	1960
Services électriques . . . . .	32.991.000	28.873.000
Automot. et A.R.T. . . . .	420.000	188.000
Service autobus . . . . .	71.363.000	78.143.000
Tous services réunis . . . . .	104.774.000	107.204.000

Il est également intéressant de pouvoir connaître la répartition des recettes nettes du trafic « voyageurs ».

En 1960 : services électriques . . . . . 669.849.000 F  
services par automotrices . . . . . 1.233.000 F  
services d'autobus . . . . . 903.235.000 F

formant un total de 1.574.000.000 de francs en recettes « voyageurs » uniquement.

#### IMPOTS AYANT FRAPPE LE TRAFIC VICINAL.

Rien qu'en taxe de circulation, la S.N. a payé pour plus de 20 millions de francs d'impôts. La taxe sur les recettes nous a amenés à verser 40 millions 594.804 F dans les caisses de l'Etat, et cependant nous avons bénéficié de l'exemption de la taxe sur les lignes ferrées durant l'année 1960. Au total, avec les autres taxes, le poids des impôts a été de 61 millions 204.867 F.

#### RESULTATS DE NOTRE ACTIVITE.

La S.N.C.V. a poursuivi ses efforts dans le but d'accroître la productivité. C'est ainsi notamment que le nombre de places offertes-Km par heure prestée a pu être augmenté, malgré une diminution des heures prestées par le Mouvement.

Bien entendu, d'autres éléments ont également favorisé l'augmentation du reliquat favorable de l'exploitation ; entre autres l'indemnité compensatoire (16,5 millions) et l'augmentation tarifaire survenue en mai 1959.

#### PERSPECTIVES POUR L'EXERCICE 1961.

L'accroissement du parc de véhicules privés ne peut manquer de susciter des difficultés dans nos centres urbains grands et petits. C'est pourquoi, il faudra entreprendre un programme de propagande pour l'utilisation des transports en commun.

Citons trois facteurs qui devront être mis en œuvre durant cette campagne, en vue de maintenir le volume de trafic de nos autobus et tramways :

- l'adaptation permanente des parcours aux besoins du public ;
- le maintien des prix du transport à un taux aussi modique que possible ;
- l'accroissement du confort des voyageurs par la diminution de la durée des trajets debout et par l'accroissement de la vitesse commerciale.

La S.N.C.V. a déjà amorcé l'exécution d'un tel programme.

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

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue à Bruxelles, au Résidence-Palace, le 30 mai 1961.

Le bureau est composé de MM. Alexandre André, Président, Storme, Vice-Président, Dechamp et Dyck, Administrateurs.

M. Léon, Commissaire du Gouvernement, ainsi que M. Hoens, Directeur Général, prennent place sur l'es-trade.

La séance est ouverte à 14 heures.

209 actionnaires sont représentés. Sur le nombre total de 1.203.755 actions émises, ils représentent 958.632 actions, donnant droit à 619.526 voix par le fait de la réduction prévue à l'article 29 des statuts.

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

Il prononce ensuite l'éloge funèbre de M. Leclercq, administrateur décédé le 12 avril 1961. 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. Lauwereins, échevin d'Ostende, Verbaanderd, bourgmestre de Grimbergen, Cluckers, échevin de Diest, Vandegaar, délégué de Linden, De Keyser, bourgmestre d'Uccle et Baens, échevin de Tervuren, exposent leurs observations et suggestions. M. le Directeur Général leur répond.

M. le Président aborde ensuite le second point de l'ordre du jour : l'approbation pour autant que de besoin, du bilan de l'exercice 1960. 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.

Il signale que le paiement des dividendes s'effectuera le 1<sup>er</sup> juillet prochain.

Décharge est donnée par un vote spécial et à l'unanimité aux administrateurs et aux commissaires de leur gestion de l'exercice 1960.

Le quatrième point de l'ordre du jour comporte la nomination d'un administrateur en remplacement de M. Leclercq, administrateur décédé.

Une seule candidature est régulièrement présentée : celle de M. Alles.

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

Le cinquième 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 neuf commissaires.

Les candidats proposés par les provinces sont MM. van Put, Van Bever, Loncke, De Wilde, Stiévenart, Latin, Nartus, Ducamp et Luc.

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.

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

pour la province d'Anvers : M. van Put, député permanent, commissaire sortant ;  
pour le Brabant : M. Van Bever, député permanent ;  
pour la Flandre Occidentale : M. Loncke, député permanent, commissaire sortant ;  
pour la Flandre Orientale : M. De Wilde, député permanent, commissaire sortant ;  
pour le Hainaut : M. Stiévenart, député permanent ;  
pour la province de Liège : M. Latin, député permanent, commissaire sortant ;  
pour le Limbourg : M. Nartus, député permanent, commissaire sortant ;  
pour le Luxembourg : M. Ducamp, commissaire sortant ;  
pour la province de Namur : M. Luc, député permanent.

M. le Président rend hommage au dévouement du personnel tout entier qui a droit au respect et à la reconnaissance des actionnaires.

La séance est levée à 15 heures.

# L'Abbaye de Notre-Dame des Dunes

à Koksijde

Le Cercle des fonctionnaires et agents du Ministère des Affaires économiques édite une revue « A.E.Z. Echos », dans laquelle a paru récemment un article dû à la plume de M. Jacob, Ingénieur-Directeur-Chef de service à la Métrologie et consacré à l'histoire et aux fouilles de l'abbaye des Dunes.

Nous avons été intrigués en lisant que l'on y avait retrouvé un « pied étalon » se présentant comme une empreinte de pied d'homme sur une dalle, laquelle avait été descellée et mise à l'abri dans un petit musée construit à proximité. Désireux de voir de près cette unité de mesure, datant d'environ 1200 ans, nous résolûmes de nous rendre à Saint-Idesbald, cité balnéaire, qui doit son nom à Idesbald, troisième abbé de cet important établissement religieux.

Un voyage d'Ostende à La Panne, en motrice « SO », est toujours agréable, car ces véhicules sont particulièrement confortables. Après avoir constaté au passage les embellissements constants apportés à Middelkerke, Westende et Nieuport, nous descendîmes sur le territoire de Koksijde, exactement au couvent de l'Etoile de la Mer et nous n'eûmes plus, dès lors, qu'à suivre les poteaux indicateurs. Après une courte promenade, nous pénétrâmes dans les ruines de l'abbaye cistercienne, qui fut fondée dans les dunes en 1107, puis installée plus solidement à proximité en 1128. Elle se développa rapidement et, en

1262, fut inaugurée une magnifique église ogivale de 129 m. de long sur 45 m. de large, à 13 travées dans la nef centrale. Ces dimensions étaient considérables; à titre de comparaison, rappelons qu'à la même époque, s'édifiait dans notre pays l'abbaye de Villers-la-ville, dont l'église avait 91 m. de long sur 40 m. de largeur. Assurément les ruines de Villers sont plus importantes parce que des salles entières ont survécu aux pillages et aux incendies. Cependant, l'intérêt de la visite de l'abbaye des Dunes réside surtout dans la présentation soignée des objets de tout genre trouvés lors des fouilles et rassemblés dans un musée attenant. Des fouilles bien menées ont permis de dégager ce qui reste des divers corps des bâtiments qui furent saccagés par les iconoclastes en 1566 et totalement dévastés par les Calvinistes en 1578. L'enlèvement des matériaux de démolition dura trois siècles. Puis le sable des dunes recouvrit les ruines abandonnées. Ce n'est qu'en 1949 que les traces de l'abbaye furent retrouvées. Le bourgmestre de l'époque comprit immédiatement l'importance de cette redécouverte et mit tout en œuvre pour faire dégager les ruines arasées de l'ancienne abbaye.

Aujourd'hui, on peut admirer, en plein air, le pavement d'une salle constitué de carrelages en terre cuite émaillée et teintée, et qui a résisté aux intempéries depuis plusieurs siècles. Une série de carrelages décorés



Idesbald Van der Gracht.  
Seigneur d'Eggewaarts Kapelle.  
3<sup>e</sup> abbé de Ter Duine (1155-1167)

de motifs humains ou d'animaux sont exposés dans le musée.

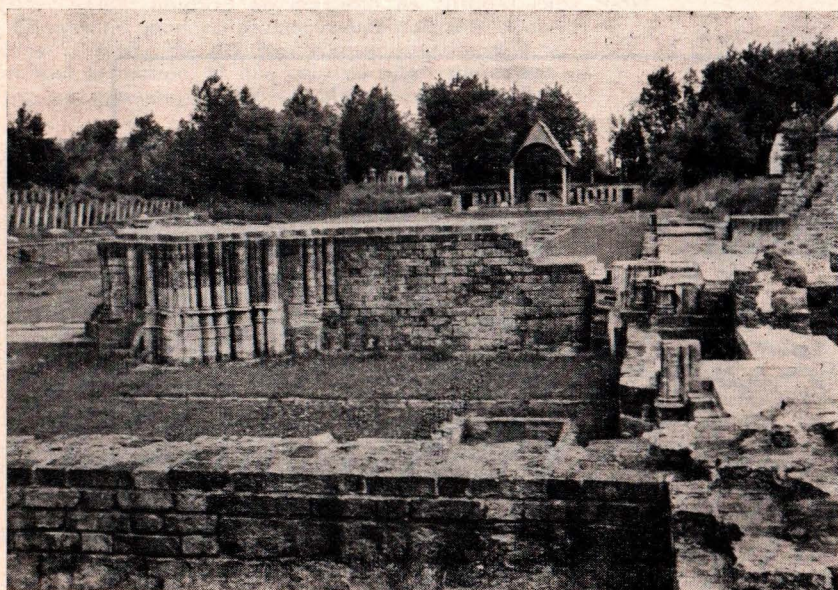
Dans le pavement d'un des bâtiments qui servaient aux frères convers, on a eu la surprise de découvrir une dalle de terre cuite portant l'empreinte d'un pied humain qui semble bien avoir constitué un étalon de longueur. D'après M. Jacob, le lieu où cette dalle a été découverte, exclut l'idée d'une sorte de relique, car elle aurait été placée dans un endroit plus solennel et il rappelle que pour l'acquisition, la gestion et la vente de ses nombreuses propriétés immobilières, l'abbaye devait faire de nombreux arpentages de terrain. On suppose que l'on choisissait à cet effet, un frère dont le pied chaussé correspondait à l'empreinte. Ajoutons qu'il n'y a aucune similitude avec le pied anglais qui fait 305 mm; la longueur du pied de Koksijde est de 282 mm.

En fouillant le sol de l'abbaye des Dunes on a découvert un cimetière contenant des centaines de cerceils provenant d'une colonie étrangère établie à cet endroit vers l'an 700 et qui avait disparue quand les moines ont bâti leur monastère. Les os de ces squelettes sont exposés dans le musée adjacent; ils sont d'un brun foncé; le crâne et les dents sont aussi bien conservés et l'on a peine à croire que ces restes humains datent de plus de mille deux cents ans.

Les fouilles, reprises l'an dernier, continuent en 1961 sous la direction du conservateur M. Schittekat, qui s'intéresse non seulement aux énigmes que pose l'histoire de l'abbaye elle-même, mais aussi et surtout aux populations plus anciennes qui occupèrent le lieu au cours des siècles précédents, et dont l'existence fut révélée lors de la découverte d'une nécropole à trois paliers sous les fondations de l'église abbatiale.

Koksijde doit-elle son nom à ces lointains occupants, tout au moins à ceux qui s'emparèrent de l'île qu'était, à l'époque romaine, la région littorale sud-ouest ?

Selon une théorie récente, en effet, ces envahisseurs furent peut-être les Chauques (Cauci en latin) d'où le nom de Koksijde serait dérivé.



La photo montre la profondeur de l'église dont l'entrée était située au petit mur à l'avant-plan; ce qui reste de l'autel, à l'autre extrémité, est protégé par une toiture.

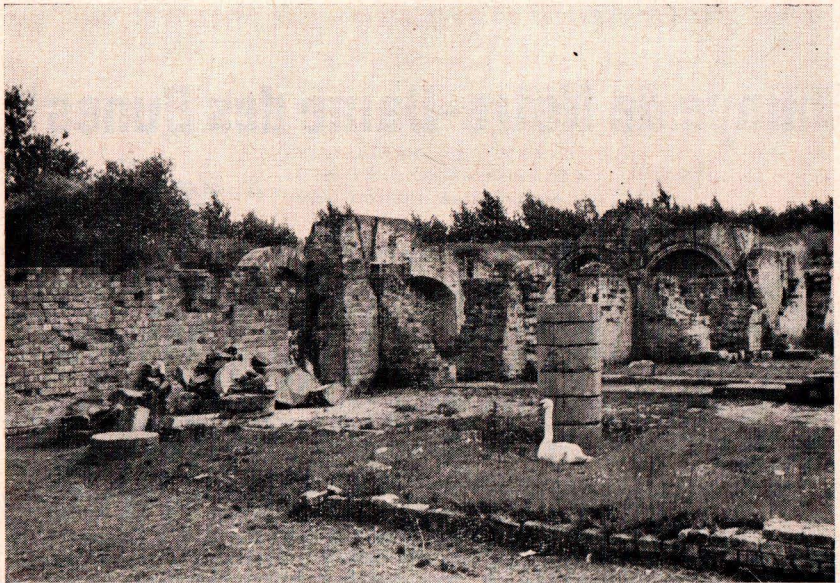
Bientôt, peut-être, les archéologues pourront trancher définitivement la question.

A côté de ces deux centres d'intérêt, on trouve encore un jardin botanique et un village miniature qui fait la joie des petits enfants.

Sur le site environnant, la commune de Coxyde a fait reconstruire un vieux moulin dont le mécanisme intérieur a été remis en état. Ce moulin s'élevait à Houthem en 1940, lorsqu'un obus tua le meunier et endommagea la bâtisse. Ce moulin, sauvé de la destruction a été placé à l'endroit exact où s'élevait, au XV<sup>me</sup> siècle, un des moulins de la célèbre abbaye.

Les photos ci-contre, mieux que cette trop brève description, vous inciteront peut-être à prendre le tram jusqu'à Coxyde pour visiter les ruines de l'abbaye.

Les agents des Vicinaux qui passent leurs vacances au Home de Wenduyn ne peuvent manquer de faire cette visite.



Les ruines de l'abbaye.

## LE CIRCUIT TOURISTIQUE FRANCO-BELGE DE LA SEMOIS

Voilà près de 15 ans déjà que le Groupe de Namur-Luxembourg organise un circuit par autobus le jeudi, du début de juillet à la fin août. Il s'agit, sans conteste, d'une des plus belles excursions que l'on puisse faire par autobus vicinal.

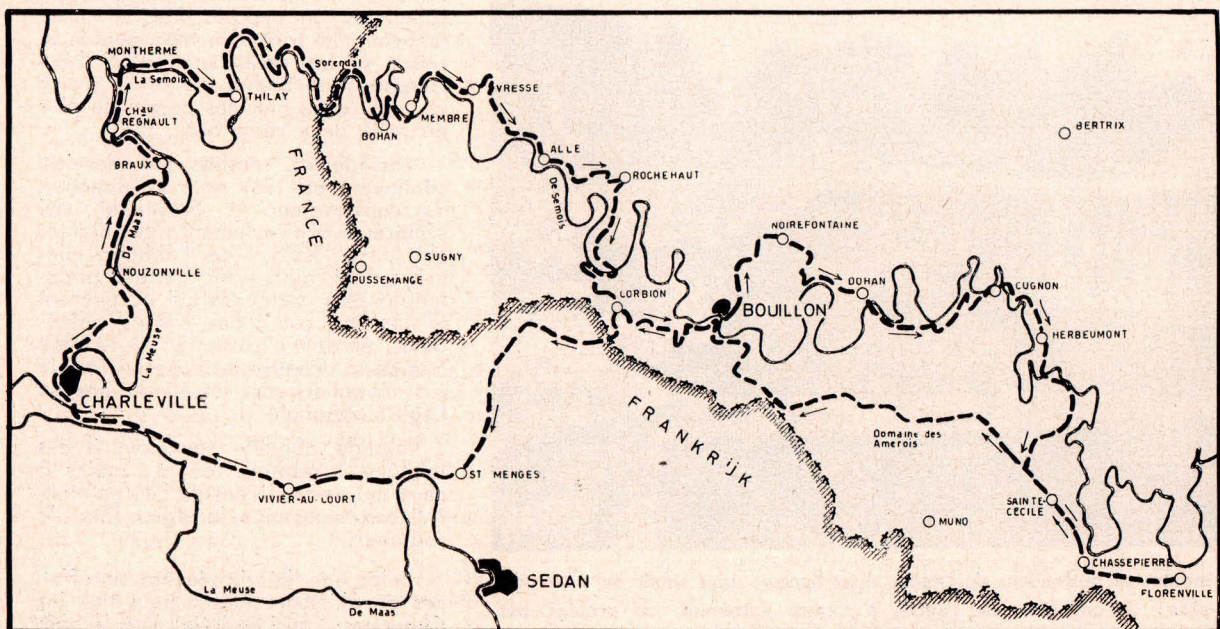
Pour en connaître tous les détails, nous avons suivi l'an dernier ce service spécial en voyageur anonyme, mêlé aux touristes, partageant leurs découvertes et écoutant leurs commentaires.



L'autobus prend le départ à la gare vicinale de Florenville, dirigée par M. Chantraine, Chef du Mouvement. C'est lui qui, chaque semaine, durant la saison, conduit le véhicule et donne des explications; tel un guide patenté.

Nous quittons le dépôt à 9 h.  $\frac{1}{4}$ , après l'essai du haut-parleur. A Florenville-place, l'autobus s'arrête près du bureau du Syndicat d'Initiative, déjà tout baigné de soleil. Nous embarquons plusieurs personnes et à 9 h 35, nous nous dirigeons vers Bouillon, en passant par Sainte-Cécile. Après ce village, la route traverse une vaste forêt de sapins touffus et élancés, qui fait partie de l'ancien domaine royal des Amerois (voir photo de 1<sup>re</sup> page). Cette longue trouée dans la masse végétale toujours verte est impressionnante. Nous arrivons bientôt à la gare vicinale de Bouillon où naguère on pouvait encore voir manœuvrer de nombreux wagons de bois. Nous allons attendre ici les correspondances venant d'Herbeumont et de Bohan, Les Dolimants, où précisément un remarquable établissement touristique est construit sur une crête boisée de la région frontière. Bientôt, avec l'adjonction de quelques villégiateurs de Bouillon, notre bus est complet.

Nous voici repartis en direction de Corbion. Parmi





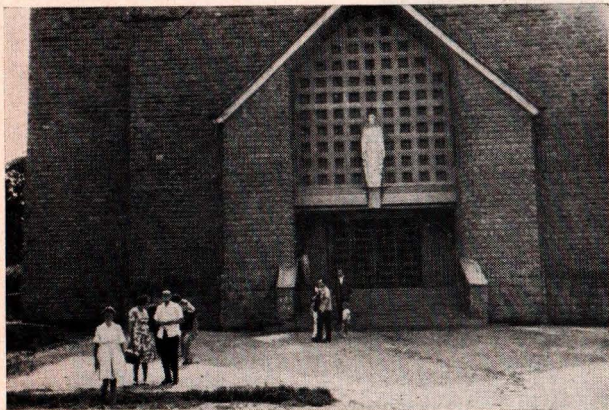
Le syndicat d'initiative de Florenville signale sur ce panneau les curiosités et les sites touristiques de la région.

nos compagnons de voyage : quelques enfants âgés de 10 à 15 ans et deux groupes de jeunes filles apportant une ambiance sympathiquement jeune; la bonne moitié des passagers parle le flamand et nous constatons, au cours de conversations, que tous adorent l'Ardenne et qu'ils semblent très bien connaître ses forêts et ses rivières.

Arrivés à Corbion, nous remarquons à proximité de la plaque d'arrêt un trio de touristes dont les genoux blancs, soulignant des shorts de couleur, témoignent de leur récente arrivée; ils font signe au chauffeur qu'ils désirent monter. Le visage du conducteur trahit sa perplexité; son front se plisse! Va-t-il, par ce beau temps, refuser de prendre ces trois touristes? Il jette un coup au rétroviseur : oui, il y a des enfants qui pourraient se serrer; il y a ce Monsieur, avec un libre-parcours, qui ne dira rien si... M. Chantraine discute pour la forme, mais il sait déjà qu'il va les emmener; il ouvre la portière, nos trois touristes, déguisés en boy-scouts, trouvent une place assise et notre bus continue son chemin.

Nous suivons maintenant une route en transit, en territoire français, mais reliant deux villages belges : Corbion et Sugny; à droite, subsistent encore les voies de l'ancienne ligne vicinale ferrée. Au lieu dit « Ban d'Alle », nous quittons cette route pour nous diriger vers Saint-Menge, où se trouve la douane française.

M. Chantraine, muni de ses documents de bord, disparaît dans le poste de douane; chacun devine qu'il y connaît tout le monde, et que cela va aller rondement. En effet, un gabelou, habillé de bleu, lève la barrière



La nouvelle église de Vrigne-au-Bois.

et nous laisse pénétrer sur les routes de France. La première halte a lieu assez rapidement; le bus s'arrête devant l'église de Vrigne-au-Bois. De prime abord, on

est un peu étonné d'entendre le guide nous inviter à visiter l'église de ce petit village, aux maisons tristes et délabrées. Nous connaissons quelques églises françaises ultra-modernes, où toute possibilité de recueillement paraît exclue; aussi est-ce avec scepticisme que nous pénétrons dans la nef principale et nous sommes, il faut le dire, agréablement surpris par l'ensemble de l'œuvre, et nous sortons réconciliés avec l'architecture religieuse moderne.

Nous remontons en voiture et bientôt on aperçoit les deux villes-sœurs, qui n'en forment qu'une : Mézières et Charleville. Nous atteignons cette dernière sur le coup de midi, au milieu d'une grande affluence, car c'est jour de marché. La ville a été fondée en 1606, par Charles de Gonzague, dont la statue orne la place ducale. Cette place carrée, entourée de maisons à haute toiture, aux rez-de-chaussées en arcades surbaissées, de manière à former un promenoir couvert, rappelle la place des Vosges à Paris. Après déjeuner, une brève visite de la



Une partie de la place ducale, à Charleville.

ville nous donne l'occasion d'admirer le vieux Moulin, style Louis XIII, datant de 1622, et l'église paroissiale aux splendides vitraux.

Nous avons pu voir également, dans le parc situé devant la gare, la statue du génial poète Rimbaud, né à Charleville; devant sa gloire posthume, ses concitoyens ont voulu oublier les sarcasmes méprisants dont il les a accablés. — Ah oui! une parenthèse : l'arrivée à Charleville ayant lieu généralement après l'heure de fermeture des banques, il est préférable de se procurer des devises françaises en Belgique.



A 15 heures, nous reprenons place dans l'autobus, après avoir répondu au sourire d'une Carolopolitaine, charmante, d'ailleurs! Peu de temps après notre départ, alors que les voyageurs commencent à dodeliner de la tête, sous les effets conjugués des vins de France et de la chaleur, M. Chantraine arrête l'autobus à Nouzonville, au point de vue de Joigny. Aussitôt tout le monde est réveillé et descend de voiture. C'est au milieu de la vaste vallée qui s'ouvre devant nous, que nous apercevons la Meuse qui, venant de Sedan, vient de contourner Charleville. A cet endroit, le chemin de fer de Monthermé à Charleville suit le cours de la Meuse; les amateurs de petits trains sont gâtés; à ce moment précis une « Micheline » sort des bois et on a vraiment l'impression de suivre des yeux un modèle réduit.

Nouvel arrêt à Château-Regnault, en plein pays de légende, où nous contournerons les rochers des quatre



Au point de vue de Joigny.

filis Aymon et le guide nous montre le monument du cheval Bayard. Plus loin : à Monthermé, où la Basse-Semois se jette dans la Meuse : c'est le point de vue de Tournavaux.

De Sorendal, dernier village français, nous admirons, au sommet d'une montagne verdoyante, la grande bâtisse des Dolimarts. Quelques temps après, à Bohan, les douaniers belges demandent, par routine, à ces voyageurs sans bagages, s'ils n'ont rien à déclarer!

Le bus poursuit sa route et nous voyons de temps à autre, à travers les futaies, la rivière étincelant sous les feux du soleil, et ainsi se succèdent des sites touristiques imprévus et remarquables.

Nous voici bientôt à Membre, où notre guide nous fait remarquer qu'autrefois la voie vicinale de Membre à Bohan passait en tunnel. Puis nous atteignons Vresse, lieu de villégiature charmant et reposant; nous y faisons un court arrêt pour permettre au photographe de « cadrer » un ravissant petit pont sur le ruisseau de Petit-Fays qui se jette dans la Semois. Nous repartons, en suivant toujours la rivière capricieuse, nous passons par Mouzaive et Alle, où nous admirons un nouveau complexe sportif conçu pour le plaisir du touriste dans un cadre agréable.

Puis, c'est la montée vers Rochehaut et la halte devant l'inoubliable panorama de Frahan. L'arrêt de 15 minutes donne à chacun l'occasion d'acheter du tabac de la région, des cartes postales ou une excellente crème glacée. Mais M. Chantraine a l'œil sur son horaire et rappelle ses brebis égarées à coups de claxon!

Nous voici bientôt à Poupehan, où nous allons abandonner la Semois et rouler vers Corbion; nous allons parcourir le seul tronçon du circuit que l'on fait deux fois de Corbion à Bouillon. Avant d'arriver dans cette ville, un dernier arrêt pour admirer l'abbaye de Cordemois, construite récemment, après la dernière guerre, par le célèbre bâtisseur, père Albert, abbé d'Orval et occupée par des trappistines. C'est maintenant la descente sur Bouillon, où nous arrivons vers 18 heures. Nous nous séparons de quelques charmants compagnons de voyage.

Les pensionnaires des Dolimarts nous ont quitté à Bohan, où ils ont trouvé une correspondance immédiate les amenant à temps pour l'heure du souper.

Quant à nous, en 35 minutes, nous regagnons Florenville, terminant ainsi un intéressant périple en autobus, qui nous a permis de voir une suite de remarquables points de vues.

En général, tous les participants étaient satisfaits de cette randonnée et n'exprimèrent qu'un regret : c'est qu'il n'y ait qu'un seul circuit de ce genre. Cette saison, en 1961, la Direction du Groupe de Namur a comblé cette lacune en organisant un second circuit vers Montmédy, Carignan et la célèbre cathédrale gothique d'Avioth.

Il nous reste à formuler un souhait : obtenir une meilleure collaboration de certains hôteliers qui ont une mentalité d'exploitant d'hôtel de l'autre siècle et feignent d'ignorer les efforts de la S.N.C.V. pour mettre en valeur les sites des Ardennes.

## LES LONGUES CARRIÈRES



Peeters Jos.

Est entré en service le 10-5-1921 au Groupe d'Anvers comme piocheur. Il fut nommé chef-piocheur en 1937 et fut pensionné dans ce grade.



Verbeyst L.

Est entré en service le 1-5-1917 au Groupe du Brabant. Au moment de sa mise à la retraite, il était occupé comme receveur à Dilbeek.



Wijns P.

Est entré en service au dépôt de Wemmel (Brabant) le 21-2-1921 comme receveur. Il a été affecté à ce dépôt jusqu'à sa mise à la retraite.



Van Nieuwenhuyze F.

Est entré en service le 1-2-1915 comme visiteur de matériel à Haacht (Brabant); au moment de sa mise à la retraite il était ouvrier qualifié.



Vanleenhove R.

Est entré en service comme receveur le 15-5-1914 sur le réseau du littoral. Il occupa cet emploi jusqu'à sa retraite.



# La gare routière de Namur



C'est le mercredi 1<sup>er</sup> mars 1961 que les nouveaux quais de la gare routière de Namur ont été utilisés ; cette extension porte à 13 le nombre de quais disponibles. Les sept premiers quais avaient été inaugurés le dimanche 20 novembre 1960.

De commun accord avec la S.N.C.B., nous avons installé, dans le nouveau bâtiment construit récemment Place de la Gare, un poste de « régulation » semblable à ceux qui fonctionnent dans les gares S.N.C.B. Un de nos agents, disposant d'un microphone, annonce aux heures de pointe, l'arrivée et le départ des autobus des deux sociétés et le numéro du quai d'embarquement où le véhicule stationne.

D'une manière générale, aux heures creuses, les autobus sont rassemblés dans un parking

Le parking d'attente.



d'attente ; ils y passent également la durée du battement qui leur est accordé ; puis, 10 minutes avant le départ, ils viennent prendre place au quai qui leur est attribué. Cette organisation fonctionne à la satisfaction générale, mais son utilité se révélera encore plus grande pendant la saison touristique.

Des statistiques établies au début de ce mois, ont révélé qu'entre 16 h et 18 h 15, 3.000 voyageurs environ se présentent pour prendre place dans les divers autobus en partance.



Voilà au moins ce que j'appelle un gentleman !

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

## NAISSANCES

Nous avons appris avec joie la naissance de :

### ADMINISTRATION CENTRALE

*Eric* chez M. AERTS L. (Forest).

### LIEGE

*Eric* chez M. DRADIN J. (Liège).

### HAINAUT

*Edith* chez M. VANDERDONCK R. (Merbes-Ste-Marie).

*Maryline* chez M. MOREAU F. (Brav).

*Christian* chez M. HENDRICK A. (Pâturages).

*Chantal* chez M. TOUBEAU R. (Anderlues).

*Axel* chez M. CHAUFUREAU D. (Mont-sur-Marchienne).

*Patrice* chez M. DEPIREUX A. (Gosselies).

*Christian* chez M. BURGEON R. (Anderlues).

*Daniel* chez M. WYLOCK P. (Gosselies).

*Roberte* chez M. DAME G. (Hornu).

*Nicole* chez M. PAYEN M. (Trivières).

*Geneviève* chez M. BURICK R. (Lodelinsart).

*Agnès* chez M. VANKERKHOVEN G. (Châtelineau).

*Nadia* chez M. PIETTE J. (Thulin).

*Evelyne* chez M. MALENGRAU C. (Frameries).

### NAMUR-LUXEMBOURG

*Francis* chez M. DOCKIER E. (Rhisnes).

*Lucia* chez M. HERION A. (Perwez).

*Nicole* chez M. DUBUCQ A. (Houffalize).

*Jules* chez M. LENGELE A. (Perwez).

### BRABANT

*Eric* chez M. PUTTEMANS J.B. (Wolvertem).

*Annie* chez M. D'HANDSCHOTTER G. (Drogenbos).

*Rudy* chez M. DE SMEDT A. (Asse).

*Luc* chez M. CAUTAERTS K. (St. Kwintens-Lennik).

*Mia* chez M. HAMELS W. (Werchter).

*Linda* chez M. BIERWART R. (Cortil-Noirmont).

*Rita* chez M. PAUWELS P. (Bekkerzeel).

*Marc* chez M. MICHIELS H. (Ukkel).

*Jan* chez M. JACQUEMIJN R. (O.L. Tielt).

*Rudy* chez M. VAN RODE R. (Beigem).

*Arlette* chez M. COOL S. (Anderlecht).

*Marc* chez M. GETTEMANS M. (Lot).

*Ivan* chez M. DE KONINCK J. (Dilbeek).

*Ludo* chez M. LIEFFERINCKX F. (Vlezembeek).

*Danny* chez M. D'HAES C. (Hekelgem).

## MARIAGES

Nous avons le plaisir de vous annoncer que :

### LIEGE

M. CUIPERS Pierre a épousé Mlle THOMAS Annette.

M. MARTEAU Willy a épousé Mlle WIAME Suzanne.

M. MESTREZ Moïse a épousé Mlle ROCHE Monique.

### HAINAUT

M. LEYBAERT Robert a épousé Mlle HENROTTE V.

### NAMUR-LUXEMBOURG

M. MARIS André a épousé Mlle WIARD Ghislaine.

### BRABANT

M. DETOURNAY Joseph a épousé Mlle ASTA Chr.

M. MASSART Georges a épousé Mlle RENQUIN M.

M. MYLLE Gaspard a épousé Mlle VAN DE GUCHT G.

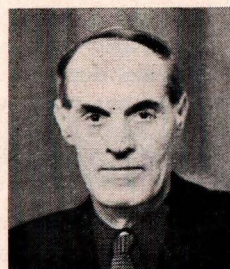
M. BORREMANS R. a épousé Mlle VAN DER STEEN J.

M. POLLET Frans a épousé Mlle VAN NIJVERSEEL M.

Nos vives félicitations et nos meilleurs vœux de bonheur.

## Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mars-avril 1961	Années de service	Groupe
SCHEPERS L., conducteur él. . . . .	40	Anvers
JESPERS L., manoeuvre . . . . .	36	»
PEETERS J., chef-piocheur . . . . .	35	»
VAN LEEMPUTTE C., ouv. qu. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	34	»
VAN DER WANGEN P., receveur . . . . .	34	»
COUSSEE J., receveur . . . . .	32	»
THYS E., ouvrier qualifié . . . . .	30	»
BOELENS R., receveur . . . . .	25	Flandre Or.
CATRYSS E., ouv. qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	49	Flandre Occ.
VANLEENHOVE R., receveur . . . . .	44	»
VERHUE G., receveur . . . . .	41	»
SAELENS C., chef de station 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	40	»
CATRY A., conducteur él. . . . .	38	»
DE VRIENDT M., receveur . . . . .	33	»
LYDOU A., receveur . . . . .	33	»
RAMAEKERS R., conducteur . . . . .	34	Limbourg
DE ROY K., conducteur él. . . . .	47	Brabant
VANNIEUWENHUYSE F., ouv. qual. . . . .	43	»
VERBEYST L., receveur . . . . .	42	»
VAN CAPPELLEN K., conducteur él. . . . .	36	»
BAUS E., manoeuvre . . . . .	32	»
MICHIELS J.B., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	29	»
DESCY W., piocheur . . . . .	32	Namur-Lux.
BEGUIN E., conducteur él. . . . .	25	»
CASTADOT G., ouvrier d'élite . . . . .	45	Liège
CROTTEUX J., receveur . . . . .	33	»
DELREZ A., piocheur . . . . .	24	»
SMOLDERS P., piocheur . . . . .	21	»
GELAENSEN J., ouvrier qual. . . . .	17	»
AUBRY V., conducteur él. . . . .	35	Hainaut
HOOREMAN F., chef-piocheur . . . . .	33	»
RAULIER F., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	33	»
DEVAUX J., conducteur él. . . . .	31	»
COURTEVILLE F., ouv. qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	30	»
VAN MUYLEN E., conducteur él. . . . .	30	»
TORCQ E., chauffeur . . . . .	29	»
NION E., chauffeur . . . . .	25	»
PETIT R., piocheur . . . . .	25	»



Catrysse Ed.

Est entré en service le 15-6-1912 à l'atelier d'Ostende en qualité d'apprenti-ajusteur. Au cours d'une carrière exceptionnelle longue qui s'est étendue sur 49 ans, il fut successivement nommé ajusteur qualifié puis ouvrier qualifié de 1<sup>e</sup> classe. Il pourra dire qu'il a assuré l'entretien des premiers tramways jusqu'aux plus modernes.



Castadot G.

Débute à l'atelier de St-Gilles (Liège) le 24-6-1914, comme bobineur. Passé au service des voies aériennes en 1927, il a accompli dans cette nouvelle spécialisation une deuxième carrière dont beaucoup se seraient contentés. Il fut nommé brigadier de voiture-échelle en 1936 et il termina sa longue carrière comme ouvrier d'élite.

## Administration Centrale

M. Fernand Hougardy, sous-chef de bureau honoraire à la Direction des Finances, est décédé à l'âge de 73 ans. Les anciens se souviendront avec émotion et sympathie de ce collègue spirituel et volontiers caustique.

## Brabant

Depuis le 20-5-1961, la ligne électrique Bruxelles - Vossem a été remplacée par un service d'autobus. A la même date, le service d'autobus de navette entre Tervuren et Vossem a été incorporé dans la nouvelle organisation.

### LE TERMINUS BRUXELLES - PLACE ROUPPE

Pour mémoire et à la demande d'un abonné, c'est le 3 février 1961 que le terminus temporaire des lignes vicinales à la place Jamar, à Bruxelles-Midi, a été reporté à la place Rouppe.

## Namur-Luxembourg

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

Le 11 avril, une journée de Sécurité a été organisée à l'atelier d'Andenne-Seilles.

Le matin, à l'arrivée du personnel, des conseils de sécurité, enregistrés sur bande magnétique, furent diffusés à l'intention de tous.

Vers 10 h., tous les gradés, y compris les brigadiers, chefs d'équipe et délégués à la Sécurité se réunirent pour entendre un intéressant exposé fait par M. Follon, Inspecteur principal. Cet exposé soulignait notamment le rôle prépondérant que peuvent jouer les gradés à tous les degrés et les délégués à la Sécurité dans le domaine de la Sécurité.

Après le repas de midi, deux très bons films de sécurité « Sur 2 doigts » et « Prenez des gants » furent projetés devant le personnel au grand complet, soit devant 110 hommes.

M. Dulieu, Directeur régional, qui assistait à la matinée de Sécurité, en

compagnie de M. Royen, Ingénieur en Chef, prononça une allocution de circonstance.

### ACTES DE PROBITE.

M. Edmond SCHLESTER, de Houfalize, a trouvé et remis un sac de dame contenant 3.650 F ; M. Joseph SIBOURG, de La Roche, un porte-monnaie contenant 131 F ; M. Roger BAUDET, de Forges, un porte-monnaie contenant 110 F ; M. Omer GRENIER, de Forges, un porte-monnaie contenant 875 F.

### SERVICES TOURISTIQUES DES ARDENNES.

Outre le circuit touristique de la Semois, un nouveau circuit sera organisé tous les mardis du 4-7 au 22-8-1961 (et tous les jours du 1-7 au 27-8, sur demande) au départ de Florenville.

Florenville - Montmédy - Carignan.

#### HORAIRE

Florenville, place	D 14,00
Avioth	14,30 — 14,45
Montmédy	15,00 — 15,45
Ermitage St-Walfroy	16,15 — 16,30
Carignan	16,50 — 17,45
Florenville, place	A 18,5

## Un appel aux anciens

L'aménagement des locaux du Musée du Tram vicinal est entré dans une phase active. D'ores et déjà, le Comité s'occupe de rassembler divers objets qui faisaient partie de la vie quotidienne de Chemins de fer vicinaux, au temps du vapeur.

Le Comité adresse un appel aux anciens agents pensionnés qui auraient conservé intact, ou tout au moins dans un aspect présentable, un vieil uniforme. Qu'ils veuillent bien signaler leur nom et adresse au bureau du journal « Nos Vicinaux » ; des contacts seront pris le plus rapidement possible.

Merci d'avance.

Les  
PROPOS  
du



## Contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Comme vous êtes nouveau, je voudrais vous rappeler que lorsqu'un voyageur tente, d'une manière ou l'autre, de ne pas payer le prix du son transport, le règlement prévoit l'application d'une taxe de 20 F, indépendamment du paiement du billet normal.

**RECEVEUR :** Cela, je le sais, mais j'ai constaté que ces cas précis ne se trouvent pas mentionnés explicitement dans divers articles des Conditions réglementaires générales (Fasc. A).

**B. :** Pourriez-vous me citer quelques cas dans lesquels un voyageur peut être frappé d'une amende ?

**R. :** Par exemple, être démuné, par sa faute, d'un billet valable pour le voyage ; exhiber un abonnement dont il n'est pas le titulaire ; utiliser un abonnement sur un parcours pour lequel ce document n'est pas valable ; être muni d'un billet à prix réduit alors qu'il est démuné de la carte de réduction.

**B. :** Très bien, ce sont là, en effet, des infractions au règlement qui dénotent une VOLONTE DE FRAUDE méritant d'être sanctionnée. Mais il est encore d'autres cas où l'amende peut être exigée :

— avoir dépassé le point de sectionnement auquel son titre de transport donne droit (billet - carte de voyage - abonnement - L.P. limité) ;

— être porteur d'un billet dont la durée de validité est expirée (en l'occurrence, une correspondance) ;

— utiliser un abonnement ouvrier ou scolaire un jour où il n'est pas valable ou après l'expiration de sa validité ;

— être en possession d'un billet dénaturé dans l'une de ses parties essentielles (billet, carte ou abonnement déchiqueté ou abîmé).

**R. :** Oui, mais dans ces cas précis le voyageur peut, il me semble, INVOQUER LA DISTRACTION.

**B. :** Certes, et c'est pourquoi dans les trois derniers cas cités, on invite le plus souvent le voyageur A PRENDRE UN NOUVEAU BILLET. Somme toute, il y a deux écoles : ceux qui disent « tant que les Conditions réglementaires pour le transport sur les Chemins de Fer Vicinaux ne sont pas modifiées, il faut les appliquer strictement », et ceux qui pensent : « si nous voulons conserver une clientèle aux transports en commun, ne jouons pas les gardes-chiourmes ». Les Romains disaient déjà : « la vertu est au milieu, c.-à-d. éloignée des extrêmes ».

**R. :** Moi, je dirais : « Soyons conciliants, mais sachons nous faire respecter ».



Crols H.

Est entré en service le 26-6-1918 comme receveur à Turnhout. Au moment de sa mise à la retraite, il faisait fonction de chef de départ.



Sommerlinck J.

Est entré aux Vicinaux à St-Nicolas (Fl. orientale) le 16-4-1918 ; il resta pendant toute sa carrière attaché à ce dépôt et fut nommé ouvrier d'élite en 1939.



Deleus E.

Est entré en service le 7-6-1920 comme chauffeur de locomotive, à Haacht. Il devint conducteur électrique le 15-8-1937 sur la ligne de Bruxelles - Haacht.

# Le problème de la circulation et du stationnement à Bruxelles et dans les grandes villes

## Le point de vue de l'administration des transports

La Chambre de Commerce de Bruxelles s'est émue des difficultés que rencontre le commerce local menacé d'asphyxie par l'encombrement des rues causé par les véhicules. Dans le but d'examiner comment remédier aux circonstances actuelles qui s'aggravent continuellement, la Chambre de Commerce a organisé une série de conférences. Après avoir entendu le point de vue de M. Cooremans, bourgmestre, et de M. Hondermarq, Directeur général des Ponts et Chaussées, le Comité organisateur a fait appel à M. Vrebos, Directeur général des Transports, le 15 février dernier.

Il nous est impossible de résumer ici le texte d'une causerie qui a duré 1 h. 1/2 ; mais nous pouvons cependant mettre en valeur quelques idées-force émises et qui nous intéressent au premier chef, nous travailleurs des transports en commun, parce qu'elles expriment une politique que nous avons toujours défendue dans « Nos Vicinaux ».

★

### La motorisation de la population.

Le nombre de voitures automobiles, dans l'agglomération bruxelloise, à la date du 1<sup>er</sup> août 1958, était de 110.000 sur un total de 800.000 véhicules. D'autre part, on sait que le nombre d'autos du parc national augmente de 50.000 par an, et ainsi par comparaison on peut compter, pour Bruxelles, une augmentation annuelle de 8.000 voitures. Sans doute, tous ces véhicules ne circulent pas en même temps ; mais lorsqu'on apprend que dans les rues de la capitale, il y a 15 p. c. de véhicules en mouvement pour 85 p. c. en stationnement, on se rend compte que le problème devient de plus en plus insoluble au fur et à mesure qu'un voyageur, précédemment usager des transports en commun, passe au transport privé. Car un voyageur de tramway ne prend que 0,55 m<sup>2</sup> de surface de route, tandis qu'un voyageur en auto a besoin de 15 m<sup>2</sup>. D'autre part, le voyageur de tramway n'a pas besoin de parking !

En 1954, un rapport fut rédigé par les instances officielles sur les difficultés de la circulation dans les grandes villes. Les auteurs arrivèrent à la conclusion qu'il fallait simultanément organiser :

- 1) des services de mise en valeur et d'exploitation des parkings ;
- 2) la séparation maximum des transports en commun et individuels.

Qu'a-t-on fait depuis dans ce domaine ?

### Le parking.

On a constaté que la construction d'immeubles à étages pour le parking d'autos, ou la construction de parkings en sous-sol, est très coûteuse et l'amortissement difficilement réalisable ; la rentabilité des parkings n'est assurée que par une occupation moyenne fort importante qui ne s'obtient que par la **limitation du temps du parking sur la voie publique**.

Donc, si on veut éliminer des rues de Bruxelles, les « parkeurs à la journée » pour conserver un maximum de potentiel de mouvement, il faut soit :

- 1) un contrôle efficace du stationnement (mais cela suppose des policiers-inspecteurs supplémentaires, à payer par la ville) ;
- 2) prévoir l'usage du « parking meter », à prépaiement.

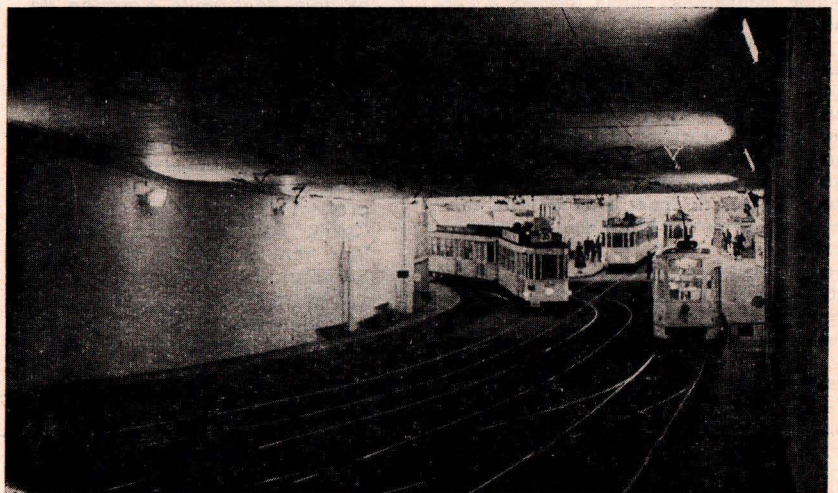
Ce principe du prépaiement est combattu par les organismes de défense des automobilistes, qui trouvent qu'ils paient déjà assez de taxes ! A cet égard, M. Vrebos fait état de l'expérience convaincante vécue par ses services. Il y a quelques années,

en effet, on a instauré pendant quelques jours, aux alentours de la Gare Centrale, un parking pourvu d'appareils à péage, mais fonctionnant toutefois avec des jetons gratuits. On constata, en fin de journée, un gain de 100 p. c. dans le nombre de véhicules ayant stationné à ces endroits.

Les villes de Paris et Londres ont également imposé le parking limité gratuit avec usage de disques de contrôle de stationnement ; cette mesure devrait se généraliser, mais, se demande M. Vrebos, quelle est l'autorité qui l'imposera à Bruxelles ?

M. Vrebos exposa ensuite les grands projets étudiés par son département qui nécessiteront des investissements considérables et la question est de savoir qui les prendra en charge.

La conclusion finale qui s'impose, déclara M. Vrebos, « est donc qu'il faut revenir, sous une forme adaptée, en aérien, en souterrain ou en siège propre en surface, à **des transports en commun libres d'entraves** pour remédier au maximum à l'engorgement insoluble des centres des villes par les transports individuels. »



Les voies du grand tunnel sous la Place de la Constitution, à Bruxelles-Midi. — A gauche, la station Bd Poincaré. — A droite, la station Bd M. Lemonnier.

(Cliché ARBAC — Photo B. De Doncker.)

## Le point de vue des exploitants de services de transports en commun

Quelques semaines après que M. Vrebos eut fait son exposé, M. Van der Eycken, Président de la Chambre de Commerce de Bruxelles, présentait à son auditoire M. Reynaert, Directeur Général de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB). Dans son allocution de bienvenue il lui signala que

dans l'assemblée se trouvaient certainement des automobilistes dont les sentiments envers le tram étaient assez « nuancés » ; M. Reynaert répliqua, en souriant, qu'il allait défendre le tram contre « l'idée préconçue du mauvais automobiliste ! ».

Ayant mis ainsi les choses au point dès le début, le Directeur Général de la

S.T.I.B. déclara que son exposé allait être le reflet du point de vue qu'il avait développé, à diverses reprises, au cours des 48 réunions du Comité de Coordination de la circulation pour l'agglomération bruxelloise.

### LES CAUSES ESSENTIELLES DU PROBLEME.

Depuis l'après-guerre, nous assistons, d'une part, au développement exceptionnel — et qui est loin d'être arrivé à saturation — des moyens de transport individuels. D'autre part, à cause de la vie trépidante, beaucoup de gens cherchent à trouver le calme hors de la ville en se fixant dans la périphérie des grandes agglomérations. Si cette tendance ne s'arrête pas, cela pourrait être néfaste pour le commerce bruxellois; mais, par contre, les provinciaux viennent de plus en plus fréquemment dans la capitale pour y faire des achats et dîner en ville.

Quoi qu'on puisse en croire, tout ceci a une profonde influence sur les transports en commun, car si le déplacement des populations en dehors de l'agglomération est une source de soucis pour les sociétés de transports en commun urbains qui voient sans cesse s'allonger le *parcours moyen effectué* par leurs voyageurs, il est aussi à l'origine d'autres difficultés par l'instauration de cantine ou « mess » pour les repas du midi, la création de centres commerciaux ou culturels périphériques, autant de causes de régression du nombre de voyageurs transportés, auxquelles vient s'ajouter la désertion de la ville, du vendredi après-midi au lundi matin, par un nombre impressionnant de nos usagers dont la familiale évasion du dimanche en tramways vers le Bois de la Cambre, vers la Forêt de Soignes, vers Vilvorde, ne répond plus à l'idéal 1961.

### FAVORISER LE TRANSPORT EN COMMUN.

Certains orateurs précédents ont déclaré qu'il fallait *décourager* l'automobiliste d'atteindre le centre de la ville. Je pense, dit M. Reynaert, qu'il faut désigner un but plus positif; il faut *encourager* l'automobiliste à utiliser les transports en commun.

### QUE DEMANDE L'USAGER?

Créée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1954, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, possède un parc de 180 voitures motrices à bogies (dont 160 P.C.C.), 100 voitures de tramway modernisées et 280 autobus, et, en 1961, 60 nouveaux autobus seront fournis. Le tram, ajoute M. Reynaert, n'a pas démerité et il examine ensuite les critiques principales qui sont adressées à l'autobus: le *dégagement de fumée et le bruit*. Ces dégagements de fumée sont le fait de mauvais réglages des organes d'injection (voir *Nos Vicinaux*, n° 84: *Le Smoke-meter*). D'autre part, *toutes* les automobiles dégagent de l'oxyde de carbone et les statistiques nous apprennent qu'il circule un autobus pour 60 automobiles. La production des gaz d'échappement de ces deux catégories de véhicules est proportionnelle à leur consommation de carburant par cent kilomètres, soit en trafic perturbé 45 litres pour l'autobus et 15 litres de moyenne pour l'automobile; dès lors, s'ils dégagent individuellement trois fois plus de gaz d'échappement que les automobiles, les autobus, 60 fois moins nombreux, en répandent encore malgré tout

20 fois moins dans l'atmosphère.

Quant au bruit, une étude sera prochainement publiée par le professeur Maelschaert de l'Université de Gand, qui prouvera que dans la vie trépidante et bruyante des grands centres, les autobus sont loin d'être l'élément perturbateur que l'on veut voir en eux.

### LA FREQUENCE DES SERVICES.

A Bruxelles, la structure du réseau s'est établie, pas à pas, au cours des ans; il s'ensuit que le réseau actuel comporte trop de lignes, dont certaines ne connaissent qu'une faible occupation et par voie de conséquence économique, cela implique une diminution des fréquences de passage sur chacune d'elles, il faut donc coordonner les lignes.

### LA REGULARITE.

La S.T.I.B. a mis en service, il y a de nombreuses années déjà, un dispositif permanent, le dispatching, qui permet, grâce notamment à des voitures équipées de radios, de rétablir rapidement le trafic perturbé par les incidents de circulation qui sont le fait de *tous* les usagers du trafic.

### LA SECURITE.

En l'absence de statistiques belges, M. Reynaert fait état des statistiques suisses: dans ce pays, on déplore par milliard de personnes-kilomètre un nombre d'accidents mortels qui s'établit pour les motocyclistes à 316, pour les cyclistes à 57, pour les automobilistes à 28 et pour les transports en commun à ...2.

### LES DEPLACEMENTS RAPIDES.

Alors que le nombre d'autos ne cesse d'augmenter et que nous sommes constamment sollicités pour créer de nouveaux arrêts, nous tenons pour remarquable, continue M. Reynaert, que la vitesse commerciale des véhicules de la S.T.I.B. ait pu être maintenue. Ce résultat est dû aux efforts déjà accomplis pour dégager les transports en commun des aléas de la circulation générale. A cet égard, on ne dira jamais assez combien les travaux gigantesques entrepris en vue de l'Exposition Universelle, ont amélioré la circulation des trams; près de 100 km de voie ont été déplacés, dont environ 70 km mis en siège spécial. En outre, le complexe souterrain de la place de la Constitution (Bruxelles-

Midi), a été une telle réussite qu'il a fait l'objet d'innombrables visites de dirigeants de tramways étrangers.

### PRIX DE REVIENT.

Lorsque le facteur « capacité » est prépondérant, c'est-à-dire dans le cas de fort trafic justifiant une fréquence élevée, il faut tenir compte du *coût de la place/kilomètre...* et dès lors accorder la préférence aux tramways motrices plus remorques ou peut-être à des véhicules de capacité plus grande (motrice articulée de 150 à 175 places).

D'un autre côté, dans le cas de l'exploitation de lignes à trafic faible ou moyen, c'est-à-dire lorsque la nécessité de maintenir une bonne fréquence amène à consentir un excédent de capacité, c'est le *coût du km/véhicule* qui doit être pris en considération et, à ce point de vue, c'est l'autobus qui l'emporte très nettement sur les autres moyens de transport.

### L'AVENIR ET LES POUVOIRS PUBLICS.

M. Reynaert examine ensuite longuement les avantages que présenteraient, pour Bruxelles, les divers genres de transport en commun, circulant au-dessus du sol et les transports souterrains. Cette question intéressant moins nos lecteurs de province, nous résumerons cette partie de la conférence en disant que la S.T.I.B. a entrepris des études très poussées dans ce domaine car, depuis le premier projet de 1925, les possibilités techniques de 1961 permettent de ne plus considérer comme une chimère le « *méto-tramway souterrain* ». La mise en souterrain devrait se limiter aux parties centrales les plus encombrées, ce réseau aurait 21 km, il représenterait 1/7 du réseau total, mais il serait cependant le siège d'un trafic représentant les 2/3 du trafic total.

Tout cela coûtera beaucoup d'argent, on a parlé de 7 à 8 milliards. Mais si l'on veut se rappeler que le Fonds des Routes consacra, en 15 ans, 100 milliards à la réalisation de travaux routiers, peut-être pourrait-on envisager d'investir quelques milliards pour l'aménagement des transports urbains de la capitale, dont la population représente 1/8 de celle de l'ensemble du pays; ce qui fait que l'idée d'un transport souterrain à Bruxelles pourrait parfaitement devenir réalité.



Le long des boulevards de ceinture de la capitale, on a séparé la circulation automobile du trafic des tramways. Voici le tram vicinal « V » venant de la Porte de Hal.

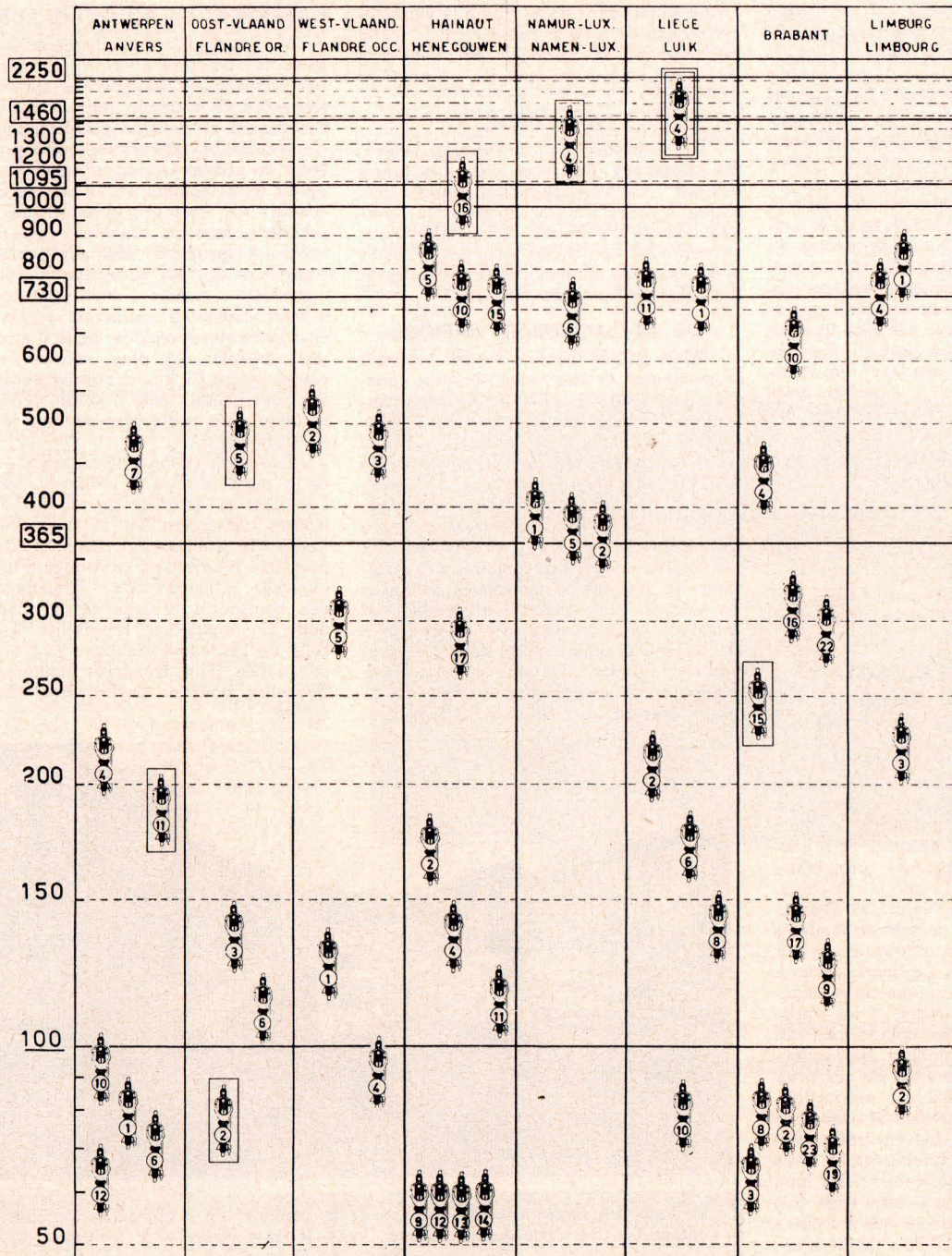
# Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 30 AVRIL 1961.

Connaissez-vous les équipes qui peuvent encore atteindre les 1.000 jours cette année ?  
Retenez alors ces dates :

- 10 JUILLET 1961 — Ateliers de Jumet (équipe 5).
- 12 JUILLET 1961 — Ateliers de Hasselt (équipe 1).
- 4 OCTOBRE 1961 — Ateliers de Liège-St-Gilles (équipe 11).
- 22 OCTOBRE 1961 — Mouvement de Lanaken - Bilzen - Maaseik - Bree - Genk (équipe 4).
- 27 OCTOBRE 1961 — Mouvement de Tournai - Frasnes - Flobecq (équipe 10).
- 29 OCTOBRE 1961 — Mouvement de Liège-St-Gilles (équipe 1).
- 9 NOVEMBRE 1961 — Mouvement de Chimay (équipe 6).
- 9 DECEMBRE 1961 — Mouvement de Quaregnon (équipe 15).

## PERSEVERANCE — VIGILANCE



# BILAN DE SECURITE 1960

## Le trophée C<sup>te</sup> L. de Lichtervelde AU LIMBOURG !



M. Haenen (à dr.) et M. Breels, délégués du Groupe du Limbourg, vont ramener le trophée à Hasselt.

Les excellents résultats obtenus au cours de l'exercice 1960 par de nombreuses équipes de sécurité, ont eu pour conséquence que plus de 70 délégués ont été invités à participer à cette journée, à Bruxelles.

Dès leur arrivée, dans la matinée du mardi 18 avril, ils assistèrent à une réunion préliminaire présidée par M. Mornard, adjoint au chef de la Sécurité, au cours de laquelle celui-ci examina et commenta la situation du premier trimestre 1961.

Après une courte pause, ces délégués furent rejoints par des fonctionnaires de

l'Administration Centrale. A 10 h 30, M. André, Président du Conseil d'Administration, fit son entrée dans la salle, accompagné de M. le Chevalier Roberti, Administrateur, de M. R. Hoens, Directeur Général, et de M. R. De Clercq, Inspecteur Général.

M. De Clercq, après avoir déclaré ouverte la séance annuelle du Service général de Sécurité, exprime d'abord sa gratitude à M. Alexandre André d'avoir accepté comme les années précédentes de présider la distribution des récompenses. Il salue la présence de M. le Chevalier Roberti et de M. le Directeur

Général et souhaite la bienvenue à MM. Bocken et Vannitsen, hauts fonctionnaires de la S.N.C.B., et à M. Van Lul, Inspecteur Général honoraire que nous revoyons toujours avec grand plaisir.

Après avoir félicité les délégués, M. De Clercq cite quelques résultats obtenus en 1960 :

*Le nombre d'accidents chômants en service n'est plus que de 2,9 par 100 ouvriers contre 3,5 en 1959. Nous sommes loin des 9,4 de 1948.*

*Certains records méritent d'être signalés :*

*Une équipe de 45 agents du service*



Vue de la salle pendant la remise des primes. Au premier rang, M. Valcke, Ingénieur en chef-Chef de service, MM. Vannitsen et Bocken, hauts fonctionnaires à la S.N.C.B., et M. Van Lul, Inspecteur Général honoraire, toujours alerte et fidèle aux réunions de la Sécurité.

du mouvement du groupe de Liège, a atteint 2.000 jours sans accident le 6-8-1960.

Une équipe de 45 agents du service du mouvement du Hainaut a atteint 1.000 jours sans accident le 21-8-1960.

Citons également les ateliers d'Andenne, de Jumet et de Hasselt qui ont atteint au 31-12-1960 respectivement 1.475, 822 et 807 jours. »

M. De Clercq mentionne cependant une ombre au tableau, c'est l'augmentation croissante des accidents sur le chemin du travail et il fait appel à l'esprit de sécurité de tous.

M. le Président se lève alors et prononce le discours repris ci-dessous :

Mesdames,  
Messieurs,

Les résultats que vient de citer l'Inspecteur Général nous assurent incontestablement une position enviable et enviée sur le plan national de la sécurité. Résultats particulièrement réconfortants dont nous pouvons être fiers et qui marquent la réussite parfaite de cette œuvre humanitaire : la lutte contre l'accident du travail.

J'adresse mes remerciements et mes félicitations les plus chaleureuses à tous ceux qui, par leur ténacité et leur détermination à soutenir la lutte contre les accidents ont remporté une fois de plus une belle victoire.

Je félicite tout particulièrement les équipes de Liège et du Hainaut qui ont atteint respectivement 2.000 et 1.000 jours de travail sans accident et les ateliers d'Andenne, de Jumet et de Hasselt pour les belles performances qu'ils ont réalisées.

Je rends hommage également à la vigilante combativité et à l'esprit d'initiative toujours en éveil de l'état-major du service de sécurité, qui a su mesurer l'importance des problèmes, mettre en place les dispositifs voulus et élaborer les méthodes adéquates.

A plusieurs reprises, nous avons eu l'occasion d'énumérer les nombreuses ini-



M. De Clercq, Inspecteur Général, est heureux de féliciter les équipes lauréates. Au centre, M. André, Président du Conseil, à gauche M. Hoens, Directeur Général.

tatives et expériences que nous avons mises en œuvre pour atteindre notre but.

Je veux toutefois rappeler à votre attention l'étude des cas par la méthode audio-visuelle, passée en première vision lors de la séance annuelle du Service Général de la Sécurité, du 17 mars 1959.

Durant les deux dernières années ce dispositif fut considérablement élargi et est actuellement intégré à un système de combat bien établi.

Je me réjouis de vous annoncer aujourd'hui que la projection commentée des diapositives relatives au « Code de la route » et au « Mouvement » fut demandée par :

- la police de la ville de Malines,
- celle de la ville de Courtrai,
- l'Association des Chefs de sécurité de Belgique,
- le Comité exécutif chargé de l'orga-

nisation des opérations de sécurité routière,

- la S.N.C.B.,
- la S.T.I.B.,
- la CroixRouge de Belgique (journée mondiale sur le thème « L'accident n'est pas accidentel »),
- le Ministère de l'Instruction Publique.

C'est avec une certaine fierté, légitime d'ailleurs, que nous constatons le succès remporté par nos méthodes à l'extérieur de l'entreprise.

L'Inspecteur Général disait il y a quelques instants : « Il y a une ombre au tableau » : le nombre d'accidents sur la route augmente d'une façon inquiétante !

Ce fameux problème se présente sous deux aspects :

- a) l'accident sur le chemin du travail, ou l'accident du trajet,
- b) l'accident de la circulation, en service, ou l'accident de la route.

La progression du nombre d'accidents sur le chemin du travail devient angoissante.

La comparaison, sur la base du temps du trajet par rapport au temps de travail, des accidents sur le chemin du travail d'une part, et des accidents du travail d'autre part, montre que le nombre d'accidents est le même, mais le taux de gravité est beaucoup plus élevé dans le cas de l'accident du trajet.

Nos ouvriers parcourent en moyenne 22 Km par jour sur le chemin du travail et y consacrent en moyenne une heure par jour.

Pour l'ensemble du personnel, cela représente 2 millions d'heure/homme sur le chemin du travail, chaque homme parcourant 5.500 Km par an !

On n'aborde pas une course pareille à la légère ! Elle comporte pas mal de risques ! Il ne suffit pas d'être prudent à l'usine. Il faut l'être au moins autant, sinon davantage, sur le chemin du travail !

Certes, les remèdes aux problèmes posés par la circulation-trajet doivent être recherchés sur le plan local, mais dans l'ensemble, les accidents trouvent pour plus de 80 % leur origine dans le comportement même du travailleur.



De gauche à droite, MM. Depas H. et Franquinet A., représentant les ateliers du Groupe Namur-Luxembourg ; MM. Vande Castele P. et Mets P., délégués des Voies et Travaux de la Flandre Occidentale ; MM. Pirard L. et Manard pour le Mouvement du Groupe de Liège.



Il est peut-être utile de rappeler ici un petit détail, une expérience nouvelle que nous avons mise en pratique : c'est le contrôle des véhicules à « deux roues » par nos chefs de dépôt.

Les défauts constatés sont signalés à l'intéressé par un petit billet. Ne soyez donc pas de ceux qui protestent contre ces vérifications et qui disent « Ça ne les regarde pas ! ».

Demain votre vie ou votre santé tiendra peut-être à un frein en mauvais état, à un frein usé, à des rayons cassés.

Faut-il beaucoup s'étendre sur le second aspect de la question ?

En Belgique, le nombre d'accidents routiers dépasse 150.000 par an dont plus de 900 morts sur place, plus de 1.200 blessés graves et plus de 58.000 blessés légers !

La S.N.C.V. a enregistré en 1960 quelque 3.860 accidents en exploitation autobus, dont plus de 60 % avec responsabilité.

Un tel tableau n'est pas de nature à envisager l'avenir avec optimisme et montre incontestablement que d'autres problèmes surgissent dont l'importance est loin d'être négligeable.

Il montre aussi que la prévention des accidents est une nécessité permanente, une tâche qui ne connaît ni répit, ni fin.

C'est d'ailleurs ce qui rend le succès si difficile dans ce domaine et qui réclame une attention et une initiative sans relâche. Tout changement dans n'importe quel domaine augmente les risques d'accidents ou en crée des nouveaux, et ce n'est pas une chose facile de ne pas se laisser devancer dans cette lutte harassante contre l'insouciance et la négligence humaine.

Nous avons derrière nous plus de douze ans d'efforts tenaces et continus, couronnés de succès incontestables.

D'autres problèmes surgissent. Il faudra donc reprendre votre action avec enthousiasme et dévotion.

Je me souviens d'un vers d'Horace : « Demain nous reprendrons la mer immense ».

« Le vaisseau est dans le port aujourd'hui, il se balance doucement dans la paix et le charme de ce repos momentané.

» Des oriflammes de fête s'agitent à sa mature.

» Le capitaine et le pilote accueillent les vivats des matelots et du peuple accouru sur le rivage et, dans ce présent triomphant et souriant, ils ne songent qu'aux expéditions futures.

» Demain nous reprendrons la mer immense, demain, malgré les vents contraires et les tempêtes, malgré les vagues crachant leur écume au visage, demain, nous partirons vers de nouvelles explorations et de nouvelles conquêtes. Il y a tant encore à faire sur cette mer immense. »

Demain, Messieurs, vous reprendrez la mer. J'ai confiance en vous !

Par leurs applaudissements, tous les participants montrent qu'ils ont parfaitement saisi cet appel aux tâches de demain.

Prenant ensuite la parole en néerlandais, M. le Directeur Général reprend le discours prononcé par M. le Président, et il termine son allocution en citant de mémoire la teneur d'un article lu dans une revue française de sécurité, qui l'a particulièrement frappé. L'auteur fait ressortir la notion du « respect de l'ennemi » ; lorsqu'on connaît parfaitement ce qui vous est hostile : une maladie ou un travail dangereux, on est armé pour éviter d'en être la victime. Donc, dans l'exécution de notre travail quotidien, nous devons essayer de déterminer les risques dangereux, afin de pouvoir nous protéger contre eux.

M. l'Inspecteur Général annonce ensuite que M. le Président va procéder à la remise des enveloppes, contenant un précieux chèque, aux équipes ayant atteint au moins 365 jours sans accident chômant. Chaque délégation va, tour à tour, prendre possession de sa prime, puis on en arrive aux lauréats des concours intergroupes.

C'est dans l'enthousiasme général que M. le Président remet le splendide trophée Comte Louis de Lichtervelde à MM. Haenen et Breels, représentant le Groupe du Limbourg, vainqueur du concours interéquipes avec le meilleur coefficient c'est-à-dire 0,936.

M. De Clercq fait en quelques mots le bilan de l'année 1960 qui est satisfaisant dans son ensemble, mais il s'inquiète de la recrudescence des accidents sur le chemin du travail. *Devant ce danger, dit-il, nous avons décidé d'opérer une contre-offensive sous la forme d'une série de diapositives en couleur, réalisée par nos services avec la collaboration de M. D'Haen, délégué de Sécurité du Brabant et photographe émérite.*

Ensuite l'obscurité se fait et pendant 25 minutes se déroulent sur l'écran des vues très suggestives où la couleur chaude et vivante s'ajoute au réalisme de la mise en scène.

On assiste aux tribulations du receveur Oscar, que l'on voit d'abord en admiration devant un vélomoteur aux chromes étincelants ; son insouciance lui vaudra une accumulation d'ennuis de tout genre dont nous vous laissons la surprise. Ce nouveau film à vues fixes est très réussi et assurément permet d'affirmer que la méthode audio-visuelle est utilisée avec succès aux Vicinaux. Après le film vicinal, on nous présente un film canadien de sécurité forestière.

Ainsi se termina cette traditionnelle journée de la Sécurité.

## Un grave accident au garage de Salzinnes

Récemment, un grave accident s'est produit à l'intérieur de la remise de Salzinnes. Il s'en est fallu de peu que nous ayons eu à déplorer un accident mortel. Ce qui est préoccupant, c'est que les circonstances de l'accident sont telles que ce même genre d'accident pourrait survenir demain dans un autre dépôt, car il a eu lieu au cours d'une manœuvre banale qui se répète à chaque instant sur tout le réseau.

Il s'agit du rebroussement d'un autobus dans un garage où des agents étaient au travail. Examinons les



Le dépôt d'autobus de Salzinnes.

faits.

Le garage de Salzinnes, dont la partie parking a une profondeur de 105 m, a six pistes d'entrée, au bout se trouvent les fosses d'entretien, à proximité des magasins.

Au moment de l'accident, un autobus, le 2028, était garé sur la piste 3, à 35 m de la porte d'entrée ; l'ouvrier Renier, Adolphe, réparait un feu de position à l'avant-gauche de ce véhicule, le dos tourné à l'entrée.

Absorbé par son travail, il n'entendit pas le bruit du moteur d'un autobus qui venait d'entrer ; ce véhicule s'était engagé suivant la consigne, en marche arrière, mais la piste 2 n'étant pas libre à l'entrée, il suivit la piste n° 3. Aussi, manœuvra-t-il en conséquence et contourna l'autobus 2028, afin de passer à côté de celui-ci.

En reculant à la vitesse du pas d'homme, le conducteur surveilla son rétroviseur gauche et ne sentit aucun choc. En passant le long de l'A.B. 2028, il vit que le coin avant-gauche semblait défoncé et s'arrêta pour voir s'il avait accroché au passage. Il descendit et trouva l'agent Renier étendu sur le sol, derrière les deux voitures.

D'après la reconstitution de l'accident et les déclarations des intéressés, il semble bien que l'A.B. 1755 ait heurté la victime et l'ait fait tourner sur elle-même entre les parois des deux autobus.

Conséquences : fracture de l'omoplate et fracture du poignet.

**Le conducteur qui exécute une marche arrière doit en toutes circonstances :**

- 1) surveiller attentivement sa manœuvre aussi bien dans le rétroviseur de gauche que le rétroviseur de droite ;
- 2) signaler son arrivée au cours de la manœuvre en donnant des coups de claxon répétés.

## La fête organisée à Liège à l'occasion des 2.000 jours sans accident de l'équipe Omal-Verlaine

Les lecteurs qui suivent, dans chaque numéro, la progression des motos représentant les équipes du concours de sécurité, savent depuis des mois que l'équipe n° 4 de Liège a dépassé 2.000 jours sans accident chômant.

Cet événement exceptionnel a été célébré au début d'avril, mais pour des raisons de service, les participants furent scindés en deux groupes qui se réunirent les dimanches 9 et 16 avril, dans la jolie salle du réfectoire des nouveaux bureaux de Liège-Saint-Gilles.

Lorsque nous arrivons, des nappes de couleur claire recouvrent les tables et des drapelets tricolores égayent les murs; derrière un paravent une cantine a été improvisée et les serveurs sont à leur poste.

A l'entrée du local, M. Botton, Directeur du Groupe de Liège, M. Henrard, Ingénieur en chef, et leurs épouses, reçoivent leurs invités, parmi lesquels citons M. Mornard, Ingénieur en chef, adjoint au chef du Service général de la Sécurité, et son épouse, ainsi que M. Follon, Inspecteur principal.

Tous les chefs de service sont présents également et, de son côté, M. Lebrun, Chef de la Sécurité, s'occupe d'installer les agents accompagnés de leur famille. Bientôt, un verre d'apéritif à la main, chacun prend connaissance du joli programme, édité à cette occasion, et qui contient un message dédié par M. le Directeur Général.

M. Lebrun, chef de sécurité, prend le premier la parole. Il rappelle que c'est en 1957 que les agents d'Omal et Verlaine ont fêté leurs mille jours sans accident et qu'ils ont pris alors la résolution de continuer leur effort avec l'espoir d'atteindre 2.000 jours. Ce record est atteint et largement dépassé aujourd'hui. M. Lebrun adresse ses remerciements au Service Général de la Sécurité et rappelle que 2.000 jours, cela signifie travailler plus de cinq ans sans accident chômant, il félicite encore les agents et cède la parole à M. Mornard.

Après avoir exprimé sa gratitude à tous les dirigeants et agents des cadres du Groupe de Liège, M. Mornard adresse ses félicitations aux agents de l'équipe n° 4. Il rappelle ensuite les récentes réalisations fantastiques de l'astronautique qui remplissent les journaux



A la table de la Direction, Madame Botton s'est tournée vers M. Henrard, Ingénieur en chef, et M. Winandy (debout). A droite, M. Botton, Directeur, discute avec M. Mornard, Ingénieur en chef.

et souligne que dans tout cela on oublie souvent l'homme, l'être humain, avec ses joies, ses craintes, ses chagrins, ses douleurs : « Les journaux n'ont pas parlé d'Omal et de Verlaine, car cet événement est trop simple. Pour ma part, dit M. Mornard, j'estime qu'il est grand dans sa simplicité. Il est grand, car seul derrière votre volant, vous avez lutté contre les tentations d'imprudence, d'insouciance et de négligence.

» Il est grand, car malgré le temps, parfois inclement, et les routes glissantes de la Hesbaye, vous, serviteurs dévoués d'un service public, vous avez permis à de braves gens de chez nous, d'atteindre leur travail en bon port.

» Il est grand, enfin, car vous avez montré que par la volonté, par l'attention des hommes, des hommes, qui, sans aucune forfanterie, pourraient considérer qu'ils appartiennent à l'élite de notre personnel du Mouvement. »

M. Mornard attire encore l'attention sur la recrudescence des accidents sur le chemin du travail.

« Veillons à ce que notre matériel de transport soit en parfait état; portons un casque de protection, évitons les sols

glissants et respectons le Code de la route. »

Il termine son allocution en invitant les agents à continuer leur magnifique effort et s'écrie :

Vive l'équipe n° 4,  
Vive le tandem Omal-Verlaine !

Ces vivats sont ponctués par des applaudissements nourris, puis un goûter est servi, par petites tables, pendant qu'un haut-parleur diffuse une agréable musique.

Après le repas, M. Follon annonce qu'il va organiser un jeu concours avec primes et demande une douzaine d'hommes courageux ! ; puis, ayant sélectionné 10 concurrents par tirage au sort, il leur annonce qu'ils vont avoir à répondre, tour à tour, à deux questions sur... le Code de la route !

Le jeu commence, très instructif pour tous, chaque question de priorité étant concrétisée par un dessin en couleur, qui est présenté à la fois au concurrent et au public. La semaine précédente, il y eut deux ou trois agents éliminés et pour terminer on fit appel à un petit garçon et à une jeune fille, puis à l'épouse d'un agent qui se partagèrent les dernières primes restantes. Le diman-

M. Dengis, chef de Mouvement 1<sup>er</sup> cl. à Omal, M. Hannay, chef de dépôt à Rocourt, et M. Fagnoul, chef de Mouvement sont confiants pour les mille jours à venir.

A la table de M. Lambert et de M. Renotte, celui-ci a dû faire une remarque amusante.



che 16 avril, les petits Mossoux et Courbois se présentent après les grandes personnes. Sans discussion possible, Courbois aîné enlève la prime de haute lutte ; tandis que l'épouse d'un agent se montre experte dans la connaissance des vitesses permises.

Tout cela intéresse visiblement les invités qui font une ovation aux vainqueurs, ainsi qu'au meneur de jeu qui a été remarquable en mettant tout le monde à l'aise par sa jovialité. Comme tout le monde a beaucoup parlé, on accueille avec plaisir un verre de bière fraîche. Puis, M. Lebrun réclame le silence pour permettre à M. Botton d'adresser ses félicitations à son personnel. Comme ce discours intéressera tous les agents du Groupe de Liège, nous en donnons de larges extraits.

« Chers amis,

» Nous fêtons donc votre performance de 2.000 jours sans accident, mais il est bon de préciser qu'à ce moment vous avez en réalité atteint le record de 2.235 jours sans accident chômant.

» Les circonstances n'ont pas permis de fêter ce succès en août dernier, ainsi que j'en avais manifesté le désir. Vous avez préféré attendre que je puisse présider votre réunion. Aussi c'est avec une profonde émotion que je tiens à vous remercier d'une si délicate attention. Devant ces 2.000 jours résultat unique dans les annales vicinales, on ne peut qu'être émerveillé et le groupe de Liège, qui a



Vue d'une partie de la salle de fête.

tain que beaucoup pourraient les acquérir, tout comme on acquiert une bonne habitude. »

M. Botton ajoute que les agents d'Omal-Verlaine ont été aidés par les qualités propres aux habitants de la Hesbaye, leur penchant naturel pour le travail accompli dans le calme ; il fait l'éloge de l'esprit d'équipe qui anime les agents fêtés aujourd'hui et du com-

qu'elles méritent, puis termine son allocution en donnant à son personnel une petite leçon de bonheur ; elle nous a paru tellement pleine de chaleur humaine et de souriante philosophie que nous recommandons à tous nos lecteurs de la lire plusieurs fois et de bien s'en pénétrer :

« Pour que ce vœu se réalise et aussi, chers amis, en gage de l'affection que je vous porte, je voudrais en termi-



M. et Mme Joannes et leurs deux enfants.



M. et Mme Lowies et leurs deux garçons.

la faveur de compter dans ses rangs une équipe ayant réalisé un tel record, en est profondément honoré. »

M. Botton déclare ensuite que c'est avec une fierté non dissimulée qu'il prend connaissance, chaque mois, des résultats du concours interéquipes. Il adresse ses remerciements au Service Général de la Sécurité pour l'aide précieuse apportée, ainsi qu'aux chefs et délégués auprès des Comités de Sécurité. Il dit toute la valeur de l'exemple que constitue Omal-Verlaine pour tout le réseau vicinal. « Je me sens peu enclin à donner des conseils de prévention », dit M. Botton, « et je préfère dégager le sens du succès enregistré. » Il donne la définition du mot « Sécurité », puis ajoute :

« L'esprit de sécurité suppose chez celui qui en est pourvu, de l'intelligence, une attention vigilante et soutenue, le sens des responsabilités et une dose suffisante de volonté pour les assumer.

» Si l'ensemble des travailleurs ne possède pas de telles qualités, il est cer-

portement de leurs chefs immédiats : MM. Lebrun, Winandy, Dengis et Han-nay, qui ont compris qu'aujourd'hui on ne commande plus mais on entraîne.

« Les qualités techniques d'un chef, dit M. Botton, sont pratiquement sans valeur, si elles ne vont pas de pair avec un caractère noble qui le pousse à s'intéresser autant à la sécurité du personnel qu'à la rentabilité de l'entreprise.

» Ces deux aspects du problème font d'ailleurs qu'il règne chez nous cette collaboration indispensable à la lutte contre le « facteur humain », qui dans 80 p. c. des cas est à la base des accidents. Pour ma part, je suis convaincu qu'on ne peut progresser dans le domaine de la sécurité au travail qu'en améliorant les relations humaines et pour cela, des formules savantes ne sont pas nécessaires, il suffit d'avoir un peu de cœur et de raison. »

Et le Directeur du Groupe de Liège associe les épouses des agents au succès remporté et leur souhaite tout le bonheur

nant vous donner une petite recette qui est comme la synthèse de votre comportement dans la lutte contre les accidents.

» J'ai rappelé tantôt les devoirs accomplis envers vous-même et envers autrui.

» Eh bien, sachez que les petits devoirs envers ses semblables, l'amabilité, la courtoisie, la politesse, font le charme de la vie.

» On voit des gens franchir les étapes de la vie, toujours souriants, aimables et serviables, même dans l'adversité, seuls ceux-là parviennent à percer le secret du bonheur.

» On les envie et on dit d'eux qu'ils ont de la chance.

» Ils n'ont cependant pas plus de chance que quiconque. Ils ont tout simplement su découvrir cette vérité : que le bonheur n'est pas un droit et que pour l'atteindre, il faut le mériter !

» Si vous mettez en pratique cette consigne, je puis sans crainte vous donner rendez-vous pour fêter les 3.000 jours

sans accident !

» C'est à cet espoir et aussi à votre succès présent que je lève mon verre et que je vais avoir le plaisir de vous remettre un petit cadeau ainsi que quelques friandises pour ces Dames. »

Et en effet, M. Lebrun appelle successivement tous les agents invités et M. Botton leur remet deux paquets artistiquement présentés ; l'un contient un porte-billets et un porte-monnaie en cuir pour Monsieur et l'autre une boîte de fins chocolats pour la famille. A toutes les tables, les visages sont souriants et l'on

voit que chacun apprécie le geste de la Direction.

Aussi, c'est spontanément que M. Dengis en des termes émouvants exprime au Directeur les remerciements de toute l'équipe et les sentiments dévoués du personnel.

Ensuite, par une délicate attention, des enfants viennent fleurir les dames qui sont à la table d'honneur.

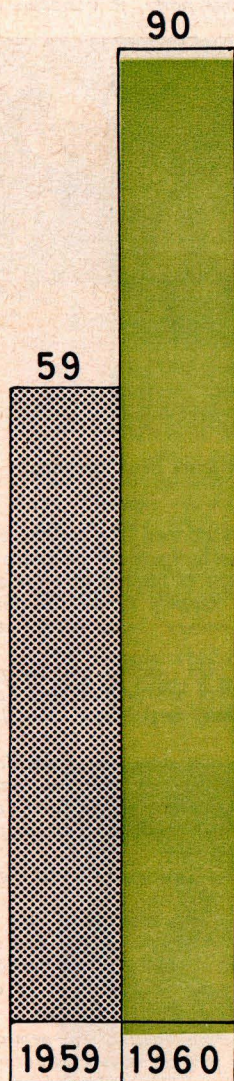
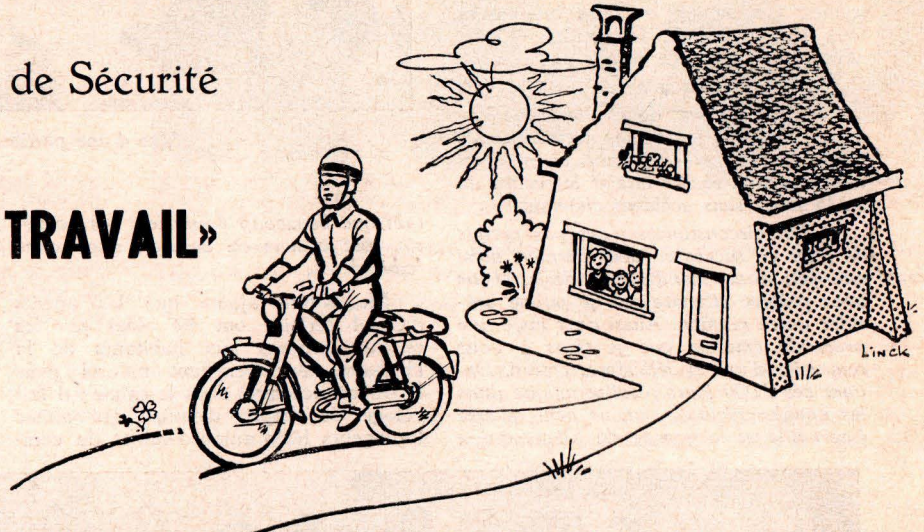
Les conversations se poursuivent et c'est à regret que les participants obéissent aux appels de M. Dengis et regagnent l'autobus qui va les ramener dans leur foyer.

Demain, pour eux comme pour toutes les équipes du mouvement du réseau vicinal, un autre jour commence. Il va falloir reprendre le volant et accomplir son travail sans enfreindre les règles de sécurité. Mais nos amis hesbignons, depuis plus de 5 ans, ont su non seulement créer parmi eux cet esprit de sécurité, mais également l'entretenir et cela implique une action constante, permanente, de vigilance et de discipline exemplaires.

A Omal et à Verlaine, on a compris que la sécurité de tous est entre les mains de chacun.

## Grande Campagne de Sécurité

### « LE CHEMIN DU TRAVAIL »



En prenant connaissance des statistiques des accidents sur le chemin du travail, survenus en 1960, on se rend compte de la gravité de la situation. Les chiffres enregistrés pour la S.N.C.V. dépassent les prévisions les plus pessimistes.

Déjà l'année 1960 avait enregistré 90 accidents sur le chemin du travail avec chômage contre 59 en 1959, soit une augmentation de plus de 50 p. c. Si l'on considère le nombre global des accidents avec et sans chômage, on passe de 77 en 1959 à 113 en 1960.

Les statistiques du premier trimestre 1961, indiquent une aggravation par rapport à 1960.

#### USAGER DE LA ROUTE ATTENTION !

Que tu sois piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste : redouble d'attention et de prudence sur le chemin du travail.

Pour régler ton déplacement sur la voie publique, il existe un Code de la route ; même piéton, tu y es soumis !

Ce Code n'est pas essentiellement destiné à permettre aux policiers de dresser des contraventions, son objectif est d'assurer ta sécurité et celle des autres.

Mais attention au Code de la route : priorité ne signifie pas nécessairement sécurité, car si tu connais parfaitement ton Code, en est-il de même pour tous ?

Veille également à vérifier soigneusement ton matériel, afin que tu puisses faire réparer une défektivité éventuelle.

Pourquoi rouler plus longtemps avec des freins défectueux, des pneus usés et des lumières en mauvais état ?

Ne diffère rien à demain, car demain, il sera peut-être trop tard ! Jouerais-tu ta santé sur un coup de dés ? Non, alors pourquoi prends-tu de tels risques à un jeu, où tôt ou tard, tu seras perdant.

Toi, agent de la S.N.C.V. et usager de la route :

« Montre que tu es un bon camarade en aidant ton prochain en difficulté. »

« Montre que tu es un bon citoyen, en respectant les règles de la circulation. »

« Montre, enfin, que tu es vraiment un homme, en assurant ta propre sécurité et celle des autres. »