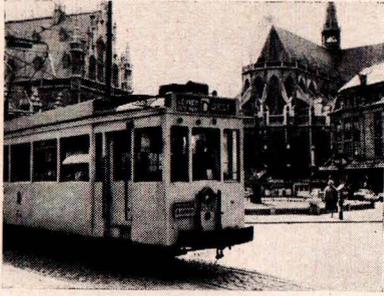


NOS VICINAUX

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



NOTRE PREMIERE PAGE

Depuis l'exploitation par autobus de la ligne vicinale Bruxelles - Louvain, il n'y a plus qu'une seule ligne de tramway qui pénètre encore dans Louvain, celle de Louvain - Diest dont la section Tielt - Diest est exploitée par autobus.

Une motrice standard 10231 attend l'heure du départ Place Foch, à Louvain. A l'arrière-plan, l'église Saint-Pierre.

Sommaire

	Page
De Bruxelles à Louvain en vicinal, un historique de la ligne exploitée aujourd'hui par autobus	3
De Liège à Marloie, une belle randonnée en autobus	6
De Chimay à Olloy par autobus, à la découverte de l'Entre-Sambre-et-Meuse	10
Le Groupe de Liège remporte le Concours « Ordre et Propreté »	14

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° 93

JUILLET - AOUT 1961

Le musée vicinal a reçu le feu vert !

« Nos Vicinaux » a assisté pour vous à ce mémorable départ qui eut lieu dans un local particulièrement vénérable puisqu'il abrite les souvenirs et les trophées remportés par le Grand Serment Royal et Noble des Arbalétriers fondé en 1213, à Bruxelles.

C'est, en effet, dans une salle de réunion située au premier étage du Café-Jardin des Arbalétriers, rue des Visitandines, à Bruxelles, qu'a eu lieu, le lundi 16 mai 1961, la première assemblée générale de l'AMUTRA. En présence d'une cinquantaine de membres-fondateurs, Monseigneur Cammaert, vice-président salua la présence de deux hauts fonctionnaires de la S.N.C.V., délégués par M. le directeur général, puis donna la parole à M. Dehon, président en exercice, qui fit un bref résumé de la genèse de l'idée et des premiers résultats obtenus.

Ensuite, M. Carlier, docteur en droit, donna lecture des statuts de l'association parus au « Moniteur » du 11 mai 1961. Divers membres du Comité, responsables de sections, firent chacun un bref exposé. C'est ainsi que M. Ed. De Backer donna lecture de la liste du matériel déjà entreposé et des pièces que le Comité espère encore acquérir; puis M. de Meurs fit le point des réalisations similaires à l'étranger.

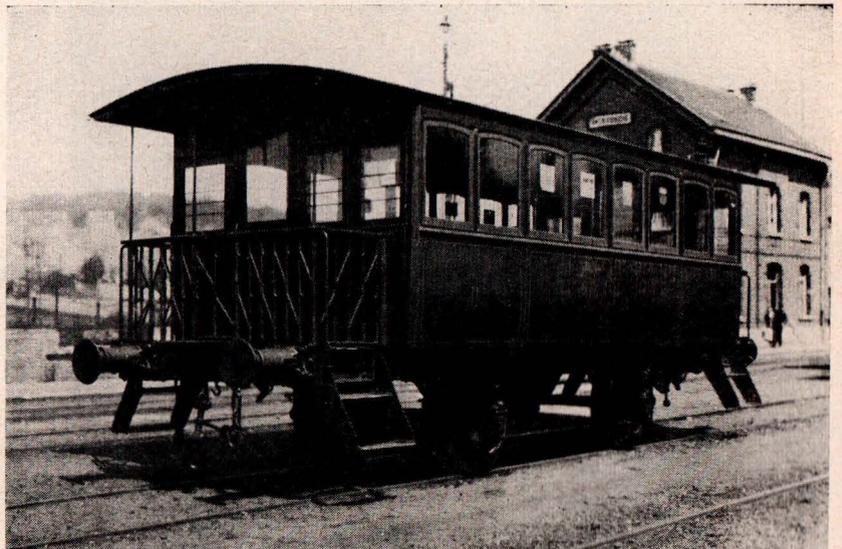
M. Heller, chargé de la documentation, nous fit connaître ce qu'il avait déjà réuni comme collection iconographique, notamment en photographies de matériel vicinal, en cartes postales et en catalogues de sociétés de constructeurs de matériel.

Le trésorier ff., le docteur Van Campenhout, donna rapidement un aperçu de la situation financière et rappela que la cotisation avait été fixée à 100 F par an pour les membres ordinaires, plus un droit d'inscription de 20 F, percevable la première année seulement. (Le n° du C.C.P. de l'association est le 449.80; les bulletins d'adhésion peuvent être obtenus à la rédaction de « Nos Vicinaux ».)

Avant de clôturer la réunion, Mgr Cammaert demanda aux deux représentants de la S.N.C.V. de dire quelques mots. M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, déclara qu'il avait quelque peu hésité à accepter la présidence d'honneur, mais qu'en voyant le nombre et l'enthousiasme des membres fondateurs, il acceptait cette charge avec plaisir. Quant à M. Valcke, Ingénieur en chef, chef du Service Exploitation, il rappela que son père, directeur général honoraire avait voué une longue carrière à l'exploitation du réseau vicinal, qu'il gardait vivace les souvenirs d'enfance de ses visites aux divers dépôts vicinaux les jours de congé, et principalement à la rue Eloy, et qu'il éprouvait toujours pour la chose vicinale une sympathie d'autant plus vive qu'il s'agit presque d'une tradition familiale.

★

Nous aurons encore l'occasion de revenir sur les particularités du matériel conservé au Musée. Pour chaque type de véhicule, une fiche d'identité va être rédigée, qui donnera les détails techniques habituels et aussi les lignes sur lesquelles ces voitures furent mises en service. Devant l'intérêt de cette documentation, nous sommes persuadés que le Musée du tram vicinal deviendra en peu de temps un but d'excursion didactique pour les écoles de Bruxelles et de province; les jeunes élèves auront là, sous les yeux, un échantillonnage complet des diverses étapes de l'évolution des transports en commun depuis la diligence. Comme le disait un membre du Comité, il y a actuellement des Musées de tramways, notamment aux Etats-Unis, plus riches en voitures diverses, mais aucun Musée de tramways n'a eu la chance de posséder, **au départ**, plus de 38 véhicules différents.



Une voiture-voyageurs, à grand écartement, photographiée devant la station d'Overijse. Un train complet comprenant locomotive, voiture-fourgon et remorque sera exposé au Musée du Tram.

DE BRUXELLES A LOUVAIN par Vicinal

à vapeur, électrique et bus

SOIXANTE-QUATRE ans de loyaux services, c'est l'âge atteint par la ligne ferrée vicinale qui relia la capitale à la cité universitaire. Cette ligne est particulièrement fertile en souvenirs et pour raconter son histoire dès le début, nous devrions remonter jusqu'en 1880; cette année là, une société privée établit un service de tram à vapeur entre la place Madou, à Bruxelles, et le cimetière de Bruxelles, à Evere, mais la section place Madou - place Saint-Josse n'eut qu'une existence éphémère, par suite des difficultés que présentait pour les locomotives l'ascension de la chaussée de Louvain. Un tableau conservé au Musée Charlier, à Saint-Josse, nous montre cette locomotive-jouet.

Mais tenons-nous en aux concessions vicinales et à l'exploitation de nos lignes dont la succession dans le temps est déjà suffisamment compliquée. C'est dans le rapport sur l'exercice 1888 que se trouve mentionnée la prise en considération, par le gouvernement, d'une ligne Louvain - Tervuren; celle de la section de ligne de Bruxelles à Sterrebeek est annoncée en 1889. Il faut également mentionner en 1890, une convention intervenue entre la S.N.C.V. et la S.A. du Tramway de l'Est de Bruxelles, pour assurer la reprise de la ligne existante de Saint-Josse à Evere (Cimetière de Bruxelles). L'année suivante, le 17 février 1891, la concession de la ligne Bru-

xelles - Sterrebeek nous était accordée et elle comportait l'embranchement précité. Notons ici que la concession de Louvain - Tervuren ne sera accordée que 5 ans plus tard.

Le 19 juillet 1891, on ouvrait au trafic la section de la ligne Bruxelles à Sterrebeek, comprise entre le bas de la rue Willems (place Saint-Josse) et l'avenue du Tir National à Schaerbeek. Le 9 août de la même année, on alla de l'avenue du Tir National au cimetière de Bruxelles, à Evere, et, le 13 septembre 1891, on poussa jusqu'à Woluwe-Saint-Etienne.

A la suite d'une adjudication publique, le 23 décembre 1891, ce fut la S.A. du Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles - Boendael qui fut déclarée cessionnaire de l'exploitation de Bruxelles - Sterrebeek.

Il est intéressant de noter que cette Société avait également la charge d'exploiter Bruxelles - Haacht et Ixelles (Place Sainte-Croix) - Gare de Schaerbeek.

Le 15 octobre 1892, on ouvrait la section Woluwe-Saint-Etienne à Sterrebeek; donc, en 1892, on allait en vapeur de la place Dailly jusqu'à Sterrebeek.

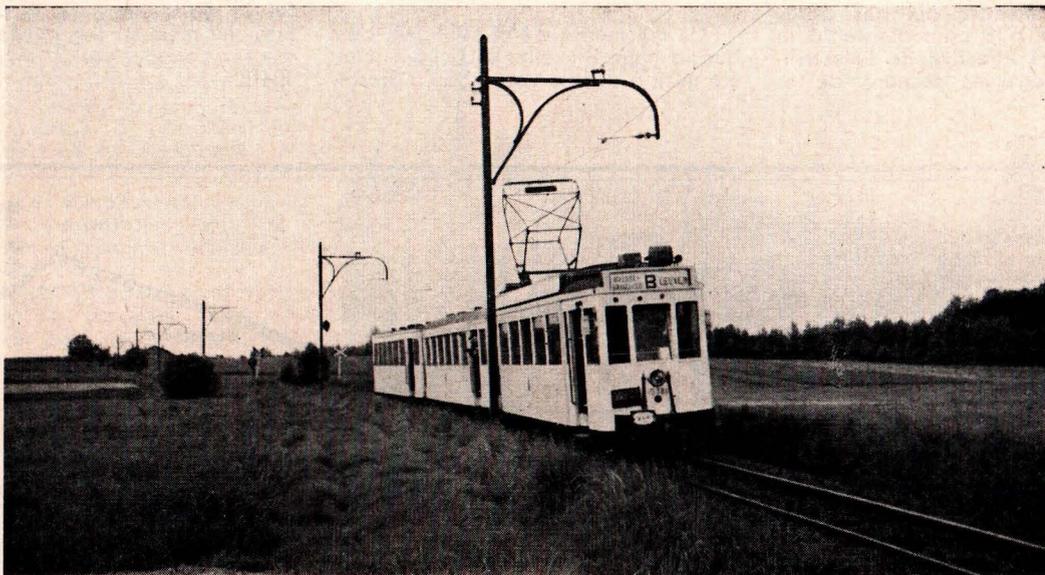
En 1896, la concession de Louvain-Tervuren est accordée à la S.N.C.V.

et dès lors les travaux vont avancer sérieusement.

Le 15 mai 1897, le tram à vapeur reliait Louvain à Tervuren et la même année, le 21 juillet, dans l'allégresse de la fête nationale, la section Sterrebeek - Vossem était ouverte au public. Ce jour-là, pour la première fois, un voyageur, parti de Louvain, pouvait arriver en tram à vapeur à Bruxelles, avec un seul changement à Vossem; cette liaison par voie ferrée vicinale allait durer 64 ans. A l'époque, le départ à Bruxelles avait lieu à la place Dailly... presque à la campagne!

La société « Chemin de fer Ixelles - Boendael » fut absorbée, en 1899, par la société des Tramways Bruxellois et c'est par un A.R. du 13 octobre 1900 que l'exploitation de Bruxelles - Vossem fut confiée à cette dernière, mais pas pour longtemps car, en 1902, les droits furent transmis à la Société louvaniste des Chemins de Fer Vicinaux qui exploitait d'autres lignes contiguës. Cette société assumait ce rôle jusqu'à la fin de la guerre 1914-1918 et ce fut alors la S.N.C.V. qui exploita cette ligne en régie.

Pendant près d'un demi-siècle, cette ligne a été très achalandée et aujourd'hui encore, on serait étonné du nombre de personnalités qui ont uti-



Une vue de la ligne vicinale ferrée entre Sterrebeek et Vossem.

(Photo DeDoncker.)

lisé le tram « Bruxelles - Louvain » au temps de leur jeunesse, quand ils étaient étudiants!

SOUVENIRS DE DEUX GUERRES.

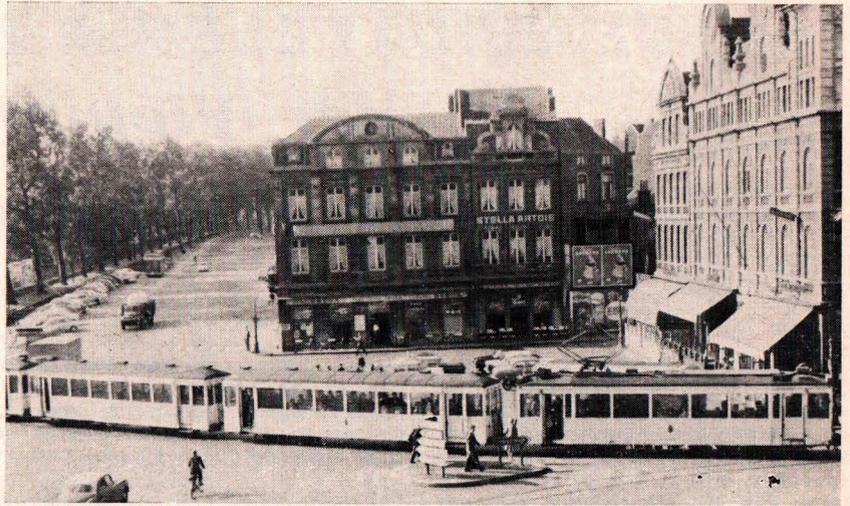
Durant la guerre 1914-1918, la ligne vicinale Bruxelles - Louvain rendit de grands services à la population car, à cette époque, on organisa régulièrement des trains directs-vapeur Bruxelles - Liège via Louvain et au cours de la dernière guerre également, la ligne en question fut empruntée journalièrement par des citadins et des revendeurs professionnels qui allaient « explorer » les régions agricoles du Brabant.

C'est sur la section place Saint-Josse - Cimetière de Bruxelles que l'on vit circuler, en 1918, lors de l'épidémie de la grippe espagnole, des trams-corbillards. Les chevaux étant rares et comme il n'était pas encore question de corbillard automobile, il fut décidé d'amener les dévoués mortelles place Saint-Josse et de les embarquer à bord d'une ancienne voiture ouverte et de les transporter ainsi au cimetière de Bruxelles. La famille et les connaissances s'installaient dans la voiture du tram.

L'ELECTRIFICATION.

A Bruxelles, la section place Saint-Josse - Cimetière de Bruxelles était électrifiée depuis le 19 juillet 1891, mais ce n'est qu'en 1912 que furent inaugurées les lignes urbaines des tramways électriques de Louvain comprenant notamment Louvain (dépôt) - Kessel-Lo, Louvain - Heverle, Louvain - Terbank; c'est à Terbank que s'arrêtait la ligne électrique en direction de Bruxelles.

Il fallut attendre dix ans après l'armistice de 1918 pour assister à la mise en route effective de l'électrification des diverses sections de la



Un tram spécial tractionnant trois remorques à bogies, va s'engager dans la rue des Alliés, à Louvain. (Photo Price.)

ligne. Le 1^{er} décembre 1927, le fil allait de Terbank à Bertem. Trois ans plus tard on commença l'électrification en partant de Bruxelles et le 27 juillet 1930 Bruxelles - Sterrebeek était électrifié. Quatre ans plus tard, le 13 janvier 1934, du côté de Louvain, on inaugurerait la ligne électrique de Bertem à Tervuren par Vossem. Il ne manquait donc plus que le chaînon Sterrebeek - Vossem; c'est le 22 mai 1937 que le tram électrique venant de Bruxelles arriva à Vossem donnant ainsi correspondance à la ligne Louvain - Tervuren. On peut donc dire que le tram électrique a relié les deux villes pendant 24 années.

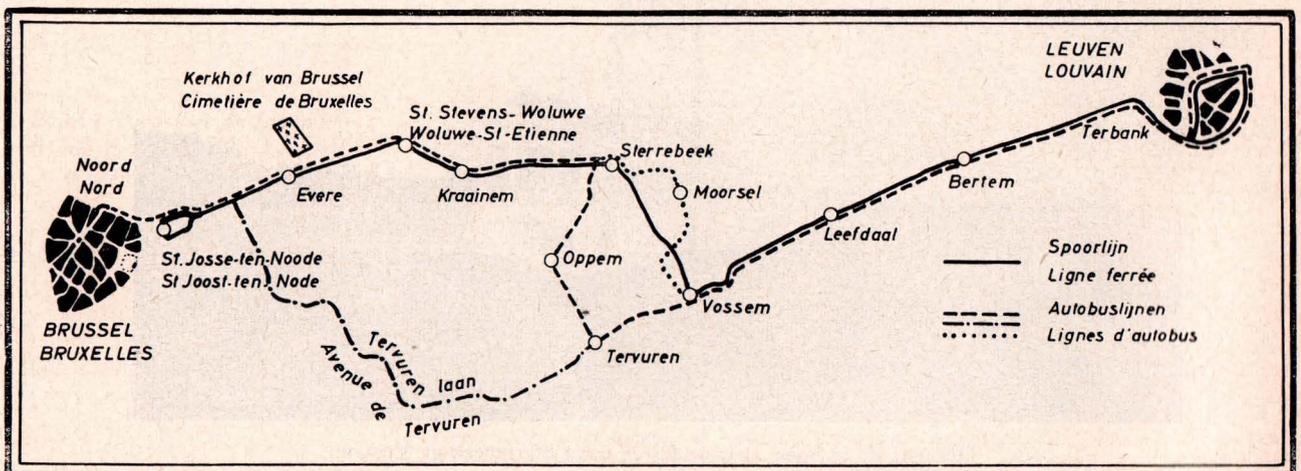
Jusqu'à la guerre de 1940, la ligne électrifiée fut exploitée en deux tronçons, de Louvain à Tervuren et de Vossem à Bruxelles. Dès 1940, les deux sections furent fusionnées avec service de navette en correspondance à Vossem - Vierwinden vers Tervuren.

Ce qui mérite d'être souligné, c'est que la ligne Bruxelles - Louvain avait été mise à double voie jusqu'à Sterre-

beek, soit sur près de 11 km, ce qui est assurément exceptionnel et c'est ce qui a permis de réaliser pour les 31 km de parcours, dès 1952, une des meilleures vitesses commerciales du réseau vicinal.

Et maintenant quelques mots au sujet du matériel électrique. Dès 1942, on relève la mise en service d'une série d'unités standard dont l'entretien se faisait à Kessel-Lo et qui étaient en service commun avec Bruxelles - Haacht : citons les motrices 10313 à 10322 et 10326-27. Plus tard, en 1945, vinrent s'ajouter 6 voitures de 10347 à 10352.

On se rappellera que c'est sur Bruxelles - Louvain que furent mises en service les 9 motrices nouvelles de conception américaine, mais construites à La Brugeoise, les voitures type P.C.C. que les Vicinaux furent les premiers à expérimenter. Le prototype 10149 roula seul un certain temps et fut le point de mire des amateurs, jusqu'au moment (en janvier 1951) où vinrent s'ajouter les 8 unités 10411 à 10418.



Durant l'été 1951, les P.C.C. furent retirées et remplacées par des motrices type N circulant aux heures creuses, tandis qu'aux heures de pointe on mettait en service les motrices standard avec remorques à bogies.

L'EXPLOITATION PAR AUTOBUS.

En 1952, les tramways urbains de Louvain furent remplacés par des autobus.

Sur Bruxelles - Louvain, cette substitution a eu lieu le 20 mai 1961.

Il y a lieu de noter que depuis l'électrification de la ligne de chemin de fer 36, le trajet Bruxelles - Louvain se fait en 20 minutes; le trafic de bout en bout, en vicinal, ne présente donc plus guère d'intérêt.

L'autobus, dès la place Saint-Josse, emprunte maintenant directement la Chaussée de Louvain, qu'il suit jusqu'à Woluwé-Saint-Etienne, endroit où il quitte la chaussée et rejoint l'ancienne voie ferrée pour desservir en partie l'ancien et le nouveau Kraainem.

Après être passé devant la Maison Communale, le bus suit encore la ligne ferrée jusqu'à la station de Sterrebeek.

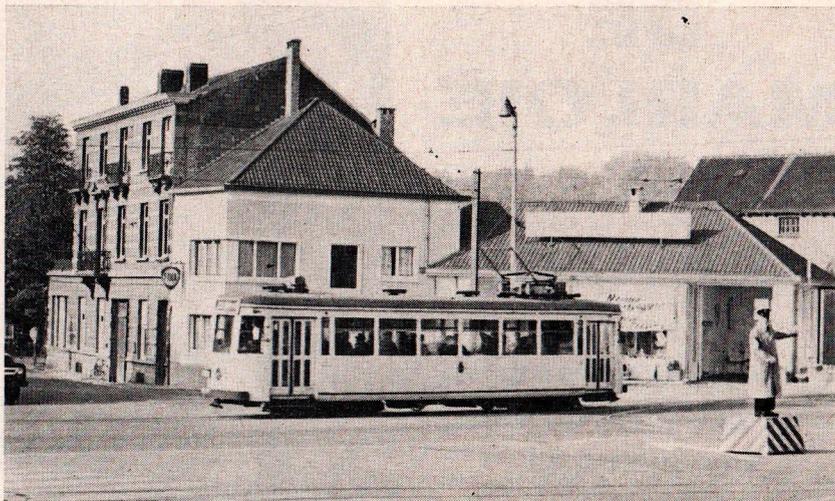
Ici deux itinéraires différents sont suivis pour rejoindre les Quatre-Vents sur la route Tervuren - Louvain. (Cf. la carte page 4 et les trois tracés différents de la ligne autobus.)

Le premier, utilisé par un nombre réduit de bus, dessert Moorsel en utilisant la route étroite et sinueuse qui recoupe en deux endroits l'ancienne voie ferrée.

Le second itinéraire, utilisé par la majorité des bus, quitte résolument l'ancien tracé, traverse le village de Sterrebeek en empruntant la route provinciale Malines - Mont-Saint-Jean qu'il quitte à Oppem pour suivre une route parallèle à l'ancien chemin de fer électrique jusqu'à la gare de Tervuren, en passant à proximité du champ de courses de Sterrebeek.

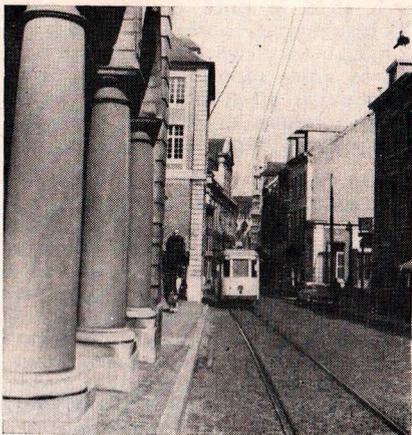
De la gare de Tervuren, certains bus se rendent directement sur Vossem, tandis que d'autres effectuent d'abord un crochet en direction de Tervuren-Village jusqu'au rond-point de l'avenue de Tervuren, puis reviennent à la gare, au Musée Colonial, en direction de Vossem. Ici un nouveau crochet doit être suivi pour desservir la gare de Vossem. A partir de cet endroit, les bus ne s'écartent plus de la route de Louvain où ils pénètrent suivant l'ancien itinéraire du tram.

Ajoutons que la desserte de Tervuren-Centre et de la gare de Vossem a permis de supprimer complètement le service de navette Tervuren-Centre - Vossem.



La porte de Namur est l'endroit où la route, venant de Namur par Hamme-Mille, coupe le grand boulevard circulaire de Louvain. Un tram venant de Vossem se dirige vers la gare.

(Photo Gilliams.)



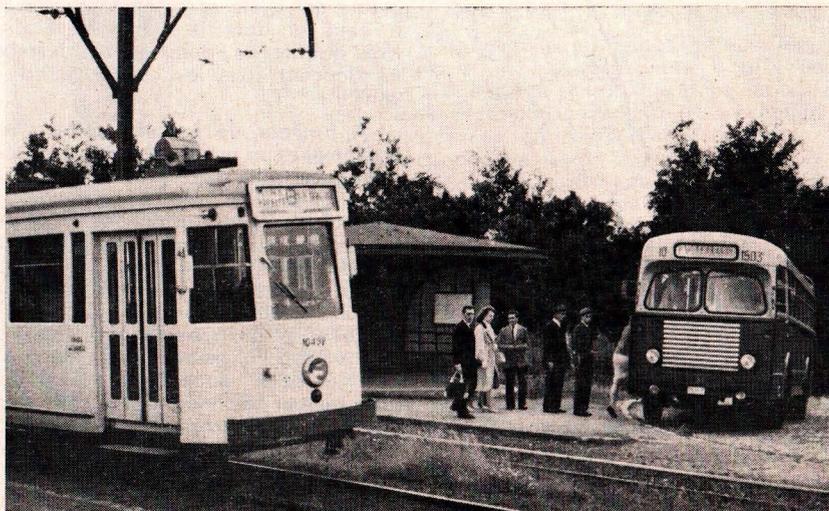
La rue de Namur à Louvain, où se trouvent de nombreuses facultés de l'Université, est fort étroite et l'administration communale désire y instaurer un stationnement alternatif, mais pour cela le tram devait disparaître.

(Photo De Backer.)

Signalons enfin qu'aux heures de pointe, un certain nombre de bus « Direct » effectuent toutes portes fermées et sans arrêts intermédiaires, le trajet Leefdaal - Bruxelles, place Meiser par l'avenue de Tervuren, assurant ainsi aux abonnés à longue distance une relation beaucoup plus rapide. (Voir la carte.)

Dès les premiers jours de la mise en route des autobus, le Groupe du Brabant avait suivi le trafic de très près.

La clientèle semble avoir adopté le nouveau mode de transport; les voyageurs ont rapidement choisi l'itinéraire qui leur convenait le mieux. Les anciens agents de la ligne électrique, les nouveaux engagés, qui se sont rapidement adaptés au calcul des sections et à la manipulation des appareils Almex, méritent d'être félicités.

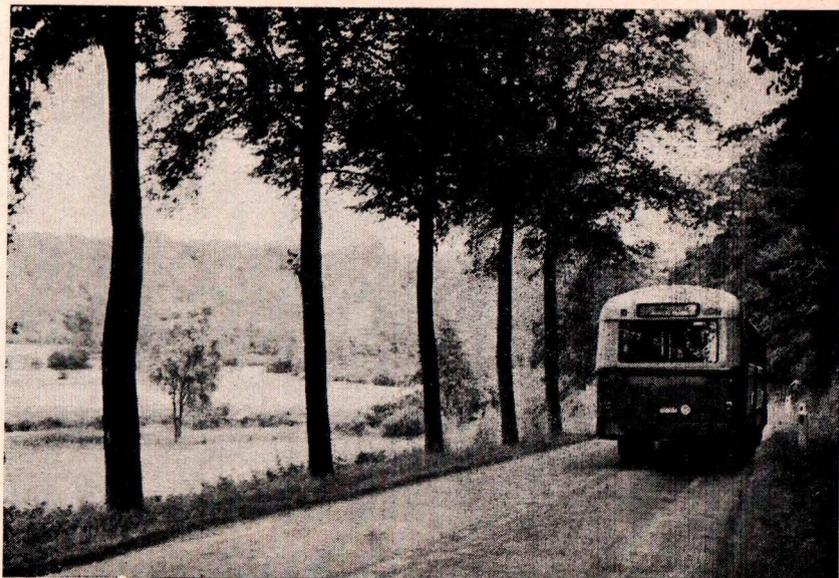
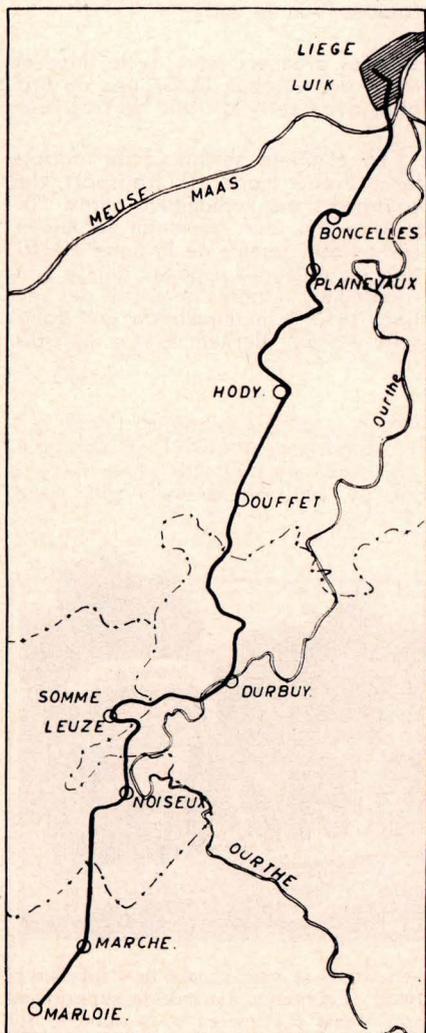


Le lieu dit « Quatre-Vents ». A cet endroit, en 1897, la voie venant de Bruxelles et de Sterrebeek vint se souder à la ligne Louvain - Tervuren. Lors de la suppression de la section de la ligne électrique « Quatre-Vents - Tervuren », la navette fut assurée par un autobus.

DE MARLOIE A LIEGE

**Une randonnée
de 75 kilomètres
en autobus**

LORSQU'ON sort de la gare de Marloie S.N.C.B., on aperçoit à 300 m les bâtiments de la gare vicinale ; mais l'autobus que nous allons prendre à destination de Liège, pénètre rarement dans cet important dépôt du Luxembourg. En effet, la ligne Marloie - Liège est exploitée par le Groupe de Liège et ce véhicule est sorti à 5 h 45 du dépôt de Liège-Saint-Gilles ; il a fait le départ de



Sur les routes ombragées du Condroz.

6 h 15 à la gare d'autobus, place X. Neujean et, après un voyage de 2 h 35, il est arrivé à Marloie à 8 h 50. Après s'être reposé durant le battement qui lui est accordé, notre conducteur va refaire les 75 km qui le séparent de son dépôt d'attache.

De Marloie à Marche, nous roulons sur la crête d'une colline et, de la route, nous dominons toute la région qui constitue une ligne de démarcation très nette entre les Ardennes et le Namurois. Nous descendons bientôt vers Marche-en-Famenne et, en suivant la rue principale, nous remarquons les vitrines de nombreux magasins regorgeant de spécialités ardennaises et les inévitables bazars à souvenirs de tout centre touristique, car Marche est une porte des Ardennes.

Nous empruntons maintenant la grand-route Marche - Liège et un panneau indicateur nous apprend que nous sommes à 57 km de la Cité Ardente, mais les bus vicinaux ont une préférence pour le chemin des écoliers et nous quitterons bientôt cette voie axiale qui a été complètement remise à neuf et dont le ruban noir des trois bandes de roulement se déroule en douceur sous les roues de notre véhicule.

A hauteur de la bifurcation vers Baillonville, un panneau signale que nous pénétrons déjà dans la province de Namur. Le paysage a perdu l'âpreté des sites ardennais, mais ce qui frappe le voyageur, c'est le nombre de haies, en bois, en fils de fer ou en arbustes qui divisent la terre en un nombre étonnant de petites parcelles et on a peine à croire que ces prairies, à peine suffisante pour nourrir deux vaches, ces champs jalousement jalonnés, puissent appartenir à tant de propriétaires différents et nous n'avons jamais mieux compris qu'ici l'impérieux besoin du remembrement pour l'agriculture belge. Le coup d'œil y gagne peut-être, car au lieu d'avoir à perte de vue de vastes étendues de blés dorés, ici c'est un tapis multicolore où les quadrilatères de trèfle vert s'opposent au brun de

la terre labourée et au jaune changeant des champs de seigle, parsemés de coquelicots rouges.

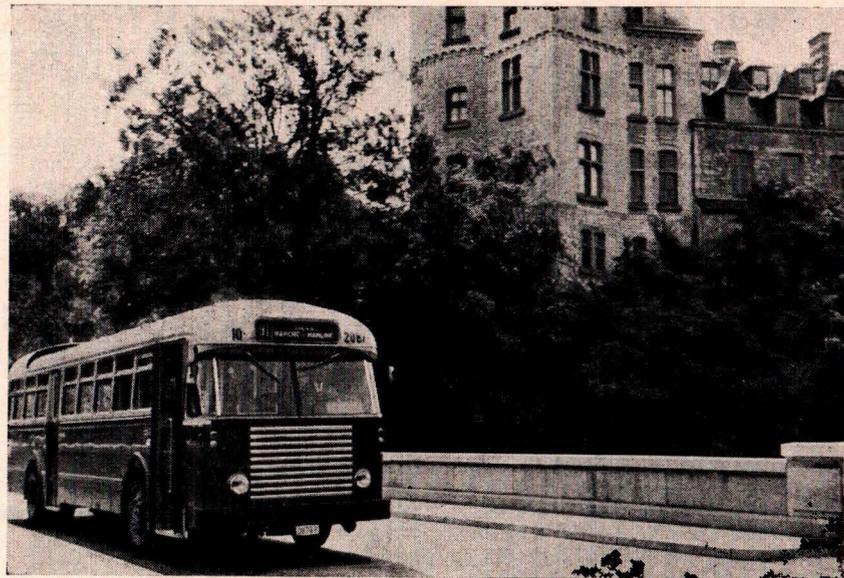
Nous quittons maintenant la grand-route de Liège pour nous rendre à Durbuy. Nous atteignons d'abord Noiseux, où nous longeons l'Ourthe pour la première fois.

Pour aller de Noiseux à Somme-Leuze, l'autobus monte une côte très rude ; dans ce dernier village nous sommes frappés par la propreté des maisons ; nous remarquons que plusieurs propriétaires ont installé un banc, peint en blanc, sous leur fenêtre. Comme dans le sonnet de Plantin les gens d'ici aiment visiblement « d'avoir une maison commode, propre et belle », et le voyageur, emmené par l'autobus, ne peut que se retourner et se dire : « ici il fait bon vivre, je reviendrai un jour » .

Nous effectuons maintenant la longue descente vers Durbuy et le panorama dans sa variété enchante le regard. Nous croisons de nouveau l'Ourthe, bien avant qu'elle traverse la jolie cité de Durbuy dénommée, à juste titre, la plus petite « ville » du monde, avec ses petites rues tortueuses et ses vieilles maisons aux toits d'ardoises.

A un tournant de la route, nous découvrons Durbuy dans son écrin de verdure et bientôt nous profitons d'un arrêt de l'autobus pour photographier celui-ci devant le château des comtes d'Ursel. Le bus poursuit sa route et arrivé à Tohogne, nous embarquons des voyageurs qui se rendent à Liège ; ils y seront en moins de 2 heures et nous ne serions pas étonnés d'apprendre qu'il y a 30 ans, leurs parents auraient mis plus d'une demi-journée pour ce voyage. Un peu plus loin, nous pourrions encore constater les grandes facilités qu'offre aux habitants une ligne d'autobus vicinale, dans cette région peu peuplée et où les villages sont éloignés l'un de l'autre. De notre autobus, nous voyons subitement au loin « la route qui poudroie ». C'est une puissante auto qui force à toute allure sur une route latérale ;

le propriétaire fait un signe de la main pour prévenir notre conducteur qui s'apprête à s'arrêter à un poteau de halte d'autobus, et bientôt un gentleman-farmer, botté et vêtu d'un costume de chasse, descend de voiture, avec un colis ; il le confie à notre chauffeur et, après avoir payé la taxe, il s'en retourne dans ses terres, certain que dans peu de temps son paquet sera remis, en plein cœur de Liège, à son destinataire.



Devant le château de Durbuy, sur le pont de l'Ourthe.

A Ouffet, nous croisons l'autobus de Warzée - Huy et les chauffeurs se saluent de la main. La fin du voyage approche ; nous allons traverser un lieu qui porte le nom charmant de Hôut-si-Plout (écoute s'il pleut) et Plainevaux, où de nombreux Liégeois ont fait construire des villas et bungalows. Plus loin, nous passons sur les hauteurs de Boncelles et là nous rejoignons la grande route de Marche à Liège et nous passons par le Sart-Tilman, où plusieurs complexes de maisons unifamiliales ont été construits et où réside une importante clientèle des lignes vicinales. Ici s'amorce la descente vers Liège et bientôt la déclivité est telle que des écriteaux enjoignent aux poids lourds de changer de vitesse et de ne pas se fier à leurs freins ! Au loin, on aperçoit les terrils. Nous allons pénétrer dans Liège à l'endroit où se rejoignent la Meuse et

l'Ourthe ; celle-ci a perdu toute fantaisie et est maintenant canalisée. Nous voici déjà, place d'Italie ; nous passons le pont sur la Meuse, nous tournons à droite sur la partie du boulevard appelé « Les Terrasses »

et où nous attend, tête baissée, le fameux Toré ! Bientôt c'est la place Neujean et la gare d'autobus, terminus de notre randonnée de 75 km, qui nous a fait traverser trois provinces.

La perception sur les autobus urbains vicinaux de la capitale



La S.N.C.V. ne possède dans Bruxelles qu'un nombre restreint de lignes vraiment urbaines, telles que le « A » (Bruxelles - Anderlecht - Itterbeek), le « Z » (barré) (Zuen), le « M » (Moortebeek), le « V » (Uccle - St. Job - Dilbeek), le « F » (La Roue) et le « O » (Bruxelles-Observatoire).

Toutes ces lignes sont exploitées par tramways, à l'exception de la dernière citée. Dès le début de la conversion par autobus de la ligne « O » nous avons voulu assurer une perception rapide en mécanisant l'annulation des cartes à cases comme cela se pratique sur les autobus de la S.T.I.B.

Nous avons donc monté un dispositif semblable sur tous les véhicules affectés à cette ligne. Il se compose essentiellement d'une boîte métallique dans laquelle se place verticalement la pince standard du receveur. Un électro-aimant, qui n'est autre qu'un arrêt de moteur des A.B. 98 DAR, actionne un levier qui pousse sur l'un des bras de la pince. En introduisant une carte dans la fente de la pince, le conducteur actionne un petit contact qui envoie du courant dans l'électro-aimant et la carte est poinçonnée automatiquement.

Des repères sur la carte permettent un poinçonnage très exact des cases. Comme c'est la pince personnelle du conducteur-receveur qui sert, son indicatif est toujours marqué et, en cas d'avarie, la pince s'extrait facilement de la boîte et la perception peut continuer à la main.

Notre photo montre le conducteur-receveur introduisant lui-même dans l'appareil la carte remise par le voyageur.

Le receveur-conducteur Roger Liebert, du dépôt d'Uccle, en service sur la ligne « O » utilise la machine à perforer les cartes de voyage.

(Photo A. Vanden Eede.)

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Dirk chez M. KERREMANS P. (Willebroek).

NAMUR-LUXEMBOURG

Marie-France chez M. MICHAUX L. (Andenne).
Isabelle et Bernard chez M. MERNY H. (Ethe).
Monique chez M. ARNOULD R. (Florennes).
Christine chez M. DORIGNAUX FI. (Maillen).

LIEGE

Dominique chez M. DEVOS E. (Ans).
Christine chez M. FRERE A. (Nadrin).
Marianne chez M. HABSCH H. (St-Nicolas-lez-Liège).
Dominique chez M. MELLET G. (Houtain-St-Siméon).
Ghislaine chez M. PRENTEN J. (Val-Meer).
Alain chez M. THEYS G. (Bressoux).
Dominique chez M. VANDERVELDEN J. (Awans).
Danielle chez M. WINSELS J. (Fize-le-Marsal).

BRABANT

Greta chez M. VANDERKELEN A. (Gooik).
Jean-Paul chez M. SCHOONJANS Th. (Vollezele).
Marc chez M. BOLLAERTS J. (St-Joris-Winge).
Brigitte chez M. ADENOT R. (Waterloo).
Chantal chez M. BUTTENEERS J.B. (Halle).
Jean-Claude chez M. GIJSEBERGT N. (Jodoigne).
Stéphane chez M. DELFOSSE E. (Gimes).
Jean-Marc chez M. LECLERCQ A. (Nivelles).
Danny chez M. DE BOT A. (St-Kwintens-Lennik).
Brigitte chez M. MEULENIJZER A. (Feluy).
Karin chez M. VAN DER SLACH F. (Bekkerzeel).
Daniel chez M. VANDEROOST F. (Anderlecht).
Carina chez M. ELLAST R. (O.L.V. Lombeek).
Martial chez M. CLERCQ R. (Genappe).
Patrick chez M. PEETERS J. (Arquennes).
Carine chez M. DIERICKX J. (Uccle).
Yvonne chez M. BODART J. (Thorembais).
Daisy chez M. DE KELVER J. (St-Martens-Bodegem).
Guido chez M. ROBBERECHTS J. (Grimbergen).

HAINAUT

Robert chez M. DELFORGE P. (Courcelles).
Jean-Pierre chez M. DEPREZ M. (Lodelinsart).
Eliane chez M. FEVRY A. (Gosselies).
Paul chez M. LECOMTE L. (Frameries).
Dominique chez M. LIEVIN R. (Jemappes).
Bernadette chez M. HAUTENAUVE M. (Thuin).
Anick chez M. SCHWEININGER G. (Jamioulx).
Michel chez M. FORT O. (Hainin).
Carine chez M. DUBRUL Ch. (Cuesmes).
Joëlle chez M. BEUGNIES J. (Mons).
Joëlle chez M. BAUDUIN G. (Anderlues).
Marie-Thérèse chez M. CORNIL L. (Lobbès).
Eric chez M. TOISOUL F. (Presles).

MARIAGES

NAMUR-LUXEMBOURG

M. MONCOUSIN André a épousé Mlle KOHN Elfriede.

BRABANT

M. MENSALT François a épousé Mlle PIJPELS Maria.
M. BODART Jean a épousé Mlle JACQUES Marguerite.
M. PLAISANT Jacky a épousé Mlle LAMBINET Anne.
M. MARGINET J. a épousé Mlle DE VLEESCHAUWER.
M. DESMEDT Joseph a épousé Mlle DEBERGH Godel.

HAINAUT

M. HERMAN Robert a épousé Mlle SANGLIER M.-H.
M. DEMEURE Max a épousé Mlle DESSALES Ghislaine.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mai - juin 1961

JANSSENS P., ouvrier qualifié	35	Anvers
VAN DER EYCKEN P., machiniste	34	»
AERTS C., manoeuvre	24	»
DE STEUR Ch., chef-receveur	35	Flandre Or.
LOSSY O., conducteur A.B.	35	»
CLAUWAERT M., conducteur él.	32	»
VANDEMAELE D., chef de serv. 1 ^e cl.	49	Flandre Occ.
VAN DE KERCKHOVE J., ouv. qual.	42	»
MATTHYS E., conducteur él.	41	»
LONCKE G., chef de mouvement 2 ^e cl.	40	»
DECLOEDT M., conducteur él.	34	»
IDE G., receveur	31	»
CONINX M., ouvrier qual. 1 ^e cl.	40	Limbourg
PETERS L., receveur	35	»
MERTENS J., conducteur A.R.	31	»
MAES M., ouvrier qual. 1 ^e cl.	45	Brabant
VAN OOSTERWIJCK J.B., cond. él.	43	»
TERSAGO B., ouvrier qualifié	39	»
BLONDEAU M., ouvrier qual. 1 ^e cl.	15	»
VANSIEMPSSEN J., machiniste 1 ^e cl.	42	Liège
PAQUES G., ouvrier d'élite	36	»
LEMILLE Ch., conducteur él.	35	Namur-Lux.
GILBERT E., manoeuvre	34	»
BONNEVILLE C., conducteur él.	48	Hainaut
BEAUMILLE J., ouvrier d'élite	35	»
LEDUNE J., conducteur él.	31	»
ELOY J., piocheur	31	»
MARGHEM N., piocheur	29	»
MELCHIOR F., receveur	28	»
BLONDIAUX M., manoeuvre	22	»
DURIEUX A., piocheur	21	»

LES LONGUES CARRIÈRES



Coninx M.

Est entré à l'atelier d'Hasselt en 1920. Au moment de sa mise à la retraite, il était ouvrier qualifié de 1^{er} cl.



Catry A.

A débuté le 15-8-1919 comme conducteur électrique. Il a terminé sa carrière au dépôt de Geluwe.



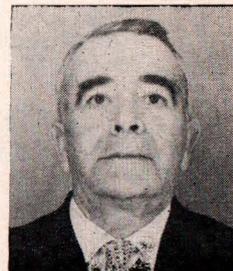
Verhue G.

Est entré en service le 19-8-1919 comme receveur au dépôt de Mouscron; il occupa cet emploi jusqu'à sa retraite.



Aubry V.

Est entré en service le 18-11-1922 comme conducteur électrique sur les lignes du Hainaut. Il était attaché au dépôt d'Anderlues.



Bonneville C.

Est entré en service le 1^{er} février 1913, en qualité de conducteur électrique, au dépôt de La Louvière; il a passé 48 années de service sur les lignes du Centre.

Hainaut

Par son esprit de décision et son courage il prévient une catastrophe.

Au moment où le numéro précédent était en cours de distribution, la presse quotidienne de Charleroi et même de la capitale relatait un acte de courage posé par un de nos collègues du Groupe du Hainaut, le



conducteur-receveur d'autobus Antoine Gustin, du dépôt de Châtelet.

Le jeudi 8 juin, l'agent Gustin desservait la boucle Châtelaineau - Taminnes - Châtelaineau, en direction de Velaine-sur-Sambre. Comme il abordait la forte rampe, dite du Rominet, il se rendit compte qu'un camion, qu'il avait aperçu en stationnement au haut de la côte, commençait à reculer vers lui! Il claxonna pour avvertir le chauffeur de sa présence, mais sans résultat et il eut à peine le temps de braquer à gauche pour éviter une brutale rencontre. Notre conducteur, indigné, s'appretait à apostropher cet insouciant chauffeur, lorsqu'il s'aperçut que la cabine était vide!

Alors, après avoir serré les freins de son autobus, il sauta à terre et il eut le réflexe de placer la cale en bois à la roue arrière de son propre véhicule, avant de s'élancer en courant vers le camion qui continuait à descendre la côte. Gustin sauta dans la cabine (ce qui constituait un exploit audacieux), non sans s'être cabossé la tête au toit du poste de conduite et il réussit à immobiliser le camion au moment où il escaladait la bordure du trottoir.

Ayant prévenu ainsi de graves accidents, vu la déclivité de la route, Gustin s'empressa de rejoindre son autobus et continua son service. Mais tout le quartier avait été mis en émoi par deux témoins; le commissaire de police fit une enquête, d'autant plus que le conducteur du camion était venu, en maugréant, reprendre possession de son véhicule qu'il alla de nouveau garer... au haut de la côte!

« Nos Vicinaux » adresse ses chaleureuses félicitations à M. Antoine Gustin pour sa courageuse intervention qui honore le personnel de la S.N.C.V.

Dans nos exploitations

GRUPE DU HAINAUT

Le Groupe du Hainaut a mis en activité le 4 juin dernier, un service public d'autobus Piéton - Biennes-lez-Hapart.

La S.N.C.V. a été autorisée à exploiter un service public d'autobus Mons (gare S.N.C.B.), Havré - Boussoit - Maurage (place).

Depuis le 4 juin, notre Groupe du Hainaut exploite un service d'autobus Charleroi - Piéton, par Montignies-le-Tilleul - Fontaine-l'Evêque - Forchies-la-Marche, qui était exploité précédemment pour le compte de la S.N.C.B.

GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG

Le Groupe exploite une extension Melreux - Durbuy à son service public d'autobus La Roche - Melreux.

ACTES DE PROBITE

M. Gaston Poncelet, de Namur, a trouvé et remis un portefeuille contenant 1.503 F; M. Louis Dopagne, de Namur, un portefeuille contenant 197 F; M. Ghislain Coulée, de Allé s/Semois, un sac de dame contenant 1.640 F; M. Marcel Trussart, de Namur, un portefeuille contenant 2.500 F; M. André Guelenne, de Marloie, une porte-monnaie contenant 118 F; M. Lucien Gobert, d'Arlon, un porte-monnaie contenant 340 F.

Brabant

UNE CARRIERE EXCEPTIONNELLE : 1911-1961

Charles De Roy, aîné d'une famille de dix enfants, se présenta, le 1^{er} mars 1911, au bureau de la société qui exploi-



tait les lignes vicinales aboutissant à Bruxelles et fut engagé comme aide-paveur; il n'avait pas 15 ans. Bientôt, il obtint son transfert dans la région de Lennik, où il habitait et devint rapidement chauffeur de locomotive; presque tous les jours il venait en « vapeur » jusqu'à la place Rouppe et se rappelle que, dans la descente de Veeweyde, il était impossible de s'arrêter sur 200 m!

Il fut nommé machiniste en 1922 et en 1930 on lui confia un autorail sur les lignes vers Ninove, Enghien et Hal, où il fut fréquemment receveur-conducteur.

De Roy termina sa carrière comme conducteur de tram électrique au dépôt de Leerbeek,

Les propos du contrôleur Boudard

BOUDARD : Oh, oh, voilà de beaux crayons de couleur, tout neufs et bien taillés, vous avez dû regarder les étalages des grands magasins.

RECEVEUR : Bien obligé! mes enfants m'ont rappelé que la rentrée aurait lieu dès le 4 septembre; alors je me suis soigné également, car malgré la mécanisation, nous avons toujours besoin de crayons, notamment pour l'annulation de certains abonnements.

B. : D'autant plus que nous avons ici des abonnements hebdomadaires en service combiné S.N.C.V./S.N.C.B. A propos connaissez-vous les différentes catégories d'abonnements combinés?

R. : Oui; les trois premiers se présentent sous forme de cartes en carton souple, jaune et portent un V apposé au tampon, indiquant que ces abonnements sont valables sur les lignes vicinales.

B. : Parmi ces trois catégories citons: l'abonnement ordinaire valable pour un nombre illimité de voyages — l'abonnement scolaire valable trois mois ou toute l'année scolaire et l'abonnement de travail (spécial à la S.N.C.B.) qui mentionne que le titulaire ne peut l'utiliser les dimanches et jours fériés.

R. : Ce que je vois le plus souvent, ce sont les **ABONNEMENTS HEBDOMADAIRES** valables pour 6 ou 7 déplacements par semaine.

B. : Ceux-là se présentent sous la forme du classique ticket « Edmondson » en carton dur, de couleur lilas et imprimé en noir. Je vous signale que si l'abonné utilise deux ou plusieurs lignes en correspondance, le receveur de la première ligne tracera une barre verticale, celui des lignes intermédiaires n'indiquera rien et le receveur de la dernière ligne barquera le trait vertical par un trait horizontal. Pour ce genre d'abonnement, vous pouvez et vous devez vous assurer continuellement si l'abonnement présenté est bien délivré pour un voyage **COMBINE SUR LE RESEAU DES DEUX SOCIETES**; pour cela, il faut que le terme « VIA » se trouve sur le ticket/abonnement. Ce terme n'apparaît pas sur les abonnements hebdomadaires valables uniquement sur le réseau S.N.C.B. Pour parler de nouveau des abonnements ordinaires, scolaires ou de travail, je veux attirer votre attention sur le remboursement de la garantie de 50 F.

R. : Oui, je connais un collègue qui l'a refusé et il s'est fait sonner les cloches!

B. : Si à l'expiration de la période de validité des trois genres d'abonnements en question, ceux-ci ne sont plus renouvelés, la garantie de 50 F peut être remboursée par les receveurs de la ligne vicinale ou par les bureaux, pour autant que les cartes soient remises le dernier jour de validité ou, au plus tard, le jour suivant.

R. : Il va être temps de repartir, Chef. Avez-vous déjà pris vos vacances?

B. : Non, j'attends obstinément le soleil et, s'il fait décidément défaut, j'utiliserai mon pécule de vacances à acheter un appareil à rayons ultra-violets et je resterai dans ma chambre en maillot de bain!

En autobus dans l'Entre-Sambre-et-Meuse

L'EXIGUITE de notre territoire et l'accroissement constant du parc d'automobiles ont pour conséquence que les endroits réputés touristiques sont généralement envahis durant les week-end et les vacances.

Il est cependant quelques régions qui ne bénéficient pas encore de la curiosité des foules, sans doute à cause d'un isolement tout relatif au contentement un peu égoïste de ceux qui, depuis des années, reviennent régulièrement y séjourner.



La gare de Forges a connu jadis un important trafic marchandises.

C'est le cas de la contrée que traverse le Viroin, formé de l'Eau blanche et de l'Eau noire. C'est le pays de Thanasse et de Casimir, les pittoresques personnages qu'a fait vivre l'excellent romancier Arthur Masson.

La S.N.C.V. y exploitait naguère les lignes ferrées de Chimay - Forges - Cul-des-Sart - Petite-Chapelle - Brûly - Couvin et Olloy - Oignies. Depuis quelque temps, comme le montre la carte ci-contre, la mise en service d'autobus a permis une meilleure desserte des villages situés un peu à l'écart des anciennes voies ferrées et une liaison entre les deux sections. Pour mieux faire connaître les facilités qu'offre l'autobus pour découvrir la Thiérache, nous avons pris place dans l'autobus qui, partant de Chimay va rejoindre Oignies, la mystérieuse, cachée au milieu de bois épais.

Avant de nous rendre à la gare de Chimay, nous avons admiré, en passant, la Collégiale et la statue de Jehan de Froissart, prince des chroni-



Le prince des chroniqueurs Jehan Froissart est décédé à Chimay vers 1410.

queurs et qui fut curé-chanoine de la ville.

Il faut, si possible, visiter le Château des princes de Caraman-Chimay, incendié en 1935 et reconstruit d'après les plans anciens. Le bel édifice a conservé sa salle de spectacle, réplique fidèle du théâtre de Fontainebleau et qui fut heureusement épargnée lors de l'incendie de 1935. Les salles du château contiennent de nombreuses œuvres d'art.

La visite a lieu tous les jours, de Pâques à la Toussaint; le droit d'entrée est de 30 F. C'est devant la gare S.N.C.B. de Chimay que part l'autobus qui va desservir Couvin - Petigny - Olloy - Oignies et Le Mesnil.

DE CHIMAY A OLLOY.

De Chimay à Boulers, l'ancienne voie du vapeur longe la route, mais avant de rejoindre Couvin, l'autobus

par Chimay - Nismes - Couvin et Olloy - Oignies

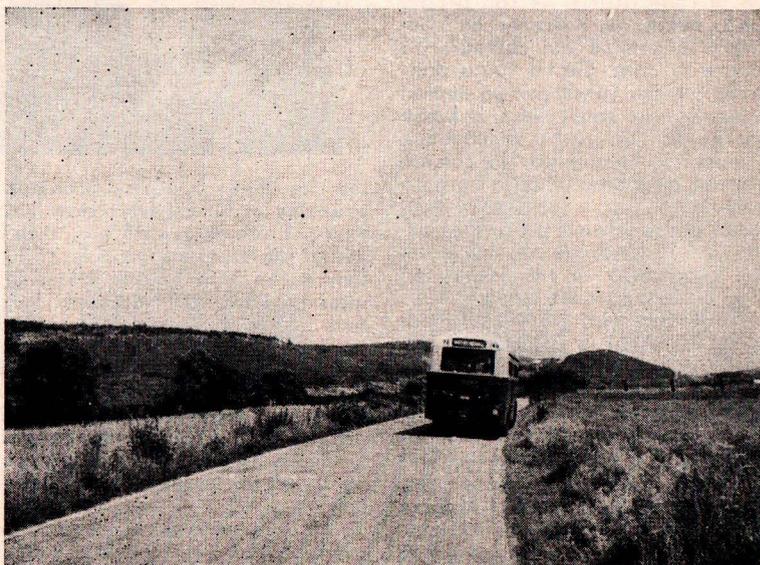
va suivre un curieux itinéraire qui ne s'inspire guère de la ligne droite. Entretiens, nous irons chercher une accorte villageoise à Presgaux, puis nous reviendrons sur nos pas pour permettre à deux voyageurs de descendre à Dailly. Arrivé à Couvin, l'autobus fait un arrêt de 5 minutes pour assurer les diverses correspondances. A partir de Petigny, le paysage devient très varié.

A Petigny, le villégiateur s'arrêtera pour visiter les grottes féeriques de l'Adugeoir dans lesquelles l'Eau noire disparaît. C'est à Nismes, au pied de la colline du Mousty que ressurgit la rivière qui garde le secret de son parcours souterrain de 2.100 m de longueur. Dans cette localité, on extrayait déjà le fer avant la conquête romaine dans des puits appelés « Fondrys »; ce sont des gouffres à l'aspect impressionnant, causés par l'effondrement de la roche calcaire, minée progressivement par l'érosion souterraine. L'autobus passe à proximité du « Fondry des Chiens » qui mérite une visite, car cet extraordinaire chaos de roches constitue une curiosité unique en Belgique.

D'OLLOY A OIGNIES.

Tous ceux qui ont fait, en tram vapeur, la ligne Olloy - Oignies, en ont conservé un inoubliable souvenir. Son tracé audacieux donnait au voyageur l'impression de revivre l'époque où les pionniers du chemin de fer vicinal défrichaient la nature sauvage pour y lancer le rail.

Le parcours en autobus ne donne plus ce genre d'émotion, mais il offre



encore de belles découvertes, car il suit le merveilleux chemin sylvestre qui conduit à Oignies, perdu au bout de la province, au milieu des bois. L'autobus fait halte au centre du village; de là, trois fois par jour, c'est la montée vers Le Mesnil d'où l'on peut faire de belles promenades vers le site de « Risque-Tout ».

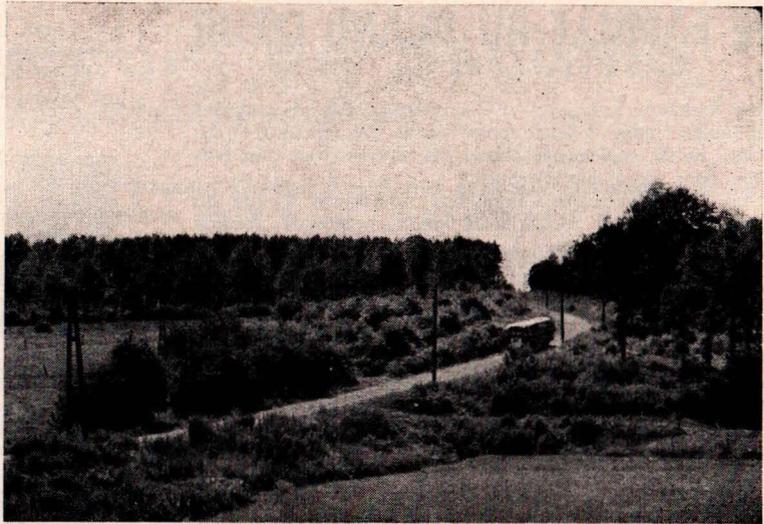
**CHIMAY - BOURLERS -
CUL-DES-SARTS - BRÛLY - COUVIN.**

Dans cette région nous avons une autre ligne d'autobus exploitée également par le dépôt de Forges, c'est celle qui, de Chimay, longe la frontière jusqu'à Cul-des-Sart, pour remonter jusqu'à Couvin à travers le bois de Couvin.

De Chimay, on suit la voie vicinale désaffectée menant à la station de Forges qui fut construite en 1900 et dont la façade, donnant sur l'ancien quai des lignes vapeur, s'orne d'une imposante marquise en fer. Ce dépôt est dirigé actuellement par M. Gilson, chef du mouvement de 2^e classe.

Après 10 minutes de trajet, nous atteignons l'arrêt de Forges-la-Trappe; ici débouche un sentier qui mène à l'abbaye moderne de Scourmont, toute proche, où les trappistes vivent dans le silence. La visite en est permise seulement aux hommes et l'on peut y voir la ferme moderne produisant une bière et un fromage réputés. On nous a dit que plusieurs de nos agents vont parfois donner un coup de main aux frères convers, mais jusqu'à présent tous sont revenus à l'autobus.

De la Trappe à Rièze, le village le plus élevé du Hainaut, la route suivie par l'autobus longe la frontière, puis nous arrivons à l'Escaillère. Ce nom indique qu'il s'agit d'une ancienne carrière d'ardoises où l'on « écaillait la pierre ». L'arrêt suivant se fait à Cul-des-Sart où existait jadis



La descente vers Oignies.

un dépôt vicinal. Nous traversons encore Petite-Chapelle puis Le Brûly.

Du Brûly à Couvin, l'autobus va traverser près de 10 km de forêt, où l'on peut circuler sans rencontrer âme qui vive. On pourrait s'étonner de trouver encore de si vastes étendues de forêt, mais les statistiques de 1950 nous apprennent que le domaine forestier belge couvre les 19,7 p. c. du territoire.

**A TREIGNES ET A VIERVES
EN AUTOBUS.**

Ces deux villages bien connus par les amis de l'Entre-Sambre-et-Meuse bénéficient depuis peu d'une liaison quotidienne par autobus; en effet, les Vicinaux ont été autorisés à relier, par la route, les villages de Treignes et Vierves à Couvin. Formons le vœu que ce nouveau moyen de communication permettra à de nombreux tou-

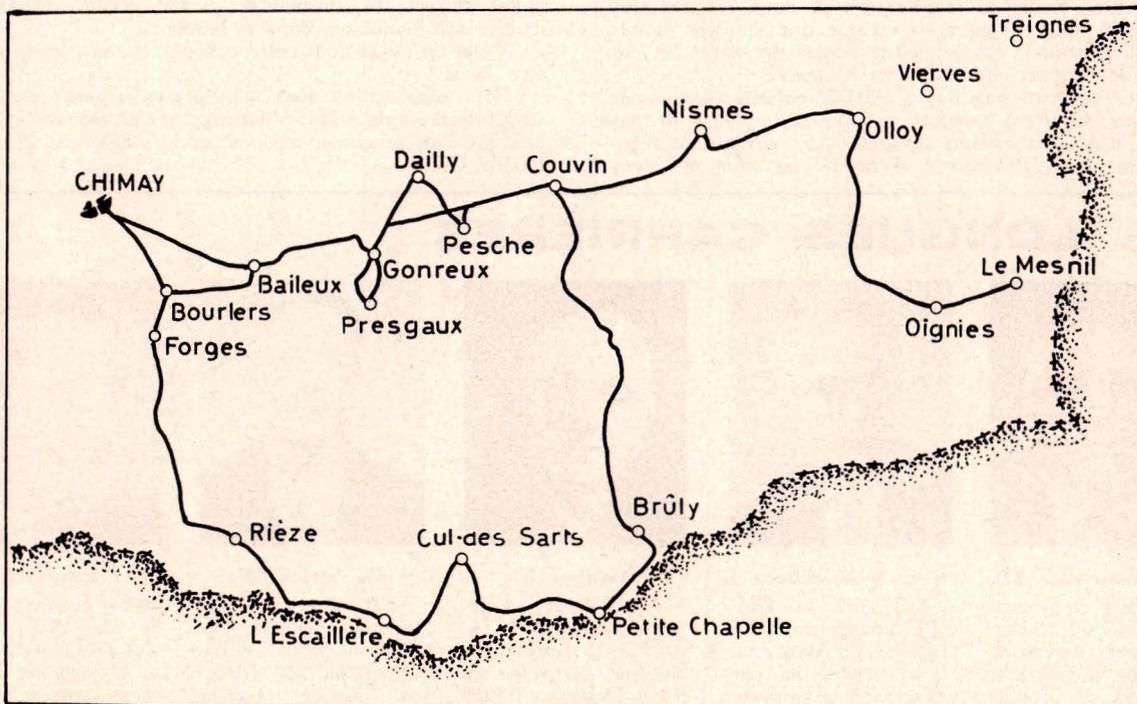
ristes hennuyers d'accéder rapidement et économiquement à une très belle région qui est restée trop longtemps délaissée.

★

Un jour viendra où les touristes, fuyant les centres touristiques trop connus, viendront plus nombreux à la découverte des sites de la vallée du Viroin, dans cette pointe de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Ils constateront que là tout concourt à retenir le touriste et à l'inciter à quitter la route pour emprunter, la canne à la main, un sentier caillouteux qui le mènera dans le secret des bois, dans un silence enchanteur.

Et dans notre vie quotidienne de robot involontaire, c'est là une détente physique et mentale qui bientôt deviendra non pas un luxe, mais une nécessité.



UNE FAMILLE AU GRAND CŒUR

Nos assistantes sociales se trouvent parfois devant des cas pénibles, mais il leur arrive aussi de rencontrer des gens qui, ayant eux-mêmes connu des revers, font tout leur possible pour aider leur prochain.

C'est ainsi que Mlle Chermanne, assistante sociale du Groupe du Hainaut (Charleroi) nous a signalé l'action particulièrement méritante, au point de vue social, d'une famille nombreuse des Vicinaux.

Il s'agit de M. et Mme Collet, de Jumet, qui hébergent en permanence, depuis quatre ans, soit des enfants dont les parents sont incapables d'assurer l'entretien, soit des enfants dits « cas sociaux », dont la garde leur est confiée par la Ligue des Familles nombreuses ou par des secrétariats paroissiaux. De plus, aux vacances, ils accueillent, depuis deux ans, des enfants de « personnes déplacées » venus de camps situés en Allemagne et, comme le plus souvent il s'agit de petits étrangers, ils ne bénéficient pas des allocations familiales.

Nous avons rendu visite à la famille Collet qui compte neuf enfants (deux filles et sept garçons dont quatre travaillent aujourd'hui comme ouvriers spécialisés). A notre arrivée, les grands étaient à l'usine mais, dans le jardin, un petit Parisien et un petit Marocain jouaient avec les autres petits Collet.

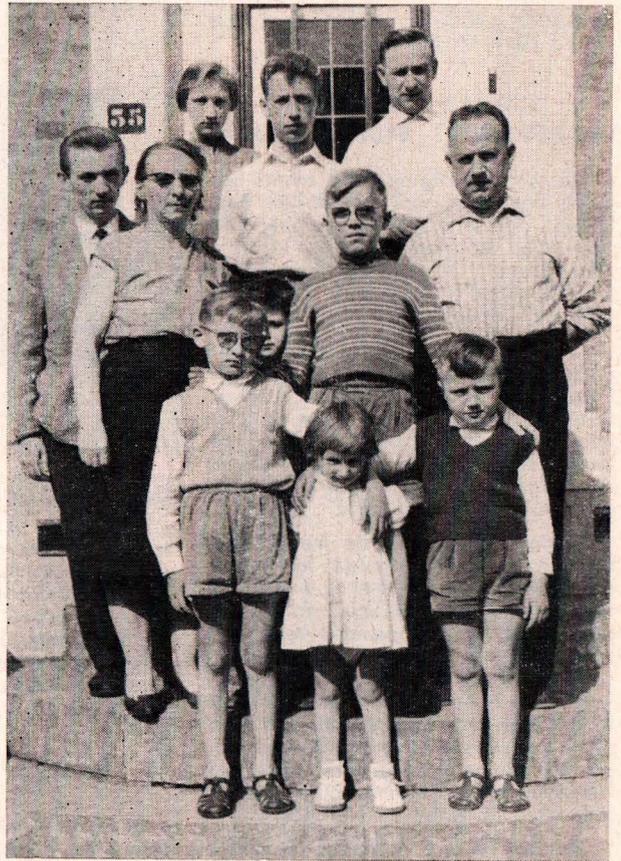
Bientôt, Madame Collet, répondant à nos questions, évoquait les années difficiles qu'elle passa, il y a dix ans, avec huit jeunes enfants, puis comment son mari lui proposa, un jour, de s'occuper d'un petit bébé dont la maman allait devoir entrer au sanatorium. Notre agent voyait souvent la mère et l'enfant sur son tram, tôt le matin, se rendant à une crèche à Charleroi ; Madame Collet accepta et garda l'enfant plusieurs mois et depuis, cela n'a plus arrêté ! Mme Collet va nous chercher des photos, dont chacune lui rappelle une anecdote, un souvenir caractéristique. Avec les petits étrangers, l'histoire est souvent la même : à l'arrivée, durcis par la vie, les visages sont renfermés, les regards méfiants, puis c'est l'étonnement de voir que l'on ne fait pas de différence ni à table, ni pour les jeux et quelques semaines après, lorsqu'il faut se quitter, tout le monde pleure à chaudes larmes.

Nous apprenons avec étonnement que les Sœurs de Saint-Vincent de Paul, de Paris, demandent à placer des petits enfants abandonnés en Belgique. Mme Collet ne cache pas qu'elle préfère plutôt garder des garçons que des filles, et elle s'honore d'avoir la confiance du Procureur du Roi et du Juge des Enfants qui lui confient fréquemment des cas urgents. C'est ce qui l'amène à continuer à jouer son rôle de maman, le premier dimanche du mois, à l'orphelinat de la Docherie, près de Charleroi où séjourne maintenant une de ses petites protégées temporaires, et nous sommes très ému lorsque Mme Collet nous raconte que d'autres petites filles de l'orphelinat, qui ne voient jamais personne, lui ont demandé de pouvoir aussi l'appeler Maman !

Car ne l'oublions pas, il y a 140.000 enfants abandonnés en Belgique. Ce n'est toutefois pas une raison pour ne pas tendre la main aux enfants apatrides, ces enfants de réfugiés Yougoslaves, Polonais et Tchèques qui sont nés dans

les camps et qui ne connaissent rien au-delà des limites des baraquements.

Pour conclure, nous ne pouvons mieux faire que citer un passage d'une lettre de remerciements qu'un mineur liégeois, père de huit enfants, qui dut faire un séjour en sana,



La famille Collet rassemblée devant la maison. Deux grands fils sont absents, mais d'autre part, les deux enfants « provisoirement adoptés » se trouvent l'un à droite, à l'avant-plan, l'autre à côté de Mme Collet.

adressa à la Direction des Vicinaux : « ... M. Collet s'est chargé de deux de mes enfants ; il ne se contente pas de belles paroles de consolation ; il fait mieux : il agit afin d'aider son semblable dans le besoin. »

Voilà un éloge dont notre collègue et son épouse peuvent être fiers.

Pour notre part, nous serions très heureux si, sur les 12.000 lecteurs de « Nos Vicinaux » il s'en trouvait quelques-uns qui, l'an prochain, aux vacances, songeaient à imiter la famille Collet.

LES LONGUES CARRIÈRES



Van Oosterwijck J.B.

Est entré en service le 16-5-1915 comme conducteur électrique au dépôt de Haacht (Brabant). Il totalisait 43 années de service au moment de la retraite.



Van de Kerckhove J.

A début le 28-9-1919 comme ouvrier à l'atelier d'Assebroek. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1^{re} cl.



Matthys E.

Ayant débuté à l'atelier d'Assebroek le 14-4-1913, il devint conducteur électrique en 1914. Désigné en 1919 pour l'entretien des sous-stations, il passa de nouveau au Mouvement en 1933.



De Steuer Ch.

Est entré en service au mouvement le 1-6-1921 au dépôt de Destelbergen. Il a terminé sa carrière comme chef-receveur.



Paques G.

Est entré en service le 21-9-1922 à l'atelier de Liège-St-Gilles. Il a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite.

Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 30 JUIN 1961.

Les équipes de tête (celles ayant dépassé 2 ans sans accident chômant) maintiennent leurs positions. Nous leur souhaitons bonne route.

En deuxième position nous remarquons d'abord l'équipe 2 de la Flandre Occidentale. Serait-ce la première équipe de ce groupe qui atteindrait les 1.000 jours? L'équipe 5 mène la poursuite.

En Flandre Orientale, l'équipe 5 a pris une bonne avance. Est-elle en route pour atteindre une seconde fois 1.000 jours?

Au Groupe Namur-Luxembourg s'est formé un peloton de 3 équipes (n^{os} 1-2 et 5). Vont-elles rester ensemble? Nous les suivrons attentivement.

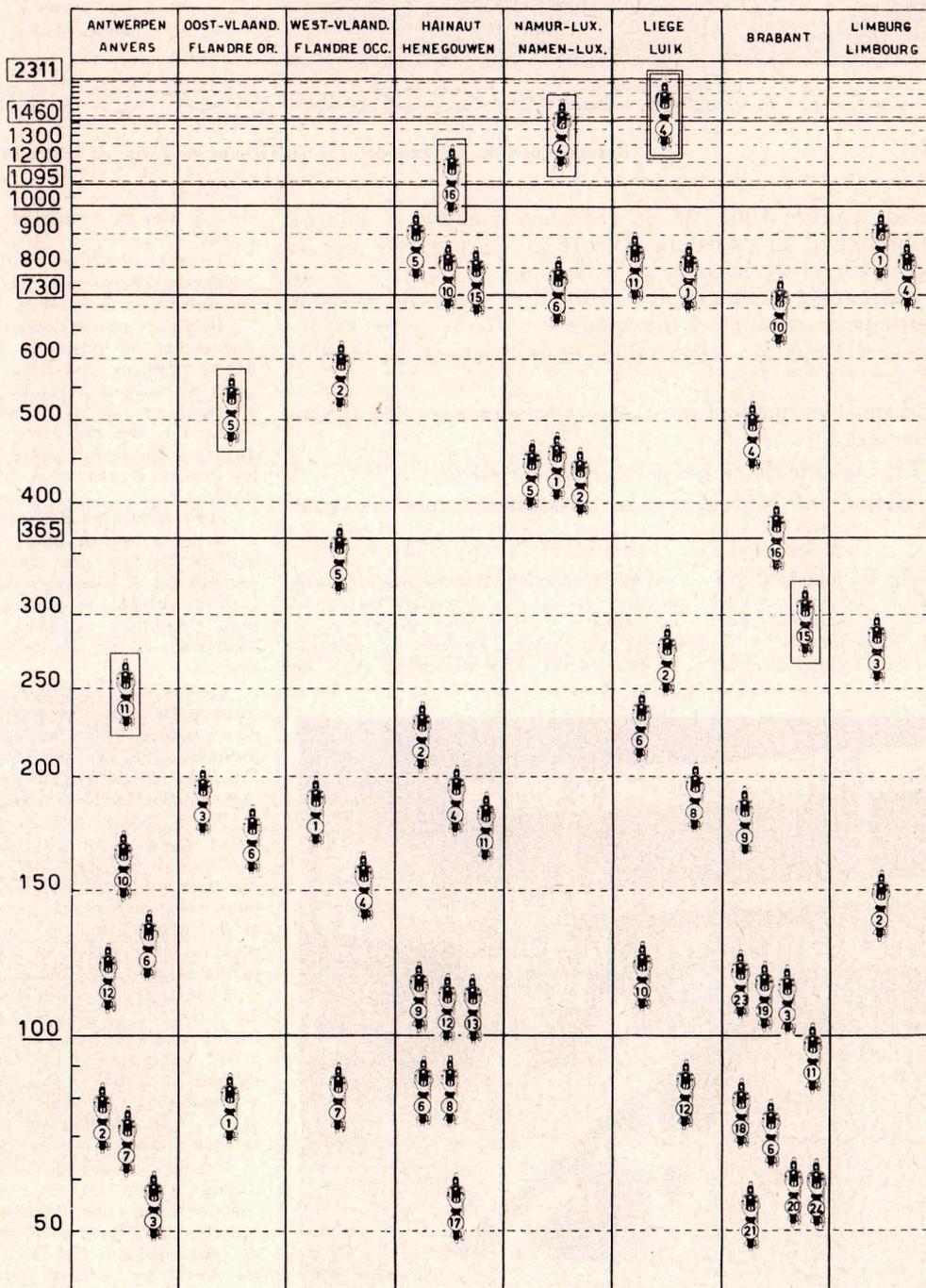
Le Groupe du Brabant a également

deux équipes en deuxième position, notamment les n^{os} 4 et 16.

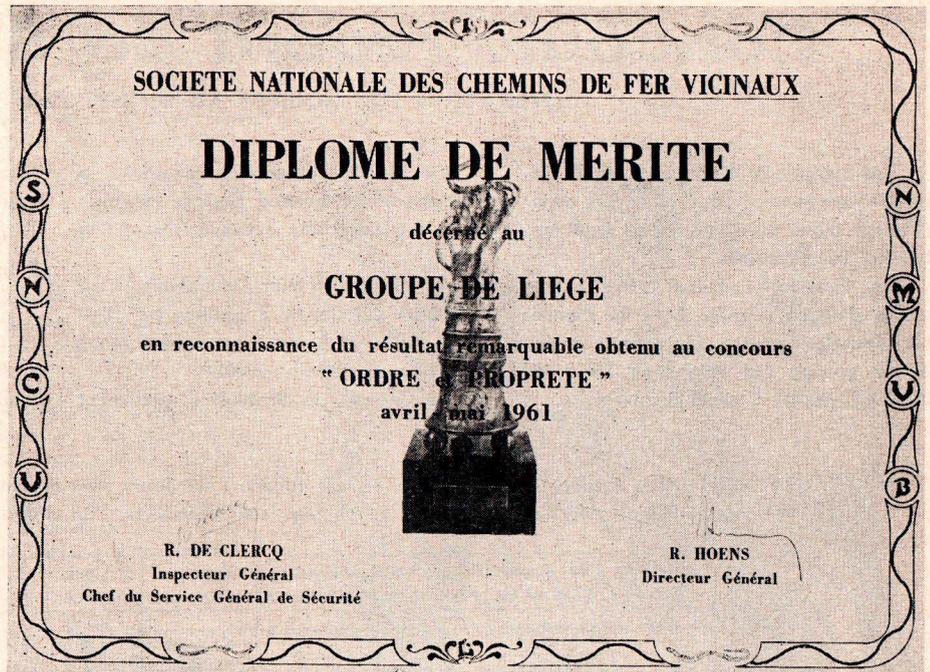
Mais que se passe-t-il au Groupe d'Anvers? Aucune équipe dans les premiers rangs! En tout cas, nous souhaitons les revoir prochainement.

Persévérance! Vigilance! La course continue.

N. B. — Les équipes qui atteignent, ou ont atteint, 1.000 jours sans accident ont leur numéro entouré d'un trait et celles qui ont 2.000 jours sont encadrées d'un double trait.



Le
Groupe de Liège
remporte
le concours
« ORDRE
ET PROPRETÉ »
1961



Reproduction du diplôme décerné au Groupe de Liège en juillet 1961.

AU début de l'année 1961, M. le Directeur Général a autorisé l'organisation d'un concours d'ordre et de propreté par le Service Général de Sécurité et d'Hygiène.

Il est indubitable qu'un climat d'ordre et de propreté constitue un facteur important de sécurité et d'hygiène.

Si nous nous référons au dictionnaire, nous trouvons les définitions suivantes :

ORDRE : disposition méthodique, utile et harmonieuse des choses régulièrement classées.

PROPRETE : qualité de ce qui est exempt de saleté.

Ces deux définitions renferment en elles-mêmes tout un programme.

Quelles que soient les fonctions d'un agent au sein de la Société, qu'elles soient administratives ou manuelles, l'ordre y joue un rôle prépondérant.

On voit encore trop fréquemment un

ouvrier cherchant un outil pendant cinq minutes et qui, en désespoir de cause, en utilise un autre, non adapté, et se blesse ; ou encore, l'employé qui dérange le peu d'ordre existant sur sa table de

travail afin de retrouver un document égaré.

L'ordre constitue d'ailleurs un des meilleurs critères pour juger le niveau de stabilité et d'équilibre d'un individu.

Il n'y a rien de plus désolant que d'examiner un poste de travail où les objets traînent pêle-mêle, que ce soit dans un bureau, dans un magasin, sur les établis, sur le sol ou dans les fosses.

Et que dire des ateliers, où rien ne distingue les limites entre les magasins, les centres d'activité et les tas de matériaux !

Que de risques d'accidents !

Il n'y a rien de plus anti-hygiénique que de trouver des armoires-vestiaires encombrées de vieilleries inutilisées et de chiffons imbibés de graisse, des installations sanitaires souillées par manque d'entretien et par désinvolture des utilisateurs.

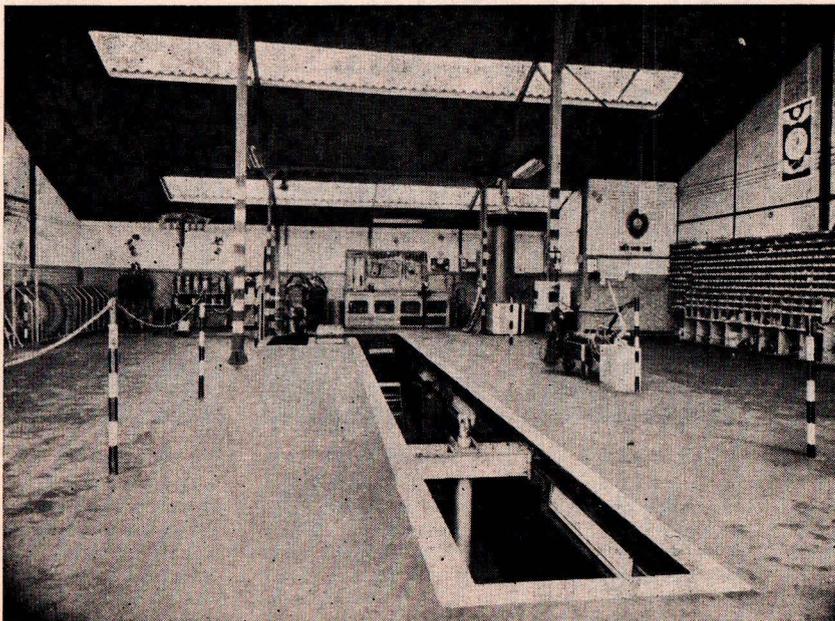
Que dire des installations sociales où traînent les restes des repas, des mégots de cigarettes et des morceaux de vieux journaux, ainsi que des locaux dits « infirmerie » où la poussière et le désordre règnent en souverain maître.

Il n'y a enfin rien de plus décourageant que de voir des salles de garde jonchées de débris, aux murs tapissés d'avis jaunies et superposés, et dont certains sont périmés depuis belle lurette, et du matériel roulant dont la malpropreté, surtout intérieure, fait une triste publicité pour une Société.

Heureusement, pareil tableau n'a pas été trouvé à la S.N.C.V., mais néanmoins, il existe encore, pour certains, une marge importante entre « la disposition méthodique, utile, harmonieuse » et la « qualité de ce qui est exempt de saleté » du dictionnaire d'une part, et la réalité d'autre part.

Pour l'ensemble du réseau, le bilan, il faut le dire, est encourageant. Dans chaque atelier, dans chaque dépôt de la Société, un effort, parfois considérable, de rationalisation des lieux de travail a été réalisé et a fourni un résultat non négligeable.

Ceci prouve à suffisance que le jury, chargé par le Service Général de Sécurité de départager les différents groupes



Le petit atelier d'entretien du dépôt d'Omal, situé au milieu du Condroz, à 25 Km de Liège, est un modèle d'ordre et de propreté.

au concours « ORDRE ET PROPRETE » 1961, n'a pas eu la tâche aisée.

Il a visité une cinquantaine de dépôts et ateliers de la S.N.C.V. et a pu constater combien grands avaient été les efforts fournis par certains groupes.

Il y a lieu de croire néanmoins, que nos amis du Groupe de Liège ont participé à ce concours avec grand enthousiasme, car ils en sortent vainqueurs indiscutables.

Que ce soit à Omal, à Warzée, à Spa, à Eupen, à Bressoux, à Saint-Gilles, à Rocourt, pour ne citer que les dépôts visités, les membres du jury ont fouiné, ont retourné le moindre recoin, ont ouvert des portes, des armoires vestiaires, des coffrets de dépannage, des armoires d'outillage : tout était parfaitement en ordre.

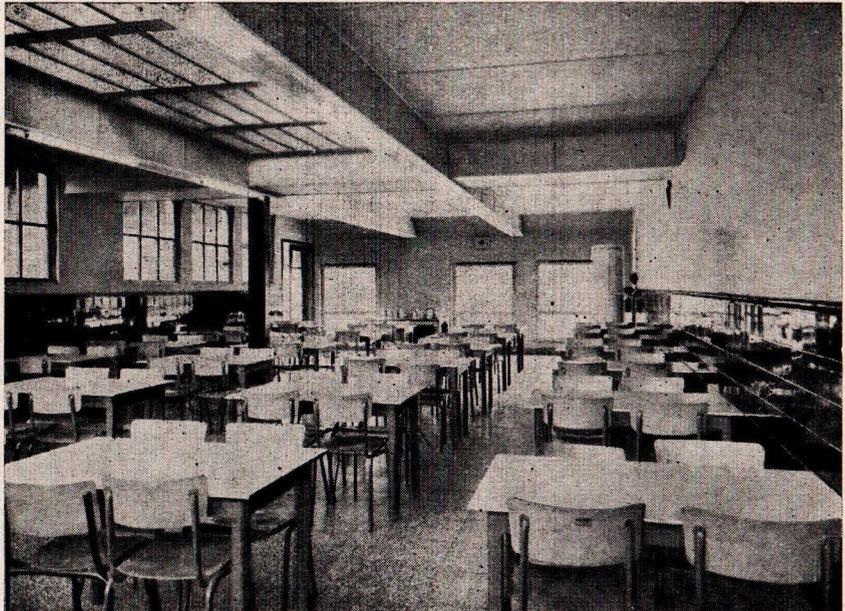
Trouvant que c'était trop beau, ils se sont rabattus vers les magasins, les installations sanitaires et sociales : toujours le même style d'ordre et de propreté.

Il leur restait une chance : le matériel roulant, non celui qui fièrement se pavait dans le dépôt, mais celui circulant sur les routes !

Mais non, au travers des glaces nettes des véhicules, se profilait le beau paysage des Ardennes liégeoises. Oui, le Groupe de Liège a mérité largement sa victoire.

Cependant, lui non plus n'a pas que des dépôts flambant neufs et pourtant ce qu'il y a de remarquable, c'est l'homogénéité qui s'en dégage.

On constate que l'aspect du dépôt ne relève pas uniquement du bon vouloir du chef local, mais que c'est le résultat



Le réfectoire mis à la disposition des agents de l'atelier de Liège-St-Gilles.

d'un véritable travail d'équipe, où chacun assume la mission confiée.

Monsieur le directeur Botton et tout son personnel méritent un grand bravo pour le résultat magnifique qu'ils ont obtenu.

Mais si les vivats s'adressent au Groupe de Liège, il ne faut pas oublier les autres, ceux qui également ont réalisé de brillantes performances.

Et nous citerons tout particulièrement

les dépôts et ateliers d'Andenne, de Malines, de Lanaken, de Courtrai, de Dilbeek et de Wellin .

Demain, la vie continue ; que chacun essaye d'améliorer chaque jour un détail d'ordre et de propreté.

Aussi, ceux qui aujourd'hui ne sont pas montés sur le pavois par suite de certaines imperfections, pourront le faire et ceux qui dès à présent s'en sont montrés dignes, y resteront.

IN MEMORIAM

Le matin du vendredi 23 juin, une nouvelle frappait de stupeur le personnel de l'atelier et du dépôt de Destelbergen : M. Armand Verhoeven, commis principal, était décédé inopinément la veille au soir.



Depuis plusieurs années, il remplissait les fonctions d'adjoint au chef de service de la Sécurité dans le Groupe de la Flandre Orientale ; à ce titre, il assistait aux réunions de la sécurité à l'échelon

national. M. Armand Verhoeven était bien connu de tous les délégués et à trois reprises, en compagnie de M. Desmedt, il était venu à Bruxelles prendre possession du trophée L. de Lichtervelde. Hélas, alors qu'il considérait comme un apostolat de protéger ses camarades contre les dangers de tout genre qui les

menacent, il a lui-même été brusquement enlevé à l'affection de son épouse et de ses deux enfants.

Son souvenir restera vivant dans la mémoire de tous ceux qui l'ont connu et, en leur nom, « Nos Vicinaux » adresse à sa famille l'expression de ses vives condoléances.

La lutte contre les accidents de nos ateliers

Au cours du mois de juillet, l'atelier de Jumet (139 hommes) et l'atelier d'Hasselt (120 hommes) ont atteint **1.000 jours sans accident chômant**.

Le personnel de l'atelier d'Hasselt avait été invité à fêter cette victoire en famille, le 29 juillet dernier, au domaine provincial de Bokrijk.

Plus de 450 personnes avaient répondu à l'appel des organisateurs et c'était bien la première fois, au Groupe du Limbourg, qu'un aussi grand nombre d'agents des Vicinaux se trouvaient réunis avec leur famille. En effet, l'atelier d'Hasselt compte 120 agents et, comme au Limbourg les familles nombreuses sont chose courante, il fallut trouver un local suffisamment grand. Le choix se porta sur le bel établissement « Dennenhof », situé dans l'admirable cadre de verdure du domaine provincial.

Après une allocution de M. Haenen, chef de la Sécurité, qui rappela les prix déjà remportés antérieurement, M. Mornard, Ingénieur en Chef, représentant M. De Clercq, Inspecteur Général, prit la parole et fit part de la satisfaction exprimée par M. le Directeur Général ; au cours de son discours, M. Mornard demanda notamment aux épouses d'aider le Service Général dans sa lutte contre les accidents sur le chemin du travail.

Puis un plantureux goûter fut servi, au son d'un excellent orchestre. Après quoi, M. le Directeur Van Autgaerden dit à son personnel toute la fierté qu'il éprouvait devant ce remarquable effort ; il procéda ensuite lui-même à la distribution des cadeaux traditionnels qui furent accueillis avec plaisir par tous les participants.

Nous relaterons dans le numéro de septembre-octobre les détails de la fête organisée à Jumet à la même occasion.

Un défilé historique de tramways à Copenhague

En mai dernier, Copenhague a reçu les congressistes de l'Union Internationale des Transports Publics, association dont nous avons parlé dans le numéro 72 de « Nos Vicinaux ».

En présence de plus de 1.000 participants, le Congrès fut inauguré par le Roi Christian IX. Au cours des



D'élégantes Danoises, habillées comme en 1900, prennent place sur l'impériale de ce tram électrique.

séances de travail, d'intéressants rapports furent discutés, notamment celui qui était présenté par notre Inspecteur Général, M. De Clercq, sur « L'usage des machines électroniques dans les entreprises de transports publics ».

A l'occasion du 50^{me} anniversaire de la reprise, par la Municipalité, des services de tramways de Copenhague, un défilé historique d'anciens et de nouveaux tramways fut organisé. Le parcours du cortège emprunta les lignes du réseau urbain de Copenhague et obtint un grand succès



Un tram à cheval, avec attelage de 4 chevaux, ouvrait le cortège, qui intéressa les jeunes et les vieux.

de curiosité auprès du public, qui se pressa sur quatre rangs pour l'admirer.

Après un défilé, dont toute la presse danoise parla, les véhicules furent rassemblés sur un vaste terrain d'exposition dans un faubourg de la ville.

Voici trois photos que nous devons à l'amabilité de M. Valenius, rédacteur du bulletin d'information d'une société productrice d'électricité et exploitant un réseau de tramways.

(Sporvejs Aktieselskab.)



Ce même tram à impériale, remarquablement conservé, circule avec sa remorque à plate-forme ouverte.