

CHRONIQUE VICINALE NAMUROISE

A TRAVERS LA PRESSE DE L'EPOQUE

1950-1955

JACQUES DUPONT

CHRONIQUE VICINALE NAMUROISE

A TRAVERS LA PRESSE DE L'EPOQUE

1950-1955

JACQUES DUPONT

AVANT-PROPOS

Ce fascicule, relatif aux années 1950-1955 sera le dernier de cette chronique, qui aurait dû s'intituler "Chronique des Lignes Ferrées Vicinales de la Province de Namur".

C'est en effet à partir de 1952 que les trams cèderont la place aux autobus, pour être totalement disparus en 1955 de la scène namuroise.

Cette chronique, mieux qu'une étude historique, nous aura fait revivre ou découvrir le temps des bons vieux trams qui prirent une part si importante dans le développement économique de notre province.

Nous aurons ainsi pu assister à leur naissance, à leur développement, puis à leur disparition.

Leur remplacement par des autobus fut-il un bien ou un mal ? La question reste toujours posée.

Signalons en passant qu'en 1950, soit deux ans avant la suppression des trams, la S.N.C.V. avait encore réalisé un bénéfice de 46 millions, alors que maintenant ... Mais cela, c'est une autre histoire !

Puisse le lecteur trouver, en parcourant cette chronique, autant de plaisir que vous en avons nous-même éprouvé à la réaliser !

MV

VERS L'AVENIR 5/1/1950

UNE VOITURE SUR LA VOIE DU VICINAL

Mardi, vers 19 heures, une nappe de brouillard s'étendait sur la chaussée de Spy.

Dans le virage qui précède l'entrée du village d'Onoz, une voiture pilotée par Mr Joseph Peron, négociant à Charleroi, ébloui par un autre véhicule, heurta la bordure du vicinal et s'engagea sur la voie ferrée sans subir de dommages.

Par chance, l'accident est survenu quelques minutes après le passage du tram électrique venant de Namur.

On ne déplore aucun blessé. L'accident est dû au brouillard.

VERS L'AVENIR 18/1/1950

VOLTURE CONTRE TRAM

Mardi à 11 heures, rue Pépin à Namur, le tram n° 5 conduit par le wattman Eugène Detrixhe, de Wépion, est entré en collision avec le camion de Monsieur Henri Dubois, de Namur.

Le rétroviseur du tram a été brisé et le camion a subi quelques dégâts matériels. La police communale a fait les constatations.

VERS L'AVENIR 19/1/1950

UNE FEMME TOMBE DU TRAM

Mardi, vers 14 heures 30, à hauteur du parc Louise-Marie à Namur, Mme Simone Geniesse, épouse Ladry, de Rhisnes, voulant sauter d'un tram en marche vers Salzinnes, a fait une chute. Elle a été très légèrement blessée au genou.

La police de Namur s'est rendue sur place.

VERS L'AVENIR 21/1/1950

PIETON RENVERSE PAR UN TRAM

Lundi, vers 15 heures 30, avenue Albert 1er, un piéton, Mr Albert Dinaron, a été renversé par un tram de la ligne n° 5. Il n'a été blessé que très légèrement. La police de Namur s'est rendue sur place.

REPRISE DE LA LIGNE D'AUTOBUS NAMUR-PONTILLAS PAR LA S.N.C.V.

A partir du 6 février prochain, la S.N.C.V. exploitera la ligne de Namur-Pl. St-Nicolas-Gelbressée-Pontillas-Burdinne.

La firme Latour continuera jusqu'à nouvel ordre l'exploitation de la ligne Namur-Vezin.

VERS L'AVENIR 29/1/1950

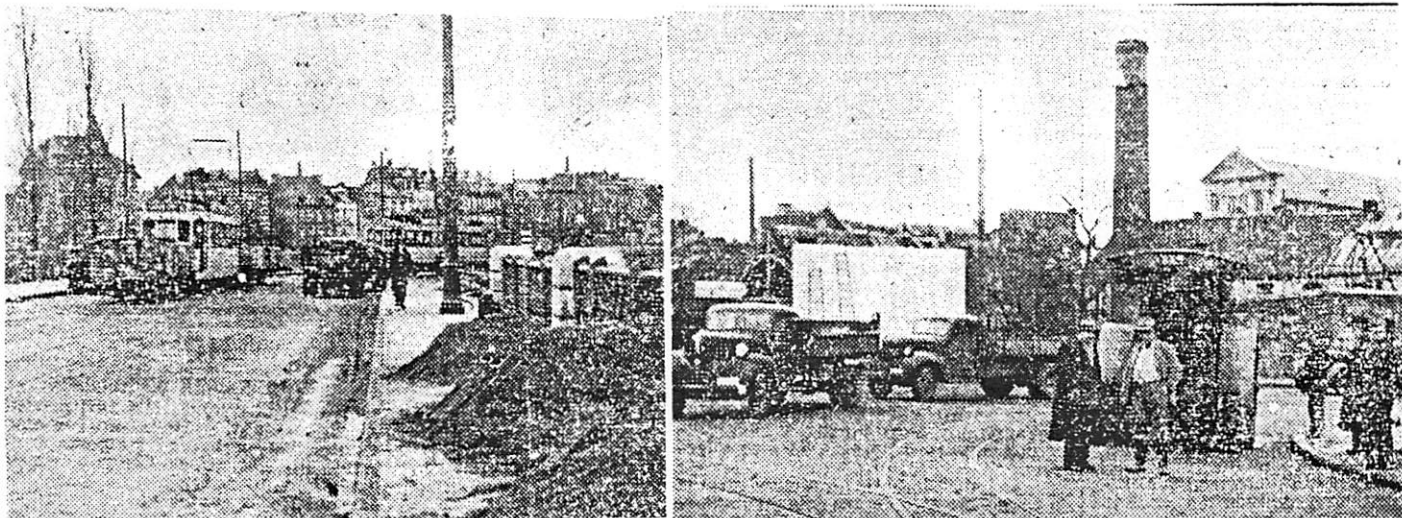
ACCROCHAGE

Samedi, vers 9 heures 45, rue Emile Cuvelier à Namur, un camion de la firme Latour est entré en collision avec le tram n° 5, conduit par Mr Léopold Copette, de Namur.

Tout se borne à quelques dégâts matériels. La police de Namur a enquêté.

VERS L'AVENIR 3/2/1950

AU PONT DE FRANCE



Mercredi matin, la circulation a été interdite pendant plusieurs heures et détournée par le pont de l'Evêché. Cette mesure avait été prise par le service des Ponts et Chaussées qui faisait procéder à des essais de résistance du nouveau pont. Trams, camion, rouleau compresseur, défilèrent à plusieurs reprises sur le tablier. Notre montage représente deux aspects de cette opération. (Photos « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 5/2/1950



— Avou l' verglas, i' n' passe pus d'autos, vaici, Françwès.

— Qu'est-ce qu'on va fé ?

— Bin, do tram-stop, d'abord.

VERS L'AVENIR 8/2/1950

SAINT-SERVAIS

La reconstruction du « Pont de Bois »

On sait que depuis quelques mois ont été entrepris les travaux de réfection du « Pont de Bois », chaussée de Waterloo à Saint-Servais. Afin de ne pas couper totalement la circulation, cette reconstruction, effectuée par la firme Mylle, se fait par étapes. Le coté droit (en montant) a été remis en état.

Aussi, vendredi, dès potron-minet, des équipes de la S.N.C.V. commencent à éventrer la chaussée pour réaliser les liaisons qui permettront aux trams de passer sur le nouveau morceau de pont. Avec les ouvriers occupés sur le pont lui-même, les maçons et les terrassiers

travaillant dans les ruines et les maisons proches, les poseurs des téléphones et de l'électricité creusant des tranchées, le quartier tout entier n'était plus qu'un vaste chantier dans lequel résonnaient les coups de pioches et de marteaux. Et la place réservée aux évolutions du trafic routier et des piétons se trouvait réduite à sa plus simple expression.

Selon les prévisions, le raccordement des voies du tram devait s'effectuer dans la nuit de mardi à mercredi.

Un calme relatif s'établira sur le « Pont de Bois » en attendant les futurs travaux nécessités par l'avancement de la reconstruction.

VERS L'AVENIR 12/2/1950

POTEAU RENVERSE RUE DU VICINAL

Une excavatrice appartenant à Mr Bouchat et qui manoeuvrait peu avant midi au cours des travaux effectués rue du Vicinal, a culbuté un poteau soutenant les câbles du tramway.

Le trafic des tramways a subi des perturbations pendant plusieurs heures.

VERS L'AVENIR 14/2/1950

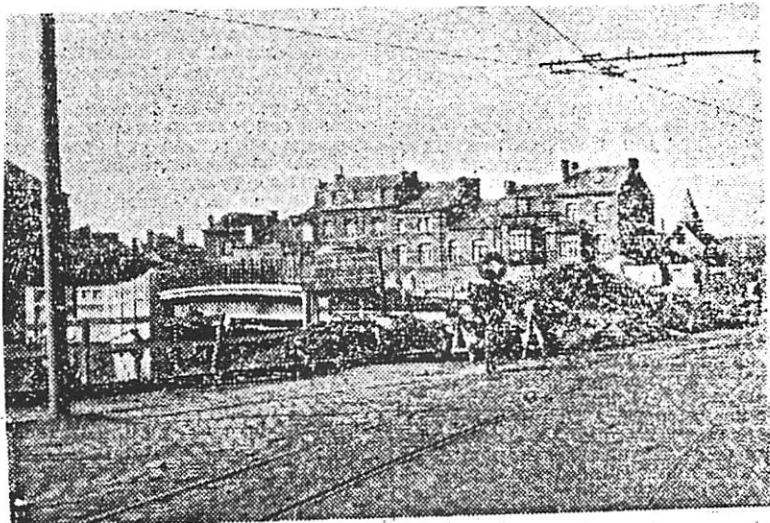
Un camion s'enlisait

Il est midi dix, avenue du Vicinal, cette artère que les travaux en cours ont transformée en cloaque semé de trous béants. Trams, camions, autos y serpentent à plaisir autour des obstacles, tandis que les ouvriers s'affairent et que la grue excavatrice ronfle sourdement. Tout à coup, arrêt brutal. Un des camions qui transportent la terre s'est imprudemment aventuré près d'une tranchée. Les roues arrières tombent et restent calées dans la boue. Aussitôt, c'est l'embouteillage parfait. Les trams s'arrêtent, coinçant les autos téméraires qui ont cru pouvoir passer.

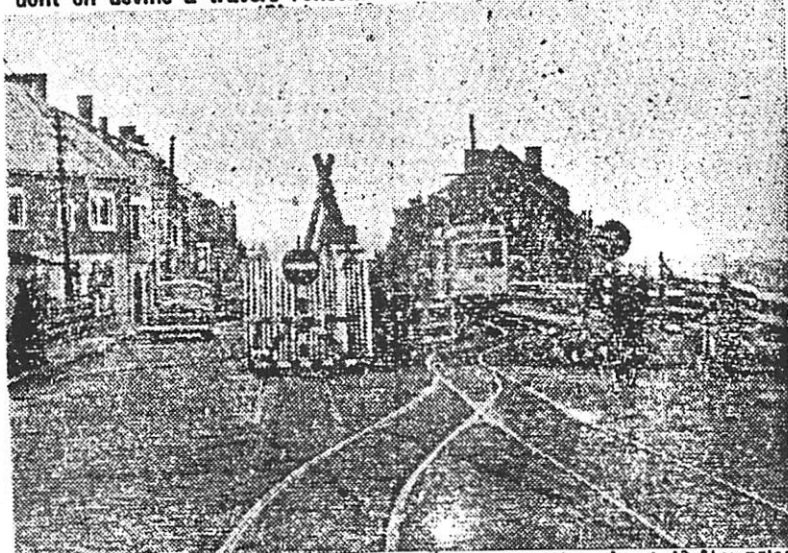
L'instant est grave. Mais, soudain, un agent de police surgit d'un tram et prend l'affaire en mains. La grue roulante cesse de creuser le sol et vient se placer à angle droit devant le camion enlisé. Un câble relie les deux véhicules et la grue démarre. Quelques soubresauts, une inclinaison dangereuse et les roues s'arrachent du sol.

Deux ou trois gestes impératifs de l'homme au casque blanc et les files de camions se mettent docilement en marche. Les trams s'ébranlent à leur tour et rattrapent les impatients qui avaient cru préférable d'affronter la fange pour éviter une trop longue attente.

VERS L'AVENIR 21/2/1950



Comme nous l'avons déjà signalé, les travaux au pont de la rue du Vicinal à Namur, surplombant la ligne Namur-Tirlemont, sont entrés dans leur stade final. Les voles du tram sont déjà posées sur le tablier et les garde-fous, beau travail de ferronnerie, sont installés. Voici une photo du pont dont on devine à travers l'encombrement du chantier, l'allure élégante.



Le cliché ci-dessus donne un aspect détaillé des moeurs qui ont dû être prises par suite des travaux au « Pont de Bois », à Saint-Sarvais. Les voitures et autres véhicules venant de Namur empruntent la partie du pont non encore atteinte par les travaux qui sont actuellement en cours au centre de l'ouvrage. La partie bétonnée est réservée aux seuls trams et aux piétons. Les véhicules roulant vers Namur sont toujours détournés par la rue de la Laide Coupe, à Belgrade. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 9/3/1950

IL TOMBE DU TRAM

Alors que le tram n° 4 allant vers Profondeville, passait dans la rue de Fer, mardi, à 16 heures 15, un écolier, Jean Collard, tomba de la plateforme sur la rue.

Le jeune garçon s'en tire heureusement avec quelques blessures sans gravité.

VERS L'AVENIR 11/3/1950

LE SERVICE DES TRAMS SERA RENFORCE LE 12 MARS

La S.N.C.V. nous prie de porter à la connaissance de nos lecteurs que le dimanche 12 mars prochain, le service n° 2 Namur-Gare-Briquetteries circulera toute la journée, à partir de 8 h. 25 à Namur-Gare.

D'autre part, les services n° 5 et 8 observeront la cadence des 12 minutes à partir de 8 heures.

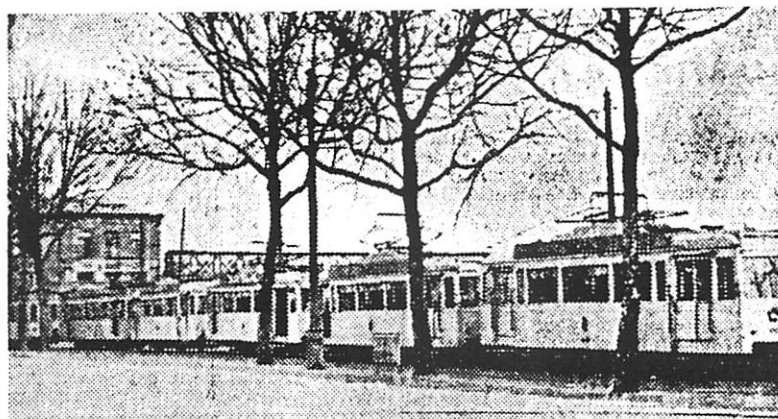
Note: Le 12 mars 1950 se déroulait la consultation populaire sur la "question royale"

VERS L'AVENIR 25/3/1950

GREVE A NAMUR

Chez les tramwaymen de Namur, deux grèves d'une heure ont eu lieu ce vendredi 24 mars, la première de 10 à 11 heures, la seconde de 16 à 17 heures.

Cette mesure n'a affecté que les services de la ville. Les convois extraurbains ont continué à rouler.



Une vue des trams à l'arrêt pendant la grève.

LES ABONNES AUX VICINAUX

On nous adresse les doléances suivantes:

" Par suite d'instructions erronnées reçues de Bruxelles, certains abonnements ont été augmentés indûment.

Croyez-vous qu'après rectification on ait averti les clients lésés ?

Non, on attend leurs réclamations !

Et bien, réclamez, Messieurs les abonnés !

Réclamez aussi la publication d'un tarif des abonnements qui ne soit pas sujet à des modifications continuelles et factices."

VERS L'AVENIR 1/4/1950

LEGERS DEGATS

Jeudi, vers 14 heures 25, rue de Marchovelette à Namur, un autobus de la S.N.C.V., piloté par Mr Alfred Chevolet, de Gelbressée, a heurté une automobile en stationnement.

Les deux véhicules ont subi de légers dégâts.

La police de Namur a fait les constatations.

VERS L'AVENIR 6/4/1950

AMATEURS DE CUIVRE ROUGE

J. et H. D..., de Namur, ont volé à Suarlée et à Malonne, des barres de cuivre rouge appartenant à la S.N.C.V., qu'ils ont arrachées à coups de marteau et de burin des voitures de trams auxquelles elles étaient fixées.

Le Tribunal correctionnel les a condamnés chacun à quatre mois d'emprisonnement et 500 francs d'amende.

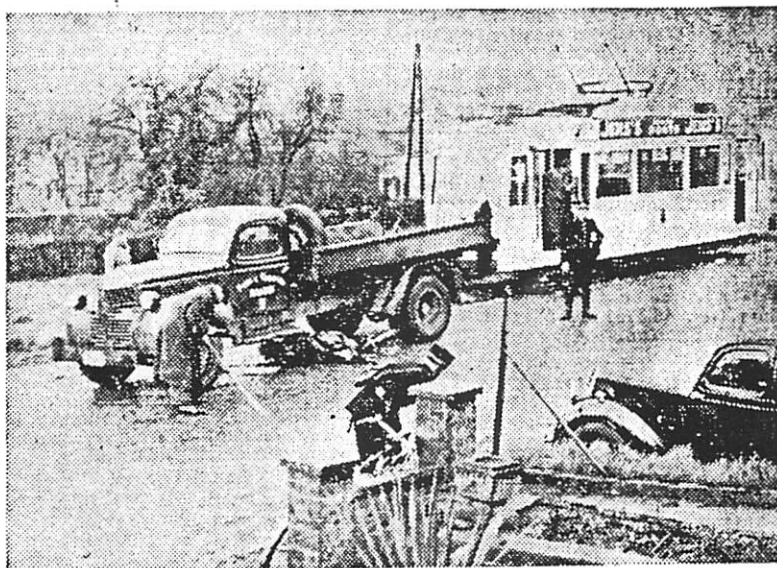
VERS L'AVENIR 18/4/1950

ACCIDENT A MALONNE

Au cours d'une manœuvre de dépassement

UNE MOTO DERAPE À BAUCE-MALONNE

Une femme est tuée



Une vue des lieux de l'accident. Aidé par la gendarmerie, l'expert Fissette procède aux constatations. On remarque la moto sous le camion.

Pendant plusieurs heures, les trams | été empêchée par la présence du ca-
furent bloqués, leur circulation ayant | mion des Ponts et Chaussées

VERS L'AVENIR 19/4/1950

Les autobus vont remplacer les trams

M. l'échevin des Travaux signale encore que la ville, qui avait émis le vœu de voir les trams remplacés progressivement par des autobus, vient d'apprendre que satisfaction lui serait donnée, de façon à faciliter la solution du délicat problème de la circulation dans la ville.

On commencera prochainement par l'instauration d'un service Namur-Profondeville. S'il donne satisfaction, la ligne sera démontée. Une seconde phase de la réorganisation sera entreprise en juillet, si les premiers essais sont concluants. Les trams seront remplacés par des autobus entre Salzinnes et le faubourg Saint-Nicolas.

L'an prochain, on en viendra à la ligne gare de Namur-gare de Jambes. Ainsi, plus aucun tram ne circulera dans la partie encombrée de la ville.

M. Servais demande au Conseil communal de renouveler son accord de principe, étant entendu qu'une démarche sera faite en vue d'obtenir des services d'autobus effectués par des véhicules convenables d'un type confortable et d'un aspect extérieur digne d'une région touristique.

D'autre part, le Collège échevinal demandera que, dans toute la mesure du possible, le personnel actuellement en service soit conservé lors du changement de régime. Le Conseil admet ces propositions et la séance publique est levée à 21 h. 35.

VERS L'AVENIR 22/4/1950

TRAMS ET AUTOBUS

Une délégation de la Centrale Chrétienne des Services Publics, composée de Mr Van Hove, secrétaire permanent, et Mr Fadeur, président, a été reçue par MM. Focant et Delvaux, députés permanents de Namur.

La délégation a exposé la question du remplacement des trams par des autobus dans la région namuroise et a fait valoir les arguments de l'organisation chrétienne qui s'oppose énergiquement à cette substitution.

La question des autobus

A propos de la récente mesure communale au sujet du remplacement progressif des trams par des autobus, un lecteur nous envoie les impressions suivantes :

« La décision prise de remplacer les trams par des autobus suscite une grande satisfaction parmi le public et déjà les suggestions affluent.

Personne ne met en doute le succès de cette rénovation des moyens de transport en commun dans une ville touristique.

Tel souhaite vivement que la ligne Namur-Gare-Citadelle soit mise en service à bref délai et que les difficultés d'ordre technique que cette opération va susciter soient rapidement apaisées dans un esprit de bonne volonté réciproque.

Tel autre suggère l'adoption de véhicules avec « impériales », ainsi qu'on en trouve à Londres notamment. Voilà une idée qui donnerait à notre ville un cachet original. Outre que la capacité de transport en serait augmentée de façon appréciable, Namur se classerait d'emblée en tête du progrès.

Tel autre encore insiste pour que les véhicules à mettre en service présentent un aspect aussi élégant que les auto-cars des entreprises privées, ce qui, assurent-ils, n'est pas si difficile ».

Nous nous faisons volontiers l'écho de ces vœux comme des nombreux remerciements adressés à nos édiles pour la ténacité de leurs efforts en vue de faire de notre bonne ville un « centre » réellement intéressant.

VERS L'AVENIR 27/4/1950

AU PONT D'HASTEDON

Mardi soir, une activité fébrile régnait dans le quartier de la rue du Vicinal et de la place d'Hastedon.

Des équipes de la S.N.C.V., à la lueur de fortes lampes, dévotaient avec ardeur, des rails attendaient d'être placés, les wagons de ballast étaient à pied d'œuvre et les voyageurs des derniers trams 8 durent être transbordés.

Aussi, mercredi matin, surprise lorsqu'on vit les trams s'engager hésitants et un peu solennels sur le nouveau pont.

Pour beaucoup de voyageurs, ce fut une inauguration.

VERS L'AVENIR 29/4/1950

DEUX VOITURES entrent violemment en collision, A WEPION



La gendarmerie de Namur est venue sur place mener l'enquête. Le trafic des trams notamment, a subi quelques perturbations.

PROFONDEVILLE

Les autobus

La résolution suivante a été prise par le Conseil communal de Profondeville :

Le Conseil communal de Profondeville, en sa séance du 21 courant, donne un accord de principe, par 5 voix contre 4, pour le remplacement des tramways par des autobus, afin de permettre l'élargissement de la chaussée, depuis Foz-Wépion jusqu'à Profondeville et la réfection à La Plante, ce qui favorisera, sans conteste, le trafic routier vers la vallée de la Meuse, en général, et Profondeville en particulier, pour autant, toutefois, qu'il ait toutes garanties quant à la régularité des horaires, en toutes saisons, et que les véhicules appelés à desservir la ligne touristique Namur-Profondeville soient d'un type très confortable, bien suspendue, chauffés l'hiver, comme les tramways, et d'un aspect extérieur digne de notre région touristique.

En outre, en vue de favoriser le tourisme, ces autobus devront être pourvus d'un toit ouvrant, afin de pouvoir ainsi remplacer, l'été, les voitures du type « baladeuse » et inciter l'étranger à faire la promenade Namur-Profondeville et vice-versa.

L'essai d'autobus muni « d'impériale » serait également souhaitable pour l'été.

Le Conseil communal émet d'autre

re du possible, le personnel actuellement en service soit conservé lors du changement de régime.

Le Conseil communal prenant note que le trajet se fera en trente minutes au lieu de quarante en tram, considère donc que Profondeville sera desservi toutes les trente minutes, hiver comme été, afin de permettre aux personnes devant prendre un train à Namur, vers 7 h. 30, de quitter Profondeville à 7 h. au lieu de 6 heures. Cette mesure est de nature à favoriser grandement l'installation d'étrangers à Profondeville, en toute saison.

Le Conseil communal souhaite qu'aux heures de pointe, particulièrement au moment de l'entrée et de la sortie des écoles et des bureaux, le service soit assuré par un nombre suffisant d'autobus ou éventuellement d'autobus avec remorque, pour éviter toute cohue et tout accident.

Etant donné que les frais d'exploitation par autobus seront sensiblement réduits, le Conseil insiste fortement pour que l'horaire du soir permette de relier Profondeville à Namur par un autobus quittant Profondeville plus tard que le dernier tram actuel, soit, l'hiver à 21 heures et l'été à 22 heures, et les dimanches d'été à 23 heures, afin de permettre aux touristes et aux citoyens de pouvoir jouir du spectacle féerique de l'illumination des Rochers de Fresnes et aussi afin de permettre de quitter Namur plus tard, donnant ainsi communication aux derniers trains et donnant la possibilité, l'hiver aux habitants de Profondeville, d'as-

VERS L'AVENIR 2/5/1950

UN VOEU

Un lecteur qui nous fait parvenir 100 frs pour nos oeuvres, nous demande de faire écho au voeu des habitants de voir le tram allant vers Belgrade marquer ses arrêts à des emplacements étudiés en fonction de la mise en service des nouveaux ponts.

Il est certain que la circulation intense qui règne chaussée de Waterloo offre un réel danger pour les usagers qui descendent du tram et que l'idéal, si la circulation n'en était pas embouteillée, serait de prévoir les arrêts à des endroits tels que les tramways s'immobilisent chaque fois contre des trottoirs ou des accotements.

VERS L'AVENIR 4/5/1950

LA CIRCULATION A NAMUR

Le bulletin périodique de l'association des commerçants écrit:

" Parmi les causes de la lenteur de la circulation chez nous aux jours de grande affluence, citons la présence des tramways dont la lenteur est un frein permanent à la circulation, ainsi que l'étroitesse du pont de Jambes que rend moins accessible encore la présence des trams en son milieu. Il y a espoir d'amélioration, puisque, malgré les menaces de certain syndicat des Vicinaux, la mise en circulation des autobus est imminente..."

TRAM CONTRE AUTO

Rue de l'Ange, mardi après-midi, une collision s'est produite entre un tram n° 4 et la voiture conduite par Monsieur Delincé, de Ciney. L'auto a subi de légers dégâts.

VERS L'AVENIR 5/5/1950

LES BORNES N'ONT PAS RESISTE

Jeudi, vers 1 heure du matin, la voiture de Monsieur Julien Delvaux, domicilié à Jambes, rue Cdt Tilot, 37, a escaladé le terre-plain du tram, avenue des Combattants à Namur.

Les poteaux en fonte à chaque extrémité furent renversés et la borne lumineuse du centre littéralement aplatie.

La police de Namur a procédé à l'enquête.

VERS L'AVENIR 6/5/1950

TOMBE DU TRAM

Jeudi, vers 20 heures 20, alors que le tram n° 8 arrivait au pont de Jambes, un passager, Monsieur Ernest Minet, de Saint-Servais, a perdu l'équilibre et est tombé sur la chaussée.

Il s'est heureusement relevé avec une blessure sans gravité à l'arcade sourcillière et a pu regagner son domicile.

La police de Namur a procédé à l'enquête d'usage.

VERS L'AVENIR 27/5/1950

JAMBES VOITURE COINCÉE CONTRE UN TRAM

Vendredi, vers 9 heures 20, l'auto de Mr Storm stationnait en face de son domicile à Jambes, avenue des Acacias, lorsque surgit une voiture conduite par Mr Hendrickx, domicilié également à Jambes, rue Mazy, qui voulut doubler l'auto en stationnement alors que surgissait le tram n° 8 roulant dans la même direction.

L'auto Hendrickx fut coincée entre le tram et la voiture Storm.

La voiture de Mr Hendrickx est sérieusement endommagée et le tram a eu un marche-pied arraché.

Le trafic des vicinaux a subi un retard important.

Monsieur le Commissaire de police de Jambes a mené l'enquête d'usage.

VERS L'AVENIR 6/6/1950

L'ACCROCHAGE DOMINICAL

Dimanche, à 5 heures 35, à la suite d'une rupture de direction, un camion conduit par Mr Jules Notte de Bois-de-Villers a escaladé un trottoir au pont de Jambes et buté contre un poteau de la ligne du vicinal.

Il y a eu des dégâts au camion et à la ligne électrique.

VERS L'AVENIR 9/6/1950

TRAMS SPECIAUX CITADELLE

Le service n° 7 "Circuit de la Route Merveilleuse" sera assuré le

11 juin, à l'occasion du match de moto-ball qui se déroulera au Stade des Jeux, ainsi que les 17 et 18 juin, à l'occasion du concours hippique international.

Des trams spéciaux seront prévus à la fin de ces diverses manifestations.

VERS L'AVENIR 5/7/1950

ORAGE

Durant l'orage qui a sévi lundi vers 21 heures sur la région namuroise, un arbre s'est abattu sur la ligne n° 5 des Vicinaux, plaine St-Nicolas à Namur.

L'arbre au tronc épais a arraché les fils électriques sur une certaine longueur et endommagé sérieusement un lampadaire.

Les services techniques des Vicinaux sont intervenus immédiatement et ont réparé la ligne dans la soirée.

VERS L'AVENIR 25/7/1950

ACCROCHAGE

Dimanche, vers 20 heures 30, boulevard E. Mélot, un tram n° 8 et la voiture de Mr Jean Dubois, d'Ixelles, se sont rencontrés. L'auto a été légèrement endommagée.

VERS L'AVENIR 30/7/1950

LES GREVES

Renforts carolorégiens

Trams et autobus avaient circulé régulièrement toute la matinée, malgré quelques tentatives assez désordonnées des socialo-communistes. Mais l'après-midi, un groupe de tramwaymen venu de Charleroi, arrêtait tous les trams, place de la gare et les renvoyait au dépôt. Un piquet de grève, posté près du parc Louise-Marie, bloquait les aiguillages vers Malonné. Trams et autobus cessèrent donc de circuler. Les membres du personnel roulant qui voulaient continuer le travail furent encadrés de grévistes qui employaient tous les arguments.

Ainsi, nous avons été témoins de la résistance courageuse d'un wattman et d'un receveur syndiqués chrétiens qui tinrent tête aux énergumènes. Mais ceux-ci se servirent d'un autre tram pour pousser vers le dépôt la motrice indocile aux ordres de grève.

Ceci en dit long, n'est-il pas vrai, sur la spontanéité des mouvements de cessation de travail dans nos régions.

• • •

Légère bagarre

La police locale qui s'interposait lorsque les gens de la F. G. T. B. (Fédération Générale des Trubliions de Belgique) arrêtaient les trams, se fit houspiller par les « démocrates ». Un officier de police reçut même quelques horions. Par ailleurs, on vit déambuler, parmi les bandes de bagarreurs, de jeunes types dont la face badigeonnée de mercurochrome semblait indiquer qu'ils avaient encaissé quelques coups sans gravité, mais voulaient exploiter ces bobos en se donnant un air héroïque.

— Wête ces galopins-là qui vont fait fê grève aux outes et qui n'ont jamais travaillé d'leu vie, lança une femme du peuple.

VERS L'AVENIR 31/7/1950

CALME DIMANCHE

Les trams et les autobus urbains ne fonctionnaient pas. Cependant, le tram 9 assurant le service Onoz-Spy-Namur a roulé, ainsi que l'autobus Namur-Vezin-Burdinne.

La grève dominicale des tramways a permis aux observateurs d'avoir une idée de la façon dont la circulation serait facilitée à Namur par le remplacement des trams par des autobus.

VERS L'AVENIR 2/8/1950

Un « tramwayphile » nous écrit
Nous recevons au sujet d'un récent écho sur la circulation à Namur, en période de grève, les remarques suivantes :

« La lecture de votre article « calme dimanche », dans votre numéro du 31-7-50, appelle une mise au point.

En effet, la remarque concernant le désencombrement provoqué par l'absence des tramways, suite à la grève, est fautive. Car il y a lieu de tenir note que nombre d'autocars, autos, vélos, motos et piétons manquaient sur

la place de la Gare ce dimanche !

De là à croire que seuls les tramways embouteillent la voie publique, il y a de la marge !

Et ce paragraphe tendancieux blesse une catégorie intéressante de tramwaymen. »

Nous donnons volontiers acte de sa réponse à notre correspondant occasionnel, tout en lui signalant, à notre tour, que le trafic occasionné par d'assez nombreux cars de touristes belges et étrangers, revêtait, dimanche, une certaine intensité.

VERS L'AVENIR 26/8/1950

Chez les tramwaymen de la Centrale Chrétienne des Services Publics

Les membres du secteur « Vicinaux » de la Centrale Chrétienne des Services Publics, réunis le mercredi 23 août, ayant examiné la situation du personnel de la S. N. C. V. du groupe Namur-Luxembourg, ont voté l'ordre du jour suivant :

« Estimant que les mesures d'économie qui ont été prises par la société et qu'elle prendra encore, se font, en dépit des besoins réels d'une exploitation qui est au service du public et au seul détriment des agents qui sont toujours menacés par des licenciements nombreux.

Rappellent à ce sujet les différentes constatations émises dans le memo-

randum publié par la C. C. S. P. en date du 24 mai 1950 et qui a été adressé aux pouvoirs publics.

Demandent au comité national du secteur d'examiner, dans le plus bref délai, les possibilités d'action pour arrêter les licenciements et de poursuivre cette action avec la plus grande énergie. Ils demandent également que l'organisation syndicale renouvelle les démarches nécessaires en vue de faire admettre son projet de mise à la pension à 60 ans et qu'elle reprenne les tractations entamées au début de cette année avec le ministre du Travail en vue de l'application à la S. N. C. V. de la loi portant sur l'organisation de l'économie. »

VERS L'AVENIR 16/9/1950

Après la tragique collision de Wépion

Une des victimes a succombé

Nos lecteurs ont pris connaissance, dans nos éditions précédentes, des circonstances dans lesquelles une voiture « Peugeot », pilotée par M. Léon Daman, âgé d'une trentaine d'années, directeur d'un théâtre itinérant, actuellement à Wépion, était venue, vendredi, vers 20 h. 15, s'emboutir contre un tram de la ligne n. 1, qui arrivait à l'arrêt de Foz-Wépion.

Dans notre édition de samedi midi, nous avons annoncé que M. Daniel Clarisse, chanteur français, âgé de 23 ans, qui accompagnait M. Daman et avait eu le crâne fracturé, avait suc-

combé à ses blessures peu après son admission à la clinique Sainte-Elisabeth, à Namur.

Samedi, l'état de M. Daman, qui souffrait d'une fracture du genou et portait une plaie à la tête, était rassurant et s'avérait heureusement beaucoup moins grave qu'on ne l'avait craint d'abord.

Dans la soirée de vendredi, le Parquet de Namur a rejoint sur place la gendarmerie.

Il ressort des premiers éléments de l'enquête que la voiture est venue, phares éteints, se jeter contre le tram qui était conduit par M. Léon Rosteaux, de Namur.

Le wattman a bloqué ses freins, mais, malgré un effort désespéré, n'a pu éviter la collision qui a revêtu une particulière violence. La « Peugeot », encastrée sous le pare-choc de la motrice, a eu l'avant littéralement écrasé.

VERS L'AVENIR 17/9/1950

AUTO CONTRE AUTOBUS

Une légère collision s'est produite place de la Gare, à Namur, vers 19 heures 30, entre une voiture et un autobus de la S.N.C.V. conduit par Mr Alfred Chevolet, de Gelbressée.

De légers dégâts matériels ont été constatés par la police locale.

VERS L'AVENIR 21/9/1950

TRAM CONTRE CAMION

Mardi, vers 15 heures 30, une collision s'est produite à Namur, rue du Premier Lanciers, entre un tram de la ligne n° 5, conduit par Mr Marcel Colin, de Namur et un camion piloté par Mr Armand Servais, domicilié à Jambes.

Les dégâts matériels ont été constatés par la police locale.

VERS L'AVENIR 7/10/1950

RENCONTRE TRAM ET AUTO

Vendredi matin, vers 8 heures, le tram n° 10 venant du boulevard Cauchy avait emprunté la courbe de la place Léopold lorsqu'une auto arrivant de Namur et appartenant à la firme "Chauffage Massart & Davin" évita de justesse une collision et se contenta d'érafler le flanc droit de la motrice. Tout se borne donc à quelques dégâts matériels.

La police communale a fait les constatations.

La longueur du convoi ayant contrarié les manoeuvres des automobilistes, a provoqué l'accident.

VERS L'AVENIR 16/10/1950

ACCROCHAGE AU PONT DE JAMBES

Dimanche, à 15 heures, un accrochage s'est produit au pont de Jambes entre un tram de la ligne n° 8 et l'auto de Mr Leeman, de Bruxelles. Des dommages matériels ont été constatés par la police de Namur.

VERS L'AVENIR 27/10/1950

COLLISION

Mercredi, vers 13 h. 10, place Wiertz, une voiture appartenant à Mr Edmond Gravier se dirigeait vers l'église de Salzinnes lorsqu'elle tamponna un tram n° 5 qui allait dans la même direction.

Des dégâts matériels très importants ont été constatés à la voiture. Il n'y a pas eu de victimes.

LIGNES N° 8 ET 5

Le 1er novembre, départs toutes les dix minutes de Namur-Gare vers Belgrade, aux heures 03, 13, 23, 33, 43 et 53.

De plus, de 9 heures 03 à 16 heures 33, un service sera assuré toutes les cinq minutes de la place d'Armes à Belgrade-Village.

D'autre part, le service des trams n° 5 Saint-Nicolas - Hayettes sera assuré toutes les 12 minutes à partir de 8 heures à Namur-Gare.

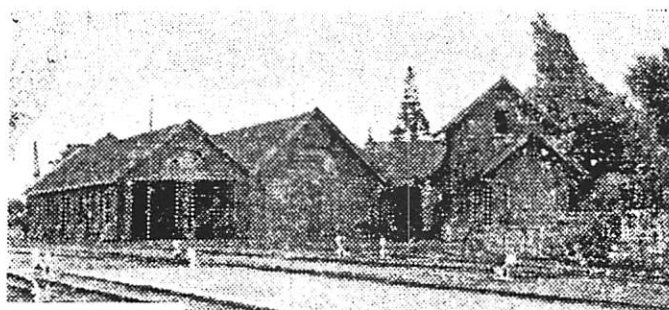
VERS L'AVENIR 28/10/1950

A PROPOS D'UNE COLLISION

Nous avons signalé qu'une collision s'était produite place Wiertz entre la voiture pilotée par Mr E. Gravier et un tram n° 5.

Précisons que les deux véhicules roulaient vers Salzinnes et que c'est le tram qui a heurté l'auto.

VERS L'AVENIR 15/11/1950



*gare des vicinaux de Forville
sous la juridiction de M. Léon Vanhulst
qui dirigeait auparavant le dépôt de Malonne.*



VERS L'AVENIR 23/11/1950

PLUS FORT QUE L'AUTOBUS

Monsieur Delvaux, domicilié rue de Dave à Jambes, pilotait une voiture dans la localité. Elle accrocha le bus Jambes-St-Servais et ce dernier fut endommagé dans l'aventure.

La police locale est intervenue.

VERS L'AVENIR 24/11/1950

SERVICES SPECIAUX

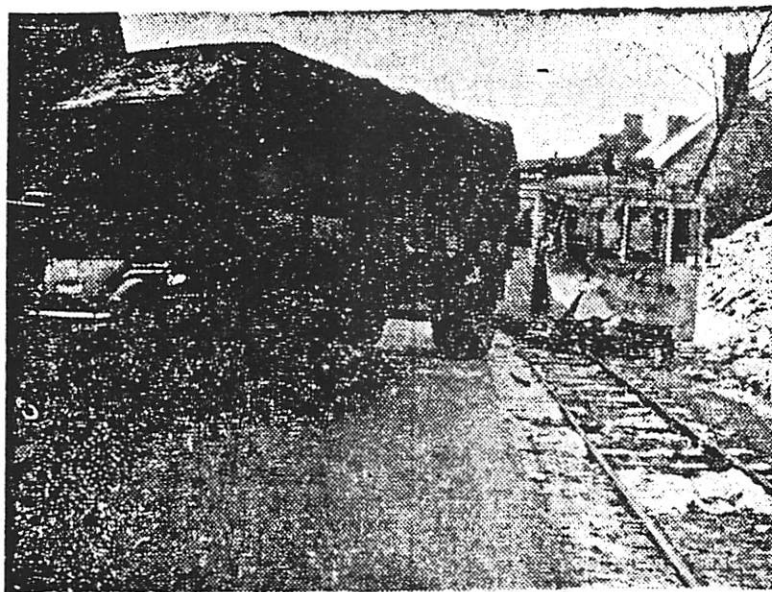
A l'occasion du match U.R. Namur - E.S. Jambes, un service spécial d'autobus sera assuré entre Jambes et le Faubourg St-Nicolas.

Départs de Jambes, terminus des trams 8, à 14 h.15, 14 h.25, 14 h.35 et 14 h.45.

Ce service respectera les arrêts habituels.

VERS L'AVENIR 8/12/1950

Un camion-remorque se jette contre un autorail, A JAMBES



Une vue de la remorque automobile et du tram après l'accident.
(Photo « Vers l'Avenir ».)

Jeudi, vers 7 h. 20, sur la chaussée de Liège, à Jambes, l'autorail Andenne-Namur roulait vers cette dernière ville. Dans l'obscurité qui régnait encore, un gros camion avec remorque, de la firme « Transportroute » d'Auderghem effectuait des manœuvres sur la chaussée, à hauteur de la firme Purfina. La remorque du camion ayant empiété sur la voie, l'autorail, qui roulait à bonne allure, l'accrocha violem-

ment. Mais le lourd camion était solide comme le roc : l'autorail fit les frais de la rencontre et tout l'avant de la motrice fut arraché. Il n'y eut heureusement pas de victime si ce n'est une passagère de la motrice qui fut légèrement blessée et reçut des soins chez Purfina.

M. le commissaire Manigart, de la police de Jambes, a mené l'enquête et le bourgmestre de Jambes s'est rendu sur les lieux de l'accident.

VERS L'AVENIR 9/12/1950

SUR LA ROUTE

Vers 18 heures 30, à la Porte de Fer, un camion conduit par Mr Georges Dekkers, de Belgrade, est entré en collision avec un tram de la ligne Namur-Andenne.

Les deux véhicules ont été endommagés. La police de Namur s'est rendue sur les lieux.

VERS L'AVENIR 13/12/1950

ACCROCHAGE

Lundi, vers 13 heures 30, avenue de Stassart à Namur, le tram n° 5 et la voiture de Mr Julien Launoy, de Namur, se sont rencontrés brutalement.

La voiture est légèrement endommagée. La police a constaté.

VERS L'AVENIR 16/12/1950

SEILLES COLLISION

Jeudi vers 16 heures, au lieu-dit Tramaka, un camion de la S.N.C.V. est entré en collision avec la voiture pilotée par Mr Piot, de Couthuin.

Les deux véhicules ont subi des dégâts importants. La Gendarmerie de Seilles a procédé à l'enquête d'usage.

VERS L'AVENIR 19/12/1950

**Les perturbations
dans le trafic des vicinaux**

L'influence des abondantes chutes de neige de la nuit précédente s'est fait sentir sensiblement lundi matin sur le trafic des vicinaux dans la région namuroise. Lundi, vers 9 h. 30, la situation était la suivante : trafic complètement interrompu sur la ligne Namur-Perwez, les services Ohey-Hallot-Statte, Ohey-Evelette-Statte, Ohey-Courrière, étaient suspendus ; interruption totale également sur la ligne Dinant-Florennes ; Namur-Chatelineau n'était pas encore arrivé à Namur au moment où nous avons reçu les renseignements ci-dessus.

Le service Flawinne-Champion fonctionnait suivant le détournement habituel par Belgrade ; les bus montaient à Champion par la chaussée de Louvain et redescendaient par le marché de Vedrin. Le service urbain était normal, de même que le trafic électrique. Sur la ligne Forville-Andenne, la neige accumulée sur la voie atteignait, en certains endroits, de 1 m. 50 à 2 m. Des machines avaient été envoyées pour dégager la voie ; un premier départ vers Forville put avoir lieu vers 8 h. 30 et l'on travaillait ferme à nettoyer le reste de la ligne.

SAINT-GERARD LE TRAM CHASSE-NEIGE HORS DES RAILS !

Lundi matin, le tram chasse-neige qui était occupé à nettoyer des voies à Bossières, sauta soudain des rails tandis qu'il traversait la route de Mettet à St-Gérard.

VERS L'AVENIR 20/12/1950

LA SITUATION DES VICINAUX TEND A REDEVENIR NORMALE

La reprise du trafic des autobus de la S.N.C.V. était quasi totale mardi matin sur les itinéraires ruraux sauf sur la ligne d'Eghezée.

Le service Champion-Flawinne suivait toujours l'itinéraire des mauvais jours.

L'autobus de Perwez arrête encore son parcours à Saint-Germain.

Le service électrique est resté normal grâce notamment à l'entretien des lignes réalisé en faisant circuler le matériel roulant pour dégager les voies de la neige qui s'accumulait.

VERS L'AVENIR 24/12/1950

LIVES AUTOBUS SPECIAL POUR LA MESSE DE MINUIT

La Direction de la S.N.C.V. a eu la délicate attention de mettre en service la nuit de Noël un autobus.

Celui-ci quittera Mosanville à 23 heures 30. Il fera arrêt à Bruignes à 22 heures 40 et à Erpent-Val vers 23 heures 50.

Départ de l'église de Lives après la messe de minuit pour le trajet inverse.

VERS L'AVENIR 29/12/1950

LA NEIGE ET LES VICINAUX

Après une semaine plus favorable, les vicinaux connaissent à nouveau des routes coupées ou encombrées par la nouvelle offensive de la neige.

Les trams continuent fièrement à assurer leur service sur toutes les lignes, gagnant un point dans la vieille rivalité qui les oppose aux gros bus rouges mis en marche par la S.N.C.V.

Malgré neige et verglas

Les usagers des autobus sont unanimes ou presque à se plaindre de la façon dont la plupart des lignes officielles sont desservies. Il n'entre pas dans nos intentions de rechercher les causes des carences lamentables de ces services, puisqu'aussi bien elles peuvent provenir des défauts du matériel, de l'insuffisance de personnel ou de l'organisation elle-même.

Toujours est-il que, même en temps normal, aucune neige, aucun verglas ne couvrant les routes, les autobus de la S. N. C. F. V. sont très fréquemment en retard sur leur horaire. Aux haltes prévues, des groupes résignés ou indignés attendent et ne voient rien venir. Puis, on vient leur apprendre que le bus de telle heure est supprimé. Les « patients » prendront d'assaut la voiture suivante, surbondée.

Avec la neige, les insuffisances que tous déplorent, n'ont fait que croître et embellir. La plupart des services ont utilisé des parcours nouveaux, écourté leur trajet ou purement et simplement interrompu leur trafic. Nous savons très bien que les difficultés sont sérieuses, mais nous constatons que les seules lignes gérées par un concessionnaire, les lignes Namur-Boninne et Namur-Geibressée-Vezin,

ont été desservies comme si rien n'était, depuis un mois. Le trajet parcouru est pourtant des plus mauvais, et comprend la côte de Moulin-à-Vent que les « puissantes » machines de la S. N. C. F. V. se refusent d'escalader quand il y a quelques doigts de neige ou qu'un moineau abandonne un fétu de paille en travers du chemin... Les deux autobus d'une firme privée, eux, ont grimpé, descendu la côte comme à plaisir. Ils ont accompli crânement leur « boulot », respectant, à quelques minutes près, l'horaire établi. Une seule fois en un mois, un des retards comme on en constate tous les jours dans les services dits « réguliers », a été enregistré sur la ligne de Namur-Boninne. Cette fois-là, le moteur n'avait pu se mettre en marche à la suite du froid.

Les usagers du vieux bus de Fontillas, comme on l'appelle, savent quels efforts ont été accomplis par un personnel d'un dévouement et d'une serviabilité exemplaires pour assurer, malgré neige et verglas, un trafic très satisfaisant. Ils nous sauront gré, nous n'en doutons pas, de remercier en leur nom les conducteurs et le receveur, le sympathique Dieudonné, qui ont montré, en des moments pénibles, qu'ils avaient conscience d'être au service de tous.

VERS L'AVENIR 3/1/1951

MARCHOVELETTE MORT SUBITE

Mardi, vers 6 heures du matin, Mr Albert Serwy, de Warêt-la-Chaussée, attendait le tram à Marchovelette, lorsqu'il s'affaissa.

On se porta à son secours, mais la mort avait fait son oeuvre et tous les soins étaient inutiles.

Monsieur Serwy, âgé d'environ 55 ans, était cordonnier à l'armée et travaillait à Bruxelles.

VERS L'AVENIR 11/1/1951

COLLISION

Vers 10 heures 40, à la Gueule du Loup, un camion de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux est entré en collision avec un camion de Monsieur Aimé Beaufays, de Malonne.

La police de Namur a relevé les dégâts aux deux véhicules.

VERS L'AVENIR 14/1/1951

AUX VICINAUX

Nous apprenons que Monsieur Dulieu, ingénieur en chef à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, vient de se voir confier la direction du Groupe Namur-Luxembourg de la S.N.C.V.

Monsieur Dulieu a commencé sa carrière à Marloie, puis il est passé à Namur où il a laissé le meilleur souvenir.

Il revient après un séjour à Mons en qualité d'ingénieur-principal.

Nous l'en félicitons et lui souhaitons une longue et fructueuse carrière dans notre ville.

VERS L'AVENIR 21/1/1951

NAMUR PRIX BLONDEAU

M. Camille Brandt
lauréat
du prix Blondeau
pour 1951

A huis clos, au cours de sa séance de vendredi soir, le Conseil communal de Namur a décerné le prix Blondeau à M. Camille Brandt, fonctionnaire à la direction namuroise de la S. N. C. V. Ce prix, destiné à récompenser les mérites exceptionnels de citoyens dévoués aux œuvres de la ville, est, une fois de plus, attribué à bon escient.

Il faudrait, en effet, de nombreuses lignes de ce journal pour retracer dans ses détails la féconde et vaste activité de M. Brandt.

Dans le domaine des mutualités, le nouveau lauréat du prix Blondeau est, depuis 1921, trésorier de la mutuelle des Vicinaux et, depuis 1935, secrétaire-trésorier adjoint de la fédération des mutuelles des agents des vicinaux.

Ancien élève de l'Institut St-Aubain, M. Brandt a gardé une sincère affection à son école. Membre du comité de l'Association royale des anciens de l'I. S. A. N. il est aussi fondateur et administrateur de l'Amicale du Frère Auguste, créée en 1937, pour l'octroi de bourses d'études.



M. Camille Brandt
(Photo C. Muller.)

Mais notre sympathique concitoyen a consacré et consacre encore de nombreux loisirs au théâtre d'amateurs. Acteur et régisseur du cercle « La Fidélité », il remplit les mêmes emplois à la Royale dramatique de Salzinnes. C'est avec cette dernière société qu'il créa « La Passion », drame lyrique de l'abbé Brun. Titulaire du rôle du Christ, M. Brandt l'interpréta avec tant de brio qu'il fut convié à aller jouer à Paris, en 1934, sur la scène du Trocadero, aux côtés des plus grands artistes français.

M. Brandt fit également partie, de 1923 à 1929, de la troupe des « Pierrots Philanthropes Namurois » et fut régisseur du cercle « Sambre et Meuse » avec lequel il monta « Li p'tit mitan ». Il est aussi membre fondateur et administrateur du « Théâtre wallon namurois » et, pendant plusieurs années, assura la régie et la mise en scène du cercle « La renaissance wallonne ». C'est alors qu'il créa avec le succès que l'on sait le célèbre « Nicolas Boiret » de Jules Evrard. Cette réussite lui valut d'ailleurs la médaille d'honneur de la ville de Namur.

Le dévouement de M. Brandt aux sociétés dramatiques lui a d'ailleurs mérité, en 1939 et en 1946, la médaille d'argent et la médaille d'or de l'Ordre de la Couronne.

En temps que membre du comité et directeur des fêtes de la Fraternelle « Les Insoumis », il a organisé, à Namur, des récitals et concerts belgo-américains qui connurent le succès.

Durant la guerre, l'activité patriotique de M. Brandt fut intense. Poursuivi par la Gestapo, il dut chercher refuge dans les maquis en mai 1944.

Notre héros est un Salzinnois cent pour cent. Président de la Maison des Œuvres de la paroisse de Salzinnes, il est encore président d'honneur et membre du comité de la si vivante « Amicale Salzinnoise ». Il est aussi directeur de la chorale « Ste-Julienne », à Salzinnes.

M. Brandt a également le souci du renom et de la prospérité de sa bonne ville de Namur. On le trouve au Syndicat d'Initiative de Namur comme membre fondateur et trésorier. Il est membre de la commission des fêtes de la ville, du conseil de la fédération provinciale du tourisme et de la commission de coordination des S. I. de la vallée de la Meuse namuroise. En 1946, il a notamment participé à l'organisation du grand cortège de la victoire et on le retrouve dans toutes les grandes manifestations organisées à Namur depuis la libération.

Vraiment, tant d'activités désintéressées méritaient bien à M. Brandt l'honneur du prix Blondeau que le Conseil communal vient de lui décerner. Nous sommes heureux de l'en féliciter.

VERS L'AVENIR 23/1/1951

DU TRAMWAY AU TRAMWAYMAN

On sait qu'à l'issue de sa séance de vendredi après-midi, après avoir discuté de l'interdiction du spectacle "Un Tramway nommé Désir", le conseil

communal a remis le prix Blondeau à Monsieur Camille Brandt, un des sympathiques dirigeants de la S.N.C.V. locale.

Décidément, nos édiles ont pour l'instant des goûts ferroviaires très prononcés. Après le Tramway nommé Désir, les voici s'intéressant à un tramwayman nommé Camille...

VERS L'AVENIR 4/2/1951

TAMPONNEMENT

Samedi, vers 11 heures, la voiture de Mr Rul, notaire à Morlanwez, fut obligée de s'arrêter au coin de l'avenue des Acacias et de la rue de Dave pour laisser passer un camion militaire.

L'autobus Namur-Andenne arrivait juste à ce moment et est venu tamponner le véhicule à l'arrêt, lui défonçant le côté droit.

Les dégâts matériels sont importants et la police locale a fait le constat.

VERS L'AVENIR 13/2/1951

EN VOULANT SAUTER DU TRAM EN MARCHÉ

Lundi, vers 17 heures 30, Monsieur Armand Robaye, né en 1884 et domicilié à Noville-les-Bois, a voulu sauter sur le tram de Forville qui passait boulevard du Nord à Namur.

Le malheureux manqua son coup et roula sur le sol avec assez de violence pour se blesser à la tête et se contusionner sur tout le corps.

Il a été conduit à l'hôpital St-Camille. La police a mené l'enquête.

VERS L'AVENIR 19.2.1951

**Une cérémonie sympathique
à la S. N. C. V.**

Dimanche matin, à la direction du groupe Namur-Luxembourg de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, de nombreux fonctionnaires et agents s'étaient réunis pour une cordiale et sympathique cérémonie.

Il s'agissait de dire adieu au directeur du groupe, M. Kennes, ingénieur en chef, appelé à la direction du groupe du Hainaut, comme aussi de souhaiter la bienvenue à son successeur, M. Dulieu.

M. Kennes, qui avait été ingénieur à Namur, de 1929 à 1937, assumait depuis février 1940, et avec une rare compétence, les fonctions de chef de groupe. Cet homme d'action était ai-

mé de son personnel. Il suffisait, pour s'en rendre compte de voir la salle comble à cette occasion.

M. Royen, ingénieur de la province du Luxembourg, ouvrit la série des discours en rappelant l'œuvre accomplie par M. Kennes en cinq ans. Il signala notamment la mise en service des fameux moteurs G. M. sur les autorails, l'amélioration du trafic des marchandises et l'instauration de nombreux services d'autobus. C'est grâce à M. Kennes, dit l'orateur, que le groupe Namur-Luxembourg peut regarder l'avenir avec confiance. En exprimant les regrets de tous devant le départ de l'estimé directeur, M. Royen dit à M. Dulieu le dévouement et la sympathie qui l'accueillent. Et il termina en souhaitant à tous deux une carrière longue et prospère.

Au nom de l'Amicale des appointés du groupe, M. Wangneur offrit à M. Kennes, président d'honneur, un superbe chronographe, gage de la gratitude et du respectueux attachement de tous. Il dit quel souvenir les « tramwaymen » garderont du chef bienveillant qu'est M. Kennes. A M. Dulieu, en lui souhaitant une longue et agréable carrière, M. Wangneur offrit la présidence de l'Amicale.

Puis, M. Anslot, chef du service de comptabilité du groupe, rendit hommage à la gestion de M. Kennes. Sous son égide, le coefficient d'exploitation est passé de 125,5 en 1947, à 108, en 1950 et promet de descendre en dessous de 100 en 1951. L'orateur dit son regret de voir partir un directeur plein d'allant que l'on reverra toujours avec plaisir à Namur. Et il offrit à M. Dulieu, avec ses vœux de bienvenue, la présidence d'honneur de la mutuelle Namur-Andenne.

Très ému, M. Kennes dit sa joie de voir une telle réunion et tant de figu-

res d'anciens à l'occasion de son départ. Il se félicite d'avoir trouvé dans les provinces de Namur et Luxembourg un personnel si dévoué et si compétent. Rendant hommage à ses collaborateurs, M. Kennes conclut en disant qu'il reviendrait toujours avec joie dans ce groupe qui lui est cher.

M. Duchateau ayant dit à son tour l'estime des vieux ouvriers pour M. Kennes, M. Dulieu remercia pour les aimables paroles à lui adressées. Il magnifia l'œuvre accomplie par M. Kennes qui sera toujours le bienvenu à Namur.

Les charmantes employées de la direction ayant gentiment accepté d'assurer le service, on trinqua, au porto et au champagne, à la santé des deux héros du jour et à la prospérité du groupe Namur-Luxembourg de la S. N. C. V.

Et c'est avec joie que nous répondîmes à ce toast en compagnie de l'aimable assistance.

VERS L'AVENIR 21/2/1951

MALONNE TOMBE DE LA PLATE-FORME D'UN TRAM

Alors que le tram n° 6, Profondeville-Saint-Gérard roulait dans les campagnes de Bauce-Malonne, lundi vers 16 heures 30, un jeune écolier, Berthuin de Pierpont, de Malonne, âgé de 9 ans, qui stationnait sur la plate-forme avant de la deuxième remorque, perdit l'équilibre et tomba dans un champ voisin.

Relevé sans connaissance, il fut transporté à la clinique Ste-Elisabeth à Namur.

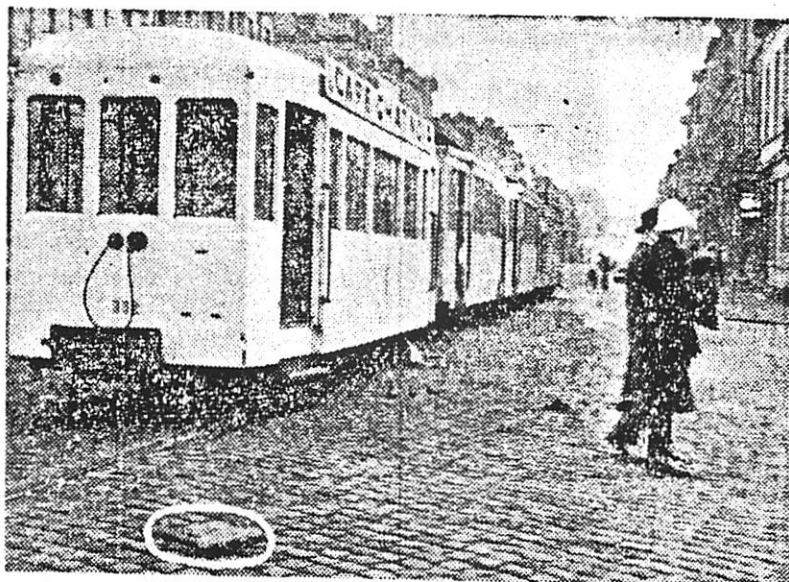
Son état s'était amélioré mardi matin.

Il n'était atteint d'aucune fracture, mais était encore sous le coup d'une forte commotion.

La Gendarmerie de Floreffe s'est occupée de l'enquête.

Sous le regard horrifié des passants

UNE FILLETTE TOMBE DU TRAM ET EST ECRASEE PAR UNE REMORQUE A SALZINNES-NAMUR



Notre photo, prise peu après le drame, donne un aspect du théâtre de l'accident; la police a éloigné la foule des curieux pour dégager un passage; à l'avant-plan, marquée d'un cercle blanc, la mallette de la malheureuse écolière, dont le corps git sous la troisième remorque.

(Photo « Vers l'Avenir »).

Ainsi que nous l'avons relaté déjà dans notre édition de samedi midi, un affreux accident a eu pour théâtre, samedi, vers 8 h. du matin, la place Wiertz à Salzinnes-Namur, toujours assez animée à ce moment. Le tram n. 6 de la ligne Malonne-Profondeville, conduit par le wattman M. Eugène Detrixhe, de Wépion et qui devait arriver à 8 h. 10 à la gare de Namur, venait de quitter l'arrêt de la place Wiertz.

Soudain, des cris s'élevèrent de la première remorque. Des témoins virent une fillette qui tombait de la plateforme de cette voiture. Un voyageur tenta vainement de la retenir au vol; l'enfant disparut sous le tram et, happée par les roues de la troisième remorque, fut traînée sur une dizaine de mètres et littéralement sectionnée à la taille.

Lorsque le convoi se fut arrêté, on constata aussitôt qu'il était trop tard pour tenter aucun secours.

La malheureuse victime fut bientôt identifiée. Il s'agissait de la petite Françoise Dereine, âgée de 14 ans, fille du major Fernand Dereine, ancien officier du 13^e de Ligne, actuellement occupé au ministère de la Défense nationale, à Bruxelles, domicilié avenue de la Colline, à Salzinnes.

Les circonstances exactes de ce drame paraissent malaisées à établir, les témoignages ne concordent pas complètement. Certains prétendent que l'enfant a voulu sauter sur le tram en marche, d'autres disent qu'ayant per-

du sa mallette sur la chaussée, la fillette a tenté de se pencher pour la rattraper et a perdu l'équilibre au cours de ce mouvement instinctif.

La petite Dereine se rendait, comme chaque matin, au pensionnat des Sœurs Notre-Dame qu'elle fréquente.

La police de Namur a aussitôt organisé un service d'ordre dirigé par l'agent spécial Sprumont. M. Gilson, commissaire-adjoint, est arrivé sur place avec le car de Police-Secours et a commencé l'enquête.

Une foule dense, muette et apitoyée stationnait le long de la rame arrêtée à quelque 10 mètres en contre-bas du terre-plein de la place Wiertz.

La mallette de l'infortunée écolière et deux souliers gisaient derrière le tram tandis qu'une traînée sanglante courait jusqu'au petit cadavre recouvert d'une couverture grise.

M. l'abbé Thiry, vicaire de Salzinnes, vint apporter à la victime gisant sous les roues la bénédiction « in articulo mortis ».

M. Camille Brandt et deux délégués de la Société Nationale des Vicinaux sont venus sur les lieux tandis que le Parquet de Namur était prévenu.

L'accident a causé de sérieuses perturbations dans le trafic des vicinaux, qui a dû se poursuivre à vote unique.

Nous présentons au major et à Mme Dereine l'expression de notre compassion émue. Le major Dereine était le père de quatre enfants dont un déjà lui avait été ravi pendant la guerre.

I. L.

VERS L'AVENIR 2/3/1951

LA S.N.C.V. A ACQUIS DES NOUVEAUX AUTOBUS

Le garage du Groupe Namur-Luxembourg de la S.N.C.V. vient de s'enrichir de sept nouveaux bus Leyland, destinés à remplacer peu à peu les petites voitures Gardner employées par les dépôts d'Ohey et de Morville, ainsi que les gros Mack actuellement en service.

Les bus Leyland de 14 tonnes, comportent 31 places assises et 28 places debout.

Quatre de ces véhicules circulent déjà sur les itinéraires Flawinne-Champion et St-Servais-Jambes et trois autres ont été mis à la disposition du groupe du Luxembourg.

Cette augmentation de matériel constitue une excellente nouvelle, car elle ne peut qu'amener une amélioration du trafic.

VERS L'AVENIR 15/3/1951

COLLISION

Mardi soir, vers 19 heures 30, un camion venant de la route de Gembloux s'était engagé dans le carrefour d'Hastedon.

Au moment où il virait pour s'engager dans la rue du Vicinal, il fut tramponné par le tram n° 8 qui roulait vers la gare.

Tout s'est limité à des dégâts matériels à l'aile droite du camion, tandis que pare-choc à l'avant du tram était endommagé. La police locale a procédé aux constatations d'usage.

VERS L'AVENIR 22/3/1951

LE TRAM N° 7 VA REPRENDRE

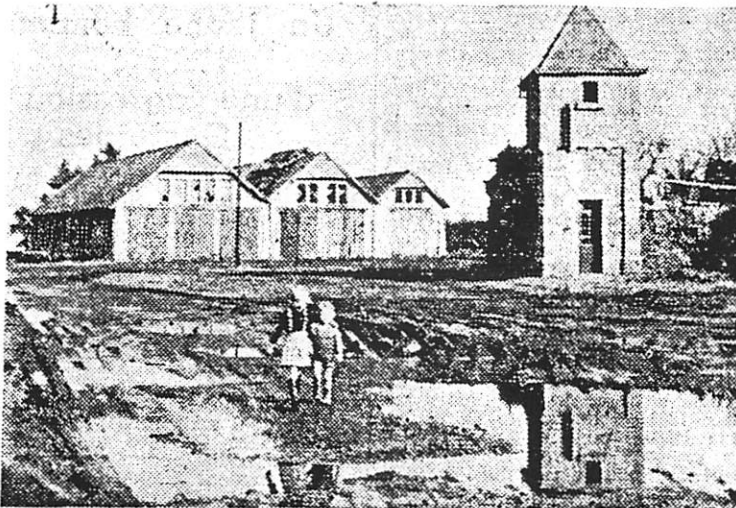
La S.N.C.V. nous signale que le service du tram n° 7 "Circuit de la Citadelle et de la Route Merveilleuse" sera mis en marche les 25 et 26 mai prochains.

Départs de Namur Gare à 14 h.18, 15 h.18, 16 h.18, 17 h.18 et 18 h.18.

En cas de mauvais temps ce service sera supprimé.

VERS L'AVENIR 30/3/1951

LE DEPOT DE MORVILLE



Avant la suppression du chemin de fer vicinal Dinant-Florennes, il y avait à Morville un important dépôt de la S.N.C.V.

Les grands hangars sont maintenant vides et l'on remet en état la voirie communale pour l'actuel service d'autobus qui remplace celui de la voie ferrée.

VERS L'AVENIR 31/3/1951

NAMUR VOITURE CONTRE TRAM

Jeudi, à 15 heures 35, une collision s'est produite au Square Léopold entre un tram conduit par Mr Marcel Fadeur, de St-Servais, et une voiture appartenant à Mr Parfait Gilles, de Huy.

La Police de Namur a constaté des légers dégâts matériels aux deux véhicules.

VERS L'AVENIR 22/4/1951

**Le tribunal correctionnel de Namur a
évoqué la tragique collision survenue
en novembre 1949
au boulevard Ernest Mélot**

Le vendredi 18 novembre 1949, vers 7 h. 40 du matin, un tram de la ligne n. 5, Salzennes-Faubourg Saint-Nicolas, quittant la place d'Omalius, s'engageait sur le boulevard Ernest Mélot; au même moment, à l'autre issue du boulevard, venant de la place de la Gare, surgissait un lourd camion de la firme Gustaaf Put, maison de transport, 198, chaussée de Bruxelles, à Malines.

Quelques instants plus tard, les locaux de « Vers l'Avenir » et de la Procure des Frères étaient transformés en infirmerie provisoire où les docteurs Mingeot, Leroy, Rasquin et un médecin militaire soignaient une trentaine de blessés plus ou moins gravement atteints.

Une motrice appelée à l'aide devait dégager le tram 5 encastré dans la cabine du camion et l'on retirait le convoyeur, M. Joannes Feremans, de Heffen, âgé de 24 ans, très gravement blessé. Le conducteur, M. Léopold Van de Vondel, domicilié Kazerne, n. 20, à Heffen, s'en tirait avec une blessure légère à la tête.

Dans la nuit du mercredi 23 au jeudi 24 novembre, le malheureux Feremans succomba à une embolie, à l'Institut St-Camille où l'on avait espéré pouvoir le sauver.

Ce qui s'était passé était d'une tragique simplicité. Le camion avait roulé en ligne droite vers le tram contre lequel il vint pulvériser sa cabine.

Pourquoi le conducteur ne tenta-t-il point de se dégager à gauche ou à droite du tram comme il aurait pu le faire facilement? Pourquoi n'esquissa-t-il qu'en toute dernière minute ce mouvement à droite qu'il eut à peine le temps, d'ébaucher avant d'écraser son camion sur la motrice? C'est ce qu'a longuement cherché à établir, en son audience de samedi matin, le tribunal correctionnel de Namur devant lequel Léopold Van de Vondel comparait sous la prévention d'homicide involontaire et d'infraction à la police de roulage, son patron, M. Gustaaf Put, étant cité comme civilement responsable.

Van de Vondel est entendu par le truchement d'un interprète, ce qui n'améliore ni la rapidité ni la clarté de ces débats.

Trente témoins, involontairement associés à ce drame, vont défiler à la barre. La plupart se constituent partie civile, mais n'ont qu'une idée approximative du montant des dommages subis par eux.

Le conducteur prétend avoir été empêché par des cyclistes d'appuyer à gauche, mais aucun autre témoin de la scène n'a vu ces cyclistes. Les occupants du tram 5 voyant venir en ligne droite l'énorme camion se sont demandés: « Mais, que prend-il à ce conducteur? »

M. l'expert Albert Fissette déclare que la visibilité d'un bout à l'autre du boulevard était parfaite.

M. Eugène Despontin, de Salzennes, raconte: « Tout le monde a vu venir la collision. Le wattman s'est écrié: « Mais, nom de... où va-t-il celui-là? » Il a commencé à freiner à hauteur de la maison Hachez, à 15 mètres du camion. Celui-ci a obliqué légèrement au dernier moment.

M. Mélotte, commissaire-adjoint à la police de Namur: « Personne n'a fait mention ni d'un camion, ni de cyclistes qui auraient gêné la manœuvre de Van de Vondel. »

M. Marcel Schayes, docteur en médecine à Salzennes, qui se trouvait sur la plate-forme avant: « Le wattman est resté à son poste. Il n'a pas perdu son sang-froid et a fait tout ce qu'il pouvait faire. Personne ne comprend comment ce camion n'a pu prendre à gauche ou à droite. »

Le tribunal donne acte de sa constitution de partie civile à Me Philippart, au nom de M. Joseph Renson, de Salzennes, ou, plutôt, de la S. N. C. B. qui réclame 60.126 francs pour une invalidité partielle subie par cet agent.

Me Devos se constitue partie civile pour les Assurances Générales de Paris lesquelles indemniseront Mlle Andrée Gravier, employée, pour des pertes de salaire et des frais médicaux.

Me Goffaux réclame, lui, 77.776 fr. pour la S. N. C. V. et 15.944 fr. 40 pour le wattman Georges Delforge, de Namur.

Le tribunal enregistre encore une série de parties civiles qui ne manquent pas d'une riche variété. M. Jean-Baptiste Paqueler, de Bauge-Malonne, réclame 10.000 francs pour l'incapacité de travail subie; M. Emile Massaux, expert-comptable, à Namur, a perdu son chapeau et estime ce dommage à 700 francs; M. René Vanderavaux, de Jemeppe-sur-Sambre, qui perdit ses lunettes dans la mésaventure, demande une indemnisation de 500 francs; l'adjudant César Opendacker, de Lodelinsart, estime le dommage moral qu'il a subi à 6.000 francs ni plus ni moins; Mme Berthe Boisenart, de Salzennes, actuellement en Allemagne occupée, réclame 800 francs pour une paire de bas autre victime de ce drame; Me Devijver demande 1.500 francs au nom de Mme Germaine Gallien, de Salzennes, etc., etc.

Les victimes de la collision du 18 novembre 1949 continueront à défiler toute la matinée.

A 13 heures, l'audience est levée par le tribunal tenaillé par la faim. Elle sera reprise le 12 mai, par priorité.

VERS L'AVENIR 13/5/1951

L'accident mortel du boulevard Mélot

En son audience du 28 avril 1951, le tribunal correctionnel de Namur avait évoqué un accident mortel survenu le 18 novembre 1949, boulevard Mélot, à Namur. Ce jour-là, un camion de meubles de la firme Gustaaf Put, de Malines, était entré en collision avec un tram 5.

Le convoyeur, M. Joannes Feremans, avait été grièvement blessé et était mort quelques jours plus tard. Plusieurs personnes avaient été blessées sur le tram et notamment le wattman, M. Delforge.

Le conducteur du camion, M. Léopold Van de Vondel, de Heffen, avait à répondre de cet accident qui provoqua une grosse animation sur le boulevard Mélot durant toute une matinée. Il fallut faire appel aux Blindés de Flawinne pour retirer le camion et le

garer.

Les débats ont été repris samedi par la plaidoirie de la partie civile S. N. C. V. qui réclame 77.756 fr. pour les dégâts et les frais médicaux. L'avocat demande une expertise pour fixer le montant de l'indemnité due au wattman.

M. le substitut Robyns demande l'application de la loi au prévenu dont la faute a provoqué l'accident.

Les deux défenseurs ne contestent pas la responsabilité de Van de Vondel qu'ils présentent comme un garçon sérieux et travailleur. Mais les avocats se demandent s'il n'y a pas lieu d'adresser des reproches au wattman qui, disent-ils, n'a pas freiné en voyant arriver la masse du camion.

Les avocats concluent au partage des responsabilités et contestent certains motifs des réclamations des parties civiles.

Le jugement sera rendu le 26 mai.

VERS L'AVENIR 15/5/1951

**Un triple tamponnement
au boulevard Mélot**

Lundi, vers 18 h., au boulevard Mélot, à Namur, alors qu'un trafic intense était régulièrement canalisé vers Bruxelles et Charleroi, une colonne fut stoppée par l'agent de service. Une camionnette « Renault », conduite par M. Grégoire Cools, d'Anvers, s'arrêta assez brusquement. Elle était suivie à courte distance par la « Hillman » de M. Georges Piégeon, de Suarlée, qui se jeta sur l'arrière de la première voiture. Une grosse « Ford », pilotée par M. Victor Salmon, de Namur, tamponna à son tour l'auto de M. Piégeon avant de recevoir dans son propre arrière un solide coup de butoir d'un tram n. 8 qui remontait vers Saint-Servais.

Les voitures, surtout celle de M. Salmon, ont subi des dégâts plus ou moins importants. L'arrière de la « Ford » est proprement défoncé.

La police de Namur a amené des renforts sur place pour procéder aux constatations avec les autorités de la S. N. C. V. Malgré la célérité évidente des enquêteurs, un petit embouteillage très réussi a résulté de ce triple accrochage.

On pouvait compter treize motrices ou remorques de vicinaux attendant de reprendre leur marche, ainsi que quatre autobus et une colonne de voitures dont la fin se perdait vers les rues de Fer et Rogier.

Signalons toutefois que le service d'ordre parvint durant l'enquête à réaliser dans chaque sens un écoulement partiel des voitures.

VERS L'AVENIR 20/5/1951

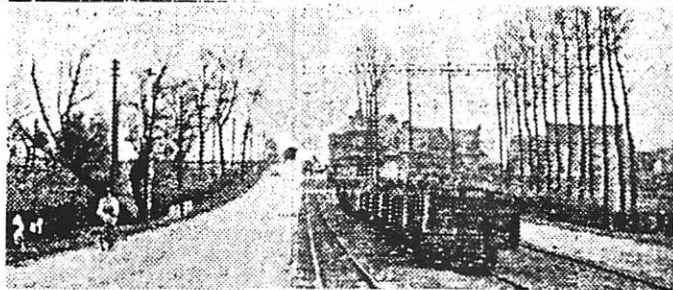
JAMBES LEGER TAMPONNEMENT

Vendredi, dans le cours de la journée, un camion de la firme Piedboeuf a foncé dans la motrice d'un tram vicinal au moment où celle-ci s'introduisait dans la rue de la Station pour atteindre le terminus.

Heureusement, tout s'est borné à quelques dégâts à la motrice.

VERS L'AVENIR 21/5/1951

HANRET LIGNE DU TRAM



La petite gare du Vicinal le long de la route Eghezée-Andenne sert de parking aux wagons qui en hiver transportent des betteraves.

Hanret possède de nombreuses fermes qui connaissent une grande activité lors de la saison betteravière.

VERS L'AVENIR 22/5/1951

NOUVEAUX HORAIRES VICINAUX

Depuis dimanche 20 mai écoulé, les diverses lignes électriques et d'autobus fonctionnent suivant de nouveaux horaires. Nous publierons les horaires qui ont fait l'objet de remaniements au cours des prochains jours à partir de nos éditions de ce mardi.

VERS L'AVENIR 27/5/1951

EPILOGUE D'UN ACCIDENT MORTEL

On se souvient de l'accident survenu le 18.11.1944 au Bd Mélot entre un camion de meubles de la firme Put de Malines et un tram n° 5 roulant vers la gare. Plusieurs personnes avaient été blessées dans le tram et le convoyeur du camion devait décéder quelques jours plus tard.

Le chauffeur du camion, Mr Léopold Van de Vondel, a été condamné ce samedi à 15 jours de prison et 500 frs d'amende, avec sursis de trois ans.

Diverses sommes ont été allouées aux parties civiles dont la S.N.C.V. qui reçoit 77.756 frs. Mr Put propriétaire de la firme a été déclaré civilement responsable.

VERS L'AVENIR 29/5/1951

ACCIDENT

Dimanche, vers 21 heures, avenue Albert 1er, la voiture de Mr Lucien Defers, de Namur, a dérapé et heurté un poteau du tram.

Le conducteur a été blessé assez gravement. Constat par la police.

VERS L'AVENIR 30/5/1951

La S.N.C.V. a fait un bénéfice net de 46 millions en 1950.

Le trafic des voyageurs est néanmoins en régression de même que les tonnes des marchandises transportées.

Deux innovations sont signalées, l'emploi de puissantes motrices capables de tracter plusieurs remorques et le remplacement de trams par des autobus sur des parcours peu fréquentés ou comportant des haltes trop fréquentes.

VERS L'AVENIR 2/6/1951

HORS DES RAILS

Une locomotive des chemins de fer vicinaux conduite par Mr Louis Loiseau, de Ben-Ahin, circulant vendredi vers 14 heures 30 au boulevard ad Aquam à Namur, est entrée en collision avec une voiture qui a été légèrement endommagée.

La police de Namur a fait le constat.

VERS L'AVENIR 5/6/1951

ACCROCHAGES

Un accident est survenu dimanche vers 19 heures 45, entre l'autorail Namur-Andenne, conduit par Mr Alfred Damar de Ohey, et un camion piloté par Mr Marcel Smal de Saint-Servais.

Vers 20 heures 45, rue St-Nicolas, un tram n° 5, conduit par le wattman Albert Wiame, de Namur, et une voiture conduite par Mr Achille Neuville, de Vaux et Borset, se sont accrochés.

Mr Neuville a été blessé au genou et les dégâts à la voiture sont assez importants.

VERS L'AVENIR 7/6/1951

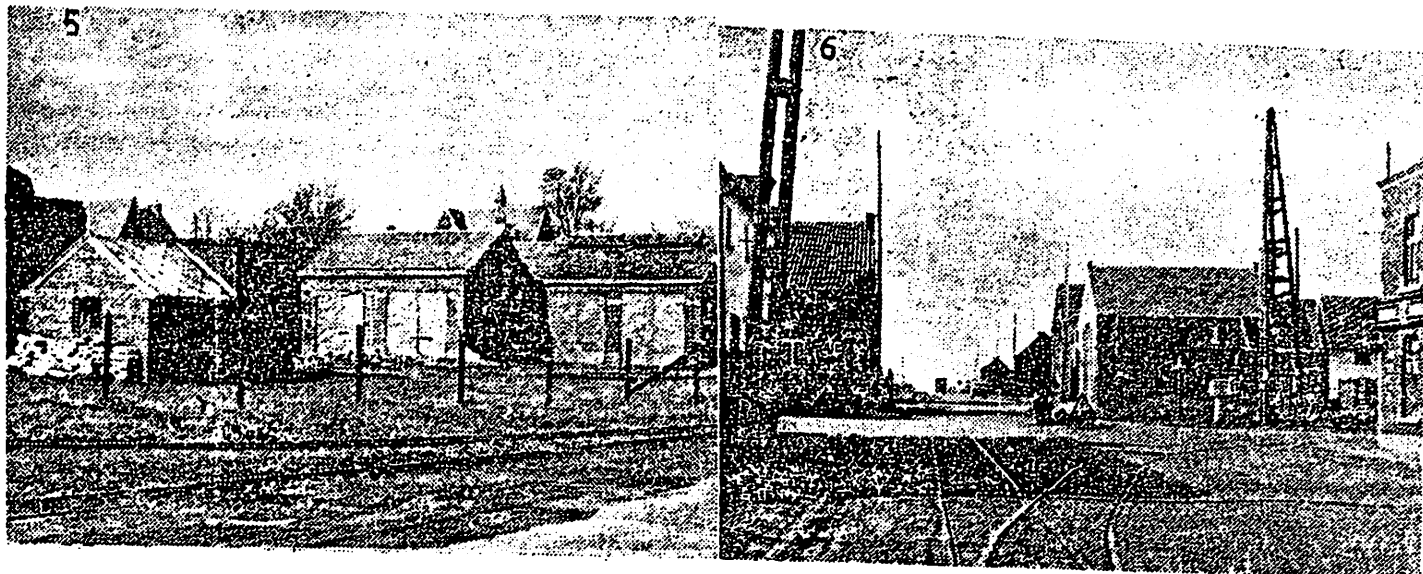
ACCROCHAGE

Mardi, vers 17 heures 53, au boulevard Ernest Mélot à Namur, l'auto de Mr Fernand Hilaire, de Malines, est entrée en collision avec le tram n° 8, conduit par Mr Georges Cohy, de Bouge.

VERS L'AVENIR 8/6/1951

ACCROCHAGE

Mercredi, vers 22 heures 15, place Wiertz, un tram conduit par le wattman Albert China, de Malonne, qui rentrait au dépôt, a rencontré violemment un taxi conduit par Mr J. Basiaux, de Jambes, qui a été légèrement blessé ainsi que ses deux passagers. Ils ont subi une forte commotion. La voiture est endommagée. La police de Namur a procédé aux constatations.



Le dépôt des Vicinaux de Bierwart, dont les bâtiments sont maintenant vides.

Le carrefour de Bierwart des routes Namur-Hannut et Andenne-Eghezée, a déjà été le théâtre de bien des accidents.

En voulant éviter un tram

Une "Volkswagen," entre en collision avec un camion à La Plante-Namur

Un tram, un camion et une voiture, trois habitués des multiples collisions enregistrées çà et là dans l'agglomération namuroise...

Mardi encore, à 10 h. 30, sur la route de Dinant, à quelques pas du parc de La Plante, tous trois étaient de la partie.

Au volant d'une « Volkswagen », se trouvait M. Edmond Warnier, représentant de la maison Grafé-Lecocq, demeurant rue Binamé, à Bois-de-Villers, et se dirigeait vers Namur.

Le tram de Wépion, conduit par M. Louis Michaux, de Wépion, venant en sens inverse, M. Warnier obliqua vers le milieu de la chaussée pour laisser la voie du tram libre.

Par malchance, un gros camion de déménagements appartenant à M. Joseph Stommeier, de Bruxelles, et piloté par son propriétaire, survint également en sens inverse de la « Volkswagen ».

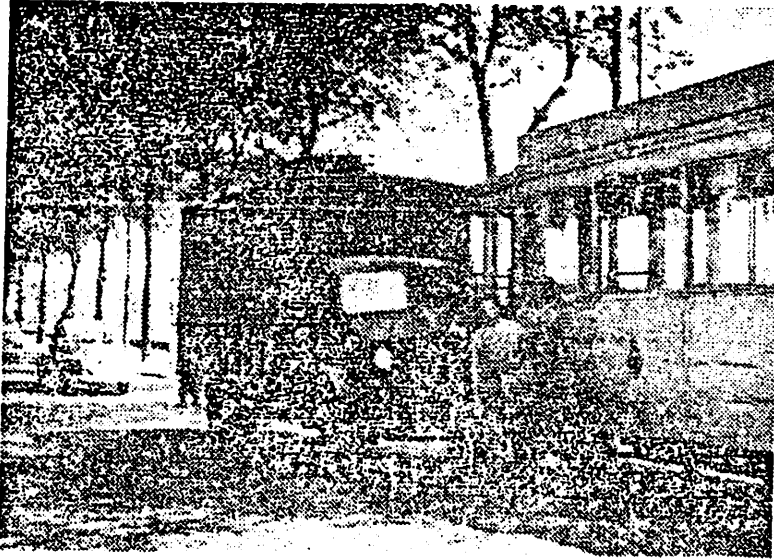
Le passage resté libre entre le tram et la bordure du trottoir étant très restreint, le conducteur du camion ne put éviter la collision et la voiture de M. Warnier fut prise en écharpe.

Déporté par le choc, le camion alla s'arrêter une vingtaine de mètres plus loin, sur la gauche, l'avant coincé contre l'arrière de la dernière voiture du tram.

Heureusement, il n'y eut point de blessés. Mais les dégâts matériels furent assez importants. Evidemment, ce fut le plus faible qui fit surtout les

frais de la collision. La nerveuse petite « Volkswagen » avait tout son côté gauche en piteux état : pare-choc avant brisé en partie, les deux portières fortement abimées, de même que les garde-boue, celui de la roue arrière étant complètement arraché.

Le camion et le tram ont été légèrement endommagés. — M. Dt.



Un aspect du triple accrochage. A l'ar rière-plan, la « Volkswagen » dont le flanc gauche est arraché. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 2/7/1951
LIGNE LESVE-BIOL-WARNANT

A l'occasion du pèlerinage de Ste Adèle, qui aura lieu à Warnant le dimanche 8 juillet prochain, des trams spéciaux seront mis en marche.

Départs de Namur-Gare à 8 heures et de Warnant à 13 h. 35.

Ces trams observeront tous les arrêts tant à l'aller qu'au retour.

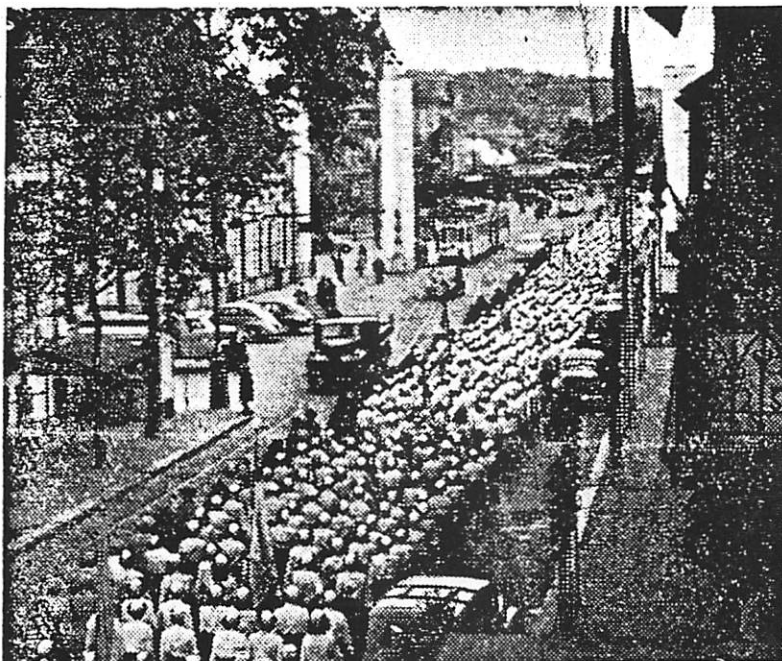
VERS L'AVENIR 21/7/1951
AUTO CONTRE AUTORAIL

Vendredi vers 8 heures 30, un autocar de la firme Jans, de Millen, roulait avenue des Acacias à Jambes.

A un moment donné son conducteur voulut dépasser l'autorail Namur-Andenne, mais, gêné par la présence d'un cycliste, il prit l'autorail en écharpe.

Cette légère collision se solde par le défoncement de la cabine de l'autocar et quelques vitres brisées.

Trois mille étudiantes des Sœurs de Notre-Dame célèbrent le bicentenaire de la Bienheureuse Mère Julie Billiart



L'impressionnant défilé des étudiantes traverse la place de la Gare.
(Photo « Vers l'Avenir ».)

Nous avons pensé qu'il était utile de publier cette photo qui illustre la présence des trams place de la Gare.

VERS L'AVENIR 26/7/1951

TRAMS SPECIAUX

A l'occasion de la fête d'aviation qui se déroulera le dimanche 29 juillet prochain à Temploux, le service de la ligne n° 9, Namur-Temploux-Onoz, sera intensifié comme suit: Départs de Namur-Gare à 12 h.15, 13 h.45, 14 h.15, 14 h.45.

En cas de nécessité, des départs supplémentaires seront assurés.

De plus, des trams spéciaux seront prévus au départ de Temploux, dès la fin des festivités.

VERS L'AVENIR 27/7/1951
AUTOBUS NAMUR-UIGNY-PERWEZ

A l'occasion de la course de caisses à savon pour enfants qui se déroulera dimanche à Saint-Marc, le service d'autobus Namur-Perwez sera détourné entre 10 heures et 18 heures 30 suivant son ancien itinéraire, soit par la route de Frizet.

VERS L'AVENIR 1/8/1951
TRAMS SPECIAUX ET FETE AERIENNE

Certaines critiques ont été émises au sujet de l'organisation des trams spéciaux au retour de Temploux à l'issue de la fête aérienne.

Un quotidien va jusqu'à reprocher aux Vicinaux de n'avoir utilisé aucun des trams et autobus spéciaux promis.

En réalité, le public s'est amené au cours de tout l'après-midi, tandis qu'à la fin le retour a dû s'effectuer en un bloc.

La S.N.C.V. a fait partir dès la fin du meeting, à 17 heures 45, deux autobus spéciaux, deux trams spéciaux avec remorques et un tram ordinaire a quitté Temploux à 17 heures 40.

La circulation s'effectuant à simple voie, il était impossible d'organiser une rotation des trams spéciaux.

Le grand succès de la manifestation semble être la cause principale des difficultés rencontrées.

La prochaine fois, il faudra voir en plus grand la question des moyens de transport.

VERS L'AVENIR 6/8/1951
DEUX CABLES ONT SAUTE

Lors de l'orage survenu à la fin de la semaine dernière, un cable des chemins de fer vicinaux a sauté, causant la rupture d'un autre cable voisin, utilisé par la régie des Téléphones, à l'angle de l'avenue de Stassart et de l'avenue des Combattants.

La régie des Téléphones a procédé ce dimanche aux réparations.

tribulations d'une ligne téléphonique namuroise



Nous avons signalé précédemment comment, en fin de la semaine écoulée, la foudre tombant sur un câble d'aiguillage souterrain de la S. N. C. V., le fit sauter ainsi qu'un câble voisin de la Régie des Télégraphes et Téléphones. Ce câble, situé à l'angle de l'avenue des Combattants et de l'avenue de Stassart, fut d'abord réparé, mais on s'est aperçu depuis que la foudre, suivant le câble téléphonique, avait provoqué une autre rupture à quelque distance plus loin, en direction du terre-plein du boulevard Ernest Mélot. Une tranchée a donc dû être ouverte. Elle traverse l'avenue des Combattants, au grand dam de la circulation toujours intense à cet endroit. En attendant que l'on ait localisé cette nouvelle avarie, ce qui ne peut tarder, une partie du réseau téléphonique Belgrade-Flawinne-Saint-Servais-Rhisnes reste hors d'usage. Voici un aspect des travaux de réparation du câble « sinistré », avenue de Stassart. (Photo « Vers l'Avenir ».)

COURT CIRCUIT SUR LA LIGNE N° 8

Dimanche soir, vers 22 heures, chaussée de Waterloo, à Saint-Servais, le trolley conducteur de courant de la ligne ascendante du tram n° 8 se détacha et tomba sur le sol, provoquant un court-circuit qui fit fondre ledit trolley sur une longueur de 250 mètres.

L'équipe de secours de la S.N.C.V. fut aussitôt sur les lieux et travailla jusqu'à 5 heures du matin de façon à pouvoir assurer le service de la ligne 8 dès lundi matin.

Elle réussit ce tour de force et lundi les trams purent passer à voie unique entre Hastedon et le Pont de Bois. On voyait aux points de croisement les receveurs échanger le "témoin en bois" sans lequel on ne pouvait démarrer.

Durant ce temps, les spécialistes de la S.N.C.V. remplaçaient le câble avarié, travail qui devait s'entourer de précautions puisque la ligne restait sous courant.

Néanmoins, tout allait bien et on assurait à la S.N.C.V. que tout serait rentré dans l'ordre lundi soir.

Un micro dans la baladeuse

LE TRAM-STUDIO DE L'I.N.R. FAIT LE TOUR DE LA CITADELLE



MM. Yernaux, Jean Servais et Camille Brandt commentent les points saillants du paysage, pour Walter Fostier. (Photo « Vers l'Avenir ».)

Un tram 7, mercredi matin, au square Léopold. On y charge de mystérieux appareils. Des mètres de fil s'évadent vers la baladeuse où se trouve un micro. Comme c'est curieux, pensent les ouvriers des vicinaux qui assistent à ces préparatifs.

Ce n'est rien d'autre que le tram-studio à l'aide duquel l'I. N. R. va enregistrer un voyage sur le circuit de la Route Merveilleuse. Voici, d'ailleurs, qu'arrive Walter Fostier, chroniqueur touristique de notre radio, accompagné de l'échevin Yernaux, de M. Jean Servais, secrétaire général de la Féerie, et de M. Camille Brandt, chef de service à la S. N. C. V. Ces trois distingués représentants du Syndicat d'Initiative de la ville vont participer au circuit des ondes.

Nous sautons sur le tram qui démarre, mais ce n'est qu'un faux départ. Le micro vient d'enregistrer la sonnerie du tram, le klaxon à deux notes et le grincement des roues sur les rails.

Cette fois, nous partons, après avoir pris les dispositions techniques pour la réalisation de l'enregistrement. Place de la Gare, boulevard Mélot et les musiques de la foire, le parc et sa Féerie des glaiveurs... Voici Salzinnes et l'avenue de Marlagne, porte du domaine enchanté de la Citadelle.

Walter Fostier accumule dans un bloc-notes les renseignements que lui fournissent aimablement ses trois ciceroni. La documentation que rédigea M. Brandt à l'intention des agents desservant le circuit de la Citadelle suffirait à elle seule à remplir un confortable bloc.

Mais arrêtons-nous à l'entrée de l'avenue Vauban, dans ce virage qui domine la Gueule du Loup. Devant nous : Ronet, ce carrefour des « Mosquitos » et son tir en ruines d'où montent en ce moment les rafales des « Bren Guns » de nos soldats à l'entraînement.

On voit l'échevin se précipiter vers deux autocars de Dolhain qui arrivent chargés d'écolières. Les jeunes excursionnistes sont invitées à chanter et la bande sonore recueille ces voix fraîches sur un fond de moteurs.

Avant d'arriver au Milieu du Monde, nous saluons deux « vieux sossons » de la Citadelle, bien calés sur un banc de bois et contemplant, en philosophes, l'agitation routière.

Bientôt, nous sommes au château de Namur, laissant sur la droite le donjon et les courts du tennis. Le Théâtre de Verdure est dépassé, ainsi que le Musée forestier. Nous voici déjà au rond-point Michel Thonnard, où M. Eltinger, maître d'équitation du Cercle Equestre namurois, est précisément à l'ouvrage. Le micro recueille le bruit des sabots des chevaux sonnante sur l'asphalte.

Faisons halte au bar accueillant et bien pourvu du Cercle Equestre pendant que le secrétaire, M. Jean Malvaux, prépare soigneusement une allocution. Le voici bientôt amené devant le micro par le bourreau Walter Fostier et ses aides, les deux techniciens. « Dans dix secondes »...

La machine tourne et avale le discours. Une fois, deux fois, trois fois, gare à l'amende ; M. Yernaux vient à son tour devant la boîte magique. « Si Namur, dit-il, est le joyau de la vallée mosane, sa Citadelle en est la perle »... Edouard et Franz font repasser dans le diffuseur cette phrase historique et le tram repart.

À la caserne de Terre-Neuve, impossible de trouver le clairon qui donnerait un bruit de fond guerrier. Les « Com-

mandos » se lèveraient-ils au son de la cloche ?

En guise de compensation, devant le merveilleux panorama qui, de la tour du « Cwarneu », s'étale à nos pieds, nous allons entendre enregistrer une savoureuse conversation wallonne entre « Djean » et « Camelle » qui chantent les louanges de la Citadelle. Et d'expliquer pourquoi leur cœur « frum-gie » en voyant les toits bleus de la ville s'étendre vers l'horizon.

Dans les tunnels où le tram joue à la bille de toboggan, recueillons le gémissement des freins et la sonnerie qui tinte sous la voûte.

Mais nous voici à la Meuse. Nous tournons le Casino et saluons le vieux pont. Les braves de Saint-Gilles nous font l'aumône d'un regard que plus rien n'étonne.

Sur le marche-pied de la baladeuse, Walter Fostier ressemble à un marin qui lance la sonde dans les flots. On atteint, place de la Gare, la profondeur voulue pour l'amarrage.

Mais, la sonde, c'était le micro qui enregistrerait la marche du tram et les bruits de la rue. Le dernier écho confond les accents d'une samba de carrousel avec le sifflet d'une locomotive.

Ce n'est pas tout car, l'après-midi, le micro indiscret retournera au donjon pour entendre sonner toutes les cloches de la ville mises en branle à 16 heures. Et peut-être trouvera-t-on un clairon malgré tout !

Les techniciens ont dressé une longue liste des bruits et des voix. Walter Fostier présentera et liera le tout. Prenez l'écoute de l'I. N. R. le lundi 9 juillet, à 13 h. 20, et vous referez avec nous le circuit de la Citadelle en tram-studio. Vous ne regretterez pas le voyage.

VERS L'AVENIR 18/8/1951

PROBLEME D'ACTUALITE

La S.N.C.V., acquiescant à un voeu de la ville, a décidé le principe du remplacement des trams par des autobus, qu'elle compte cependant réaliser à bref délai.

Il est certain que les trams électriques ont leurs avantages, mais ils sont toujours encombrants dans la situation actuelle. Par ailleurs, ils sont une nuisance pour le maintien de la voirie en bon état et qu'il est impossible d'améliorer tant que les voies de trams l'encombrent.

C'est l'autobus qui convient le mieux. La S.N.C.V. et le Ministre en ont saisi les avantages.

Namur sera la première ville de Wallonie à en profiter.

VERS L'AVENIR 28/8/1951

TRAM CONTRE AUTO

Samedi à 10 heures 30, au Marché Saint-Remy, une collision s'est produite entre la voiture de Mr Albert Lambillon, de Namur et un tram n° 5, conduit par Mr Jean Wanson, de Malonne.

La voiture a subi quelques dégâts constatés par la police de Namur.

VERS L'AVENIR 29/8/1951

PROCHAIN ELARGISSEMENT DU BOULEVARD E. MELOT

De la place de la Gare à la place d'Omalius, la chaussée va être portée à 17 mètres. Les trams disposeront de cinq mètres sur cette largeur et il restera, de chaque côté, six mètres pour les voitures.

L'arrêt du tram en direction de Salzinnes et de Malonne devra être déplacé. Il pourrait utilement être fixé à l'entrée de l'avenue de Stassart.

Les trams vers Belgrade et Onoz pourraient s'arrêter au refuge à l'entrée de l'avenue des Combattants, les passagers descendant à gauche comme cela se fait à Bruxelles à certains jours de presse.

VERS L'AVENIR 30/8/1951

ACCROCHAGE

VERS L'AVENIR 16/9/1951

TRAM CONTRE VOITURE

Une collision est survenue samedi à 8 heures 40, au boulevard ad Aquam, à Namur, entre un tram conduit par Mr Jean Henrioul, de Jambes, et une voiture conduite par Monsieur Simon Tron, de Dampremy.

Il n'y a eu que quelques dégâts matériels.

La Police de Namur a procédé aux constatations.

VERS L'AVENIR 22/9/1951

COLLISION A MALONNE

Un camion piloté par Mr Schnoeck, entrepreneur à Malonne, est entré en collision à la rue du Moulin, avec la motrice d'un convoi de tramways.

Le choc fut très violent et les dégâts au camion sont très importants.

Il n'y a heureusement pas eu de blessés.

La Gendarmerie de Floreffe a mené l'enquête.

VERS L'AVENIR 23/9/1951

L'ARRET DU TRAM N° 5 A LA RUE DE BALART

Comme nous l'avions signalé, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux a supprimé à partir du 20 septembre l'arrêt du tram n° 5 à la rue de Balart.

Il fait désormais arrêt à la rue du Quai, afin de faciliter l'accès des voyageurs à la passerelle du Pont du Luxembourg.

Les voyageurs qui montaient ou descendaient à l'ancien arrêt se plaignent de devoir faire actuellement une bonne cinquantaine de mètres à pied.

Il leur reste la possibilité d'utiliser l'arrêt facultatif au milieu de la Plaine, mais ils empruntent alors une section supplémentaire et se voient appliquer une augmentation de tarif.

Ils demandent donc le rétablissement de l'arrêt.

Mardi, vers 13 heures 30, Bd Ad Aquam à Namur, un camion conduit par Mr Raymond Jallet, de Rochefort, est entré en collision avec un tram n° 8 conduit par Monsieur Georges Collin, de Namur.

Le tram a subi quelques dégâts.

VERS L'AVENIR 1/9/1951

ORDRE DU JOUR DE LA C.G.S.P. SECTION VICINAUX & AUTOBUS DU 30.8.1951

Considérant que la preuve ne pourra être faite que les trams entravent la circulation tant que le goulot du pont de Jambes ne sera pas supprimé par la mise en service du nouveau pont de la rue J.B. Brabant et que tout a été mise en oeuvre par la S.N.C.V. pour déconsidérer les lignes vicinales: matériel défectueux - horaires insuffisants - abandon du trafic des marchandises,

Réclame une étude d'ensemble du problème du remplacement des trams sur le plan financier.

Réclame une réunion de tous les actionnaires des lignes vicinales, assistés des représentants syndicaux.

Désigne une délégation qui se rendra chez le Ministre des Communications.

VERS L'AVENIR 13/9/1951

AUTOBUS ESSAIS SUR LA LIGNE 5

En 1950, à l'unanimité, le Conseil Communal de Namur a émis le voeu de voir la S.N.C.V. procéder à des essais de remplacement des trams par des autobus sur la ligne Namur-Profondeville.

Par la suite, la S.N.C.V. proposa d'effectuer également cet essai sur la ligne n° 5, de Salzinnes au Fg St-Nicolas. Les commissions réunies ont marqué leur accord.

Il ne s'agit que d'un essai momentané destiné à fournir des renseignements sur les avantages et les inconvénients de l'usage des autobus en service urbain. Il n'est donc pas question d'enlever la voie ferrée sur le parcours du tram 5.

A la lumière des indications fournies, les parties en cause (communes, Etat, S.N.C.V., syndicats et public) pourront se faire une idée plus exacte du problème des trams et des autobus.

Conseil provincial de Namur

LE PROBLEME DES TRAMS ET DES AUTOBUS EST EVOQUE

La séance est ouverte, à 14 h. 45, jeudi, sous la présidence de M. Rolin et débute par les formalités habituelles : appel nominal, dépôt du procès-verbal de la dernière séance et lecture des résolutions prises.

M. Preud'homme fait rapport sur les délibérations de la première commission qui estime qu'il n'appartient pas à la Province d'anticiper sur la décision éventuelle de l'Etat de souscrire au capital-actions de la Société d'Habitations à bon marché « Le Bocage » à Eghezée. Le rapporteur s'étonne de constater que la commune de Lenze-Longchamps n'a pas été sollicitée pour participer à cette société.

M. Manigart, député permanent, insiste pour obtenir l'intervention de la Province.

M. Preud'homme demande le renvoi du dossier à la Députation permanente pour complément d'information. Cette proposition est acceptée.

Le Conseil rejette à l'unanimité une demande de subsides de l'Association des Négociants en automobile et garagistes pour leur XXVe anniversaire.

M. Yernaux présente un rapport de la cinquième commission sur une demande de 100.000 fr. de subsides, introduite par le Comité du folklore namurois. L'avis de cette commission est favorable en principe, mais on estime la subvention trop élevée.

M. le député permanent Lattaque s'étonne de cette opinion. Il est d'avis que le subside proposé n'est pas trop élevé vu l'intérêt que présente le développement du folklore. L'orateur souhaite qu'à l'occasion d'une joyeuse entrée du roi Baudouin à Namur, par exemple, les principales sociétés folkloriques soient encouragées.

M. Jadoul (P. S. C.) appuie ce point de vue et demande qu'on encourage le comité de Dhuy qui a mis sur pied une fête folklorique particulièrement réussie.

M. Preud'homme plaide la cause du canton d'Eghezée.

MM. Clarinval (lib.) et Claisse (soc.) conseillent la prudence dans l'intérêt des finances provinciales.

M. Focant, député permanent (P. S. C.), insiste pour que le subside versé à l'occasion de la joyeuse entrée du Roi à Namur ne constitue pas un précédent.

M. le gouverneur Gruslin rappelle les rétroactes de la demande, basée sur la présentation du folklore provincial lors de la joyeuse entrée du roi Baudouin l'an prochain.

Tout le monde est d'accord, en principe. Le montant du subside sera ultérieurement précisé.

La substitution de l'autobus au tram

M. Tonneau (soc.) développe un vœu tendant à voir constituer une commission provinciale des vicinaux composée de représentants de la Province et de diverses organisations administratives ou syndicales, commission appelée à étudier le problème des modifications envisagées au réseau de la S. N. C. V. dans la province de Namur. M. Tonneau estime que l'essai de remplacement des trams par des autobus sur la ligne n. 5, à Namur, n'est qu'une manœuvre de la S. N. C. V. L'orateur prétend qu'il n'est pas prouvé que les transports par autobus soient moins coûteux que les transports par trams.

La « vitesse commerciale » des autobus, dit-il encore, n'est pas plus élevée que celle des trams, qui sont, d'autre part, plus confortables.

M. Tonneau expose tous les arguments défavorables à l'autobus, soulignant notamment les difficultés de circulation par temps de neige ou verglas. Il insiste en terminant sur l'aspect social du problème et déclare n'avoir pas confiance dans les promesses de la S. N. C. V. selon lesquelles celle-ci ne licencierait que très peu de personnel. En terminant, M. Tonneau énumère tous les organismes qui, selon lui, devraient constituer la commission spéciale.

Si on l'écoute, tout le monde fera entendre son opinion..., sauf peut-être les usagers qui sont tout de même les principaux intéressés et qu'un essai édifierait sur les avantages et les inconvénients de chacun des systèmes.

L'interpellateur socialiste, qui a égratigné M. Yernaux, échevin de Namur, se fait moucher aussitôt par M. Wautier, porte-parole de la droite. Celui-ci développe à son tour une proposition parallèle à celle de M. Tonneau, mais réservant au Conseil le soin de se faire une opinion dans une commission non

noyauée. M. Wautier constate, en effet, qu'il existe une commission spéciale au sein du Conseil provincial et suggère que cet organisme se réunisse au plus tôt, s'éclaire auprès de toutes les compétences désirables et dépose son rapport dans les quatre mois.

M. Yernaux (P. S. C.) signale à M. Tonneau qu'un échevin de Namur n'a aucun compte à rendre au Conseil provincial et à fortiori à la minorité de ce Conseil.

M. Manigart, député permanent libéral, appuie la proposition de réunir la commission existante, mais il souligne que la S. N. C. V. ne demande actuellement rien au pouvoir provincial.

L'orateur rencontre les arguments de M. Tonneau et signale notamment que la mise en service des autobus sur la ligne n. 5 permettra le passage d'un bus toutes les six minutes aux heures de pointe, alors que les trams ne peuvent se succéder que toutes les douze minutes. Les places disponibles sont plus nombreuses avec le système bus qu'avec le système tram. D'autre part, M. Manigart constate que, si de nombreux agents ont été licenciés, c'est qu'ils avaient été engagés à titre temporaire pendant le renforcement des services en période de guerre.

Le problème est résolu à Londres et à Paris, sans le concours éclairé de M. Tonneau, par la circulation d'autobus innombrables.

Après une intervention de M. Close (soc.), l'assemblée ajourne sa décision jusqu'à mardi, M. Yernaux ayant été mis en cause et n'entendant exposer son point de vue qu'après le vote du Conseil communal de Namur, vendredi soir, sur cette question.

Un vœu, développé par M. Vincent et relatif à l'aide à des coopératives d'achat en commun de matériel agricole, ainsi qu'à l'encouragement du parcellement des prairies, est renvoyé à l'examen de la Députation permanente et la séance est levée.

Prochaine réunion vendredi, à 14 h.

L'actualité à NAMUR

Trams ou autobus ?

Le Conseil communal de Namur a donc suivi le Collège échevinal, qui lui demandait de consentir un essai de service urbain d'autobus sur la ligne n. 5 (Salzennes-St-Nicolas). Déjà la Députation permanente avait donné un avis favorable au même essai sur la ligne interurbaine Namur-Wépion-Profondeville. Seuls, les six socialistes du Conseil ont voté contre, pour la raison inavouée qu'ils sont malades lorsque la majorité P. S. C. réalise un progrès. Au fond, c'est cela leur position, et ils devraient essayer d'ébranler la conviction de la majorité en inventant toutes sortes de prétextes : on va renvoyer une série d'ouvriers, voire d'employés; quels capitaux la Société Nationale, en laquelle ils n'ont nulle confiance, exigera-t-elle lorsque l'on passera aux actes définitifs?; les trams vont plus vite que les autobus; Namur, sans trams, sera une ville morte... et un tas de bourdes de ce goût-là... Les « soclos » ont débité les mêmes sottises au Conseil provincial...

A Namur, au Conseil communal, on ne joue pas ainsi; on étudie un problème et, s'il résulte de l'examen objectif que la communauté a intérêt à telle résolution, on la décide ainsi, que ça plaise ou non aux socialistes.

C'est le cas pour la question des autobus: Namur est une ville à grande circulation; on peut même affirmer que, de toute la Wallonie, c'est ici que le passage et l'arrêt des automobiles sont les plus nombreux. Par ailleurs, Namur est la ville touristique qui commande toute la vallée de la Meuse et les Ardennes. Il est donc indispensable que le trafic routier urbain et interurbain y soit facilité et qu'une voirie impeccable soit établie.

L'Association des Commerçants de Namur, qui a étudié le problème, appuie ce double point de vue et elle l'a écrit au Conseil communal.

Or, le remplacement des trams par des autobus donnera les avantages suivants, s'il devient général après l'essai qui doit donner satisfaction:

1) désencombrement des rues, donc facilité de circulation: a) parce que les autobus se meuvent avec aisance et peuvent, éventuellement, modifier leur parcours; b) parce qu'ils permettent les dépassements au cours de

leurs arrêts en raison du stationnement le long des trottoirs; c) parce que les usagers y montent directement sans traverser une partie de la rue ou de la place publique;

2) une voirie en bon état que l'on pourra asphaltier, les rails ayant disparu;

3) économie considérable, par conséquent, au bénéfice de la Société et de la ville;

4) suppression des poteaux et des fils aériens, qui sont des horreurs dans une ville touristique;

5) multiplicité des voyages en raison de la rapidité de ceux-ci;

6) clientèle plus abondante qu'accompagne toujours et partout un service intensif.

Tout cela n'est rien, au dire des socialistes. Ils reconnaissent cependant que « leurs arguments n'ont qu'une valeur relative »; mais il en est de même, disent-ils, de ceux de la Société Nationale. Dès lors, la majorité leur propose un essai, ce qui contribuera à clarifier le débat, à donner raison à la Société ou à ces Messieurs socialistes; ils ne veulent pas... Ils ont donc tort en principe.

Parmi les raisons qu'ils donnent, il en est une, une seule qui pourrait être retenue: on va licencier de nombreux membres du personnel et, sur ce thème, on fait de grandiloquentes phrases.

La majorité y a pensé bien avant que la minorité n'intervienne et elle avait l'assurance qu'à cet égard tout se passera bien. A cela on répond chez les « rouges »: nous n'avons pas confiance dans les déclarations de la Société Nationale... Or, nous pensons bien que le Conseil d'administration et la haute Direction de la Société sont précisément composés de telle sorte que le parti de la minorité namuroise y est très largement représenté.

Ainsi que l'a déclaré M. le Bourgmestre en mettant fin au débat: un essai donnera des éléments d'appréciation plus positifs que tous les discours théoriques. Et l'on vota l'essai par quatorze voix (treize P. S. C. et un libéral) contre six socialistes et l'abstention de M. Collignon, ancien communiste.

TRAMS & BUS DU DIMANCHE SOIR

A l'initiative des l'Union Professionnelle des Hôteliers-Cafetiers-Restaurateurs de Namur, un service spécial de trams et bus fonctionnera les dimanches à 23 h.15 au départ de la place d'Armes. Malonne, Profondeville, Champion, Belgrade et Flawinne seront desservis

VERS L'AVENIR 27/10/1951

ACCIDENT

Un accident s'est produit vendredi à 8 heures 10, rue Alfred Becquet à Namur, entre la voiture de Monsieur Lambert Becquevort, de Loncée, et un tram de la ligne n° 4, conduit par le wattman Jules Leclercq, de Jambes.

Les deux véhicules sont endommagés.

VERS L'AVENIR 28/10/1951

ACCIDENT

Vendredi, vers 18 heures 20, chaussée de Dinant à Namur, un accident s'est produit entre un camion de la Brasserie d'Orval et le tram n° 6, conduit par Mr Marcel Lignier, de Namur.

Il y a eu des dégâts matériels, de part et d'autre.

VERS L'AVENIR 5/11/1951

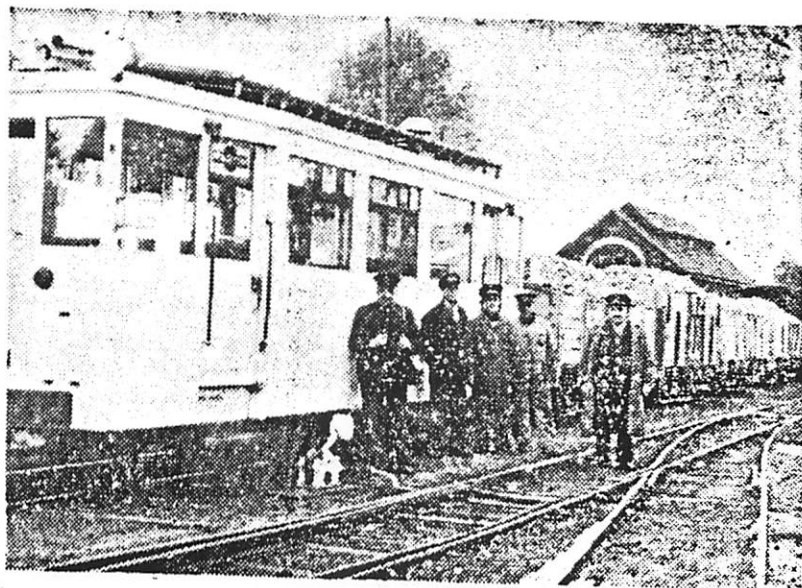
VICINAUX ET BETTERAVES

EN HESBAYE, OU LA RECOLTE
DES BETTERAVES BAT SON PLEIN



Les chariots de betteraves se succèdent sans interruption aux stations de chargement de la S. N. C. V. (Photo « Vers l'Avenir ».)

LES CHEMINS DE FER VICINAUX véhiculent une moyenne quotidienne de 160 wagons de racines et de pulpes



Le « tram des betteraves » va partir pour la râperie ; devant la motrice, de gauche à droite, MM. Marcel Van Hulst, chef de train ; Constant Motet, serre-frein ; Eudore Decamp, conducteur ; Sylvain Feron, chargé de la formation des trains ; Léon Van Hulst, chef du mouvement à Forville. (Photo « Vers l'Avenir ».)

Il y a un bon mois déjà que l'active Hesbaye agricole a retrouvé le paysage si caractéristique de la récolte betteravière. On sait que l'arrachage débute vers le 27-28 septembre pour se poursuivre jusque la mi-novembre. Le pays d'Eghezée vit principalement de la culture betteravière. En temps normal, la culture de la betterave y égale en étendue celle du froment.

Nous avons, comme l'an dernier, parcouru les belles grand-routes bordées d'arbres au feuillage roux, cramoisi ou vieil or. Nous avons retrouvé le même paysage automnal animé par les tracteurs aux roues démesurées remorquant des chariots débordant de betteraves, les tombereaux entraînés par des chevaux ou même des bœufs au rythme lent. Les campagnes brumeuses étaient hantées par des attelages ou d'étranges machines à tambour d'acier qui entrent profondément dans le sol, arrachant les betteraves et les déposant en tas bien réguliers sur la terre brune.

On voyait s'agiter les silhouettes des arracheurs, robustes gars des campagnes ou jeunes filles en salopette et pantalon bleu de mécanicien. Sur le macadam encore luisant de rosée, notre voiture a évité ça et là une racine oubliée, étrange torpille grise à panache vert tombée d'un chariot trop chargé.

Cette fois pourtant, les statistiques et la récolte proprement dite ne nous intéressaient que de façon secondaire.

Car, si la saison betteravière mobilise tous les bras valides d'une région agricole, si elle fait couler dans les pipelines reliant à travers des kilomètres campagnards râperies et raffineries, des flots de liquide sucré, elle a des répercussions non moins profondes sur l'organisation d'un autre service, celui du trafic marchandises des chemins de fer vicinaux de la région. Bien qu'il ait effectué au cours de l'année plusieurs autres services importants, notamment à l'occasion de grands travaux routiers, on peut dire que la raison d'être du réseau de lignes marchandises rayonnant de Forville reste presque essentiellement la culture et l'industrie de la betterave.

Un réseau betteravier

Nos lecteurs connaissent la gare vicinale de Forville depuis qu'elle a servi d'objectif à la caméra de nos reporters photographes, en visite dans cette commune. Le dépôt des tramways à Forville se donne des airs de petite gare de formation avec ses voies et ses aiguillages multiples, ses deux garages pour motrices et locomotives, ses rampes de wagons gris et le quai de sa station accueillante.

Nos lecteurs ont appris à connaître, à la même occasion, le visage sympathique du « chef de gare », M. Léon Van Hulst, depuis deux ans chef du mouvement pour le secteur de Forville.

le après avoir longtemps occupé un poste dirigeant au dépôt de Malonne. Forville est le centre d'un véritable « réseau betteravier » et le dépôt confié à M. Van Hulst est le P. C. où s'élaborent les opérations ferroviaires nécessitées par la vaste récolte. Nulle part ailleurs, le groupe Namur-Luxembourg de la S. N. C. V. ne possède un service marchandises ayant une activité aussi ample et caractéristique.

De la gare de Forville partent les lignes en direction de Ambresin, Hannut-Trognée, Moha-Burdinne, Eghezée. Et le dépôt de Forville assure le trafic des secteurs suivants : Forville-Ardenne, 13 km.; Forville-Statte, 19 km.; Forville-Burdinne, 8 km.; Namur-Hannut, 38 km.; Forville-Eghezée, 8 km.; Eghezée-Meux, 12 km.; Ambresin-Noville-Taviers, 12 km.; Noville-Taviers-Boneffe, 5 km.; Noville-Taviers-Ramillies, 3 km., soit 118 km. de voies ferrées dont le service marchandises est affecté de façon intense à la « bataille de la betterave »

La « bataille de la betterave »

Nous disions plus haut que l'arrachage des betteraves est en cours approximativement de la fin septembre à la mi-novembre. Le transport de la récolte ne commence qu'au début octobre, mais il peut se poursuivre jusqu'à la Saint-Nicolas.

Dès le début de la saison, le personnel du dépôt de Forville est renforcé ; les trois agents du bureau se voient adjoindre un employé et dix hommes viennent s'ajouter aux cinquante membres du personnel technique.

C'est la « bataille de la betterave » qu'il va falloir gagner en maintenant le rythme des transports aux diverses râperies malgré le cortège toujours croissant des tracteurs et des chariots arrivant chaque jour aux différentes stations de chargement. Bien que certains producteurs, équipés de matériel motorisé, conduisent eux-mêmes leur récolte à la râperie, de nombreux cultivateurs sont trop éloignés de celle-ci pour effectuer ce transport.

Il semble même qu'assez bien de fermiers qui, l'an dernier, avaient fait appel à des intermédiaires pour le transport routier de leurs betteraves, ramènent cette année leurs tombereaux aux dépôts des vicinaux.

C'est ainsi que Forville traite par jour 160 wagons de betteraves et de pulpes.

De plus, le trafic normal se poursuit durant cette période et les convois de la S. N. C. V. transportent en outre, régulièrement, des tonnages de chaux et d'engrais vers les râperies d'Eghezée et de Burdinne. La râperie d'Eghezée, par exemple, reçoit 10 tonnes de chaux journalièrement. De forts transports d'engrais sont effectués en direction de Meux.

Afin de traduire en statistiques l'importance de l'opération betterave pour les vicinaux, nous avons consigné les différents chiffres de wagons envoyés vers les râperies en 1950, saison qui, soit dit en passant, fut nettement supérieure à la présente :

Râperie de Moha, 1.342 wagons de betteraves envoyés, 902 wagons de pulpes ramenés (Les cultivateurs peuvent recevoir en pulpes 50 p. c. de leur récolte de betteraves) ; Burdinne, 570 wagons de betteraves, 514 wagons de pulpes ; Eghezée, 1.772 wagons de betteraves, 886 wagons de pulpes ; Ambresin, 1.369 wagons de betteraves, 1.281 wagons de pulpes ; Trognée, 487 wagons de betteraves, 349 wagons de pulpes ; Boneffe, 612 wagons de betteraves, 346 wagons de pulpes ; Ramillies, 381 wagons de betteraves, 33 wagons de pulpes.

Les convois vont et viennent presque continuellement à la gare S. N. C. V. de Forville.

Promenade vers la râperie

La traction des wagons de la S. N. C. V. et du matériel privé des râperies et raffineries est assurée respectivement par deux « tracteurs », motrices à mazout à réservoir de 150 litres et deux robustes locomotives, celles qui, au bon vieux temps, tiraient dans nos rues d'interminables rames de voitures à voyageurs. Le dépôt de Forville possède aussi quatre autorails.

Justement, un convoi de quatre wagons est sur le point de partir en direction de la râperie d'Eghezée, d'où il ramènera des wagons de pulpes.

Belle occasion de recevoir le « baptême de tram à marchandises ». Nous sautons dans le tracteur conduit par le sympathique Eudore Decamp et placé sous la juridiction de M. Marcel Van Hulst, le digne frère du chef du dépôt.

— La voie est un peu glissante ce matin, nous confie M. Decamp, qui agrippe presque sans arrêt le levier du sablier antipatinant. C'est chaque fois la même chose à la saison, la chute des feuilles et, avec notre tonnage, nous n'avancions pas sans le sable !

De fait, le « tracteur » trépigne parfois comme un cheval surmené. Le convoi entame une courbe dangereuse entre deux rangées d'habitations et attaque aussitôt une rampe. « Ce sera la même chose jusqu'à Eghezée », nous confie le conducteur.

Quand le tracteur ne peine pas dans les montées, il dépense son mazout à retenir sa charge dans les pentes. Au bout du convoi, derrière les monticules betteraviers, le serre-frein, Constant Mottet, s'agit à la poignée de sa manivelle.

M. Decamp manie consciencieusement le manche du changement de vitesse comme un pilote cramponné à son manche à balai. La boîte à vitesses ne connaît guère de repos sur le trajet Forville-Eghezée.

Nous traversons Hambraine, un hameau dont la population non agricole est quasi toute occupée à la S. N. C. V. et où notre ami Decamp semble connaître tout le monde.

A Hanret, dix minutes de manœuvre pour accrocher trois wagons supplémentaires.

En tremblant d'efforts nerveux, le tracteur tire ses 70 tonnes de chargement à travers un paysage fait de champs de betteraves à moitié retournés, de silos vert et brun et d'autres champs de betteraves.

Sur la route voisine, les conducteurs de tracteurs saluent d'un grand geste du bras l'équipage de notre convoi. Bref séjour à Eghezée ; la rame est garée sur une voie latérale et confiée aux locomotives privées de la râperie.

Sur une autre courbe de voie, la motrice vient reprendre trois wagons de pulpes et repart, à bonne allure, cette fois, vers le dépôt de Forville.

Vingt-cinq minutes plus tard, un long coup de klaxon signale son arrivée à la gare.

Nous prenons congé de l'équipe, qui va repartir dans un instant en direction de Burdinne.

Déjà, un tram à vapeur siffle dans le lointain, il va entamer la courbe d'entrée au dépôt.

Journées bien remplies

Ainsi passent à Forville, les jours de la « bataille de la betterave ». Le soir, lorsque le dernier convoi est rentré, vers 21 h. 50, les premières rames du lendemain sont formées à destination d'Ambresin, Eghezée et Moha.

A 4 h. 40, dans le brouillard matinal, le premier train s'ébranle vers une râperie ou l'autre, vers les cotaux de Meuse ou sur le plateau vallonné de la Hesbaye.

Cette année, la récolte est inférieure de 30 p. c. à celle de l'an dernier.

Les pluies désastreuses de l'été dernier ont pourri le cœur des betteraves, malgré l'action des engrais. Malgré tout, le trafic connaît une fameuse intensité sur les lignes confiées à la juridiction administrative de M. Van Hulst.

A une époque où le rail cède lentement le pas à la route et où certains services voyageurs au départ même de Forville sont assurés par des autobus, ce fait vaut d'être signalé. Longtemps, le rail a rendu à l'industrie betteravière de signalés services. Il faut s'attendre en retour à ce que l'industrie et la culture betteravières sauvent aujourd'hui le rail menacé. Et, longtemps encore sans doute, les campagnes hesbignonnes seront animées par ces trains ruraux qui, ailleurs dans nos régions, appartiendront de plus en plus aux images du passé.

Isy LALOUX.

VERS L'AVENIR 18/11/1951

NOUVEL AUTOBUS



Samedi, un nouvel autobus, acquis par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et qui est destiné à remplacer les trams à titre d'essai sur la ligne n° 5, a été présenté aux autorités namuroises. M. Manigart, député permanent, MM. les échevins Servais, Pieltain et Yernaux, et M. Casimir, directeur des travaux de la ville, prirent place dans la voiture, qui effectua un bref voyage sur son futur itinéraire. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 28/11/1951

QUAND LES BUS ROULERONT-ILS ?

Jusqu'ici, le service intérieur de la ville reste assuré par les trams électriques et l'on sait que le Conseil Communal et la Société Nationale ont décidé de faire un essai sur la ligne Salzinnes-St-Nicolas et que la Députation Permanente a marqué son accord pour celle de Namur-Profondeville.

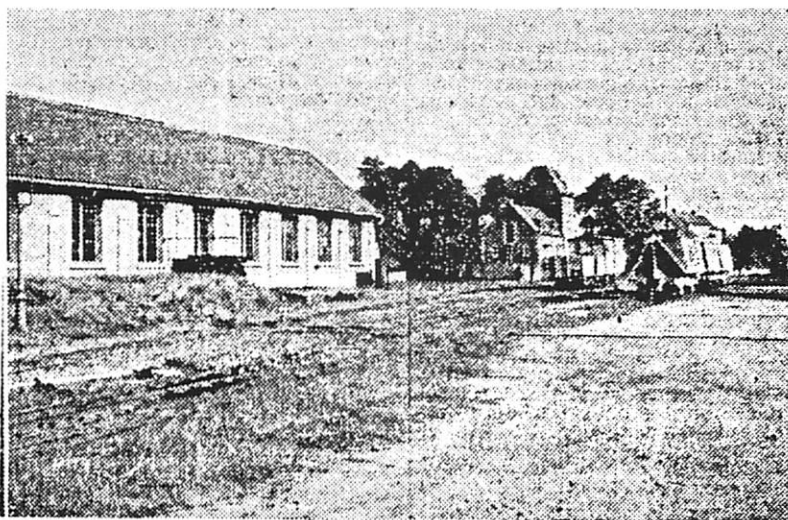
Le ministre vient à son tour d'autoriser l'essai.

Certains véhicules sont déjà au dépôt et pour l'instant la société forme le personnel chauffeur, mais pour avoir le volant bien en mains il faut un certain temps.

Par ailleurs, la direction de Namur doit établir des horaires, prévoir des arrêts, faire imprimer des tickets et des cartes, donner par la presse et autrement des instructions au public, etc.

Tout cela prend du temps, mais on peut être assuré que l'on débutera dans un délai minimum.

Que ce début vienne vite, c'est ce que beaucoup d'usagers demandent et ce que la circulation intense à l'intérieur de la ville exige.



Le dépôt d'Ohey, important centre ferroviaire vicinal, qui met la commune en contact avec Andenne et Ciney.

Après avoir été coincée
entre un arbre et un tram

UNE VOITURE PREND FEU A LA PLANTE - NAMUR

Mardi, vers 17 heures, une collision s'est produite, avenue de la Plante, à Namur, entre une voiture, conduite par M. Théophile Reyniers, maçon, habitant Natoye, et le tram numéro 4, Profondeville - Malonne, dont le wattman était M. Joseph Gilson, de Malonne, et le receveur, M. Victor Descampheilaire, également de Malonne.

Le tram, qui devait arriver à Namur à 17 h. 10, venait d'effectuer un arrêt, à l'aubette de la chaussée de Dinant. A cet endroit, les voies ferrées, assez distantes de la route, permettent encore aux voitures d'effectuer une manœuvre de dépassement sur la droite.

M. Reyniers, qui s'était sans doute arrêté en queue du convoi — la motrice traînait deux remorques — démarra vraisemblablement en même temps que le tram mais, une centaine de mètres plus loin, les voies ferrées se rapprochent de l'accotement pour le rejoindre à peu près en face de la maison de M. Balon.

L'auto fut donc coincée entre le trottoir et le tram et alla percuter un arbre en bordure de la route. De plus, la voiture fut accrochée à l'arrière par le tram et, serrée dans cet étau, la carrosserie ne put résister et se recroquevilla complètement.

La voiture prit feu aussitôt, mais le conducteur du tram ne s'arrêta pas

sang-froid et aidé par M. Jacques Balon et M. André Streng, habitant à proximité, porta immédiatement secours à l'infortuné automobiliste.

M. Streng avait eu la présence d'esprit d'aller, en hâte, quérir un extincteur.

M. Reyniers, blessé à la figure, fut transporté chez M. Balon, où le docteur Van Gelderen, de Profondeville, lui prodigua des soins.

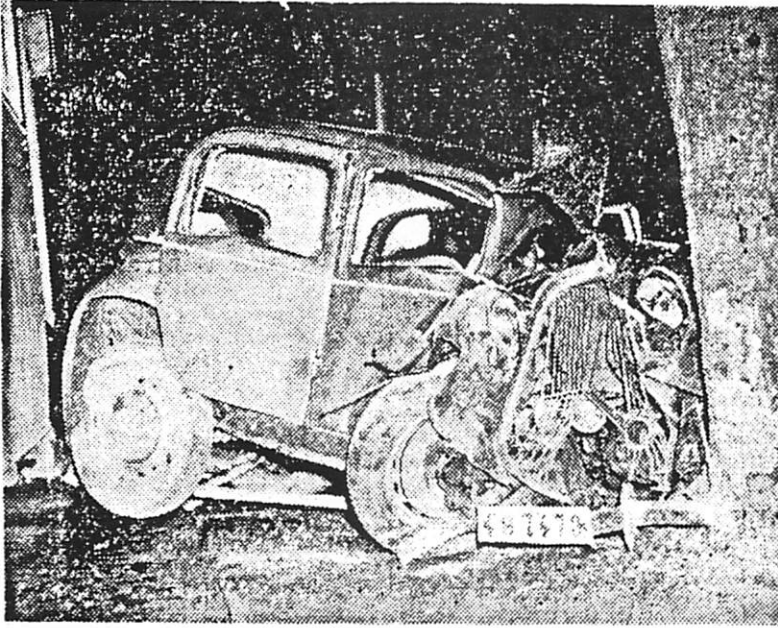
C'est grâce à l'intervention rapide des courageux sauveteurs susnommés, qui bravèrent les flammes s'échappant du capot de la voiture, que ce grave accident ne fut pas fatal au conducteur coincé à un tel point dans sa machine qu'il fallut les efforts conjugués de ces dévoués assistants pour le dégager, à temps, de sa périlleuse position.

Quelques instants plus tard, le car de police-secours transportait le blessé à l'Institut St-Camille.

M. Reyniers, qui s'en tire vraiment à bon compte, porte de nombreuses contusions et a le nez fracturé. Il a regagné son domicile dans la soirée.

Ajoutons que le Parquet qui fut aussitôt sur les lieux était conduit par M. le juge Comélieu.

M. Brandt, de la Direction des chemins de fer vicinaux, organisa un relais de trams tandis que la police de



Une vue suggestive de la « Citroën » dont le moteur a été refoulé à l'intérieur de la carrosserie. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 28/12/1951

LE TRAM A TOUJOURS RAISON

Jeudi, vers 12 heures 30, une voiture se remettait en marche à Jambes, avenue des Acacias.

Elle ne vit pas arriver le tram n° 8 qui venait de la même direction, et qui la prit en écharpe.

L'avant de la voiture fut sérieusement endommagé.

Les travaux routiers place du 13^e de ligne



Cette photo donne une idée de l'avancement des travaux routiers place du 13^e de Ligne, à Namur, à la sortie du boulevard de Merkem, qui a été considérablement élargi. Comme on le remarque, la voie du tram a été ramenée dans l'axe de la nouvelle chaussée, qui coupera dorénavant le terre-plein au lieu de la contourner. (Photo « Vers l'Avenir ».)

Vers une métamorphose complète du boulevard Ernest Mélot, à Namur



On sait que les jours des grands arbres qui ombrageaient le boulevard Ernest Mélot, à Namur, sont comptés. La voie carrossable de cette artère si fréquentée va être élargie de telle façon que les voies des trams se trouveront en son milieu. Les travaux d'abattage des arbres ont commencé lundi, sous l'œil vigilant de la police communale. L'abattage des gros arbres se fera la nuit et les fils de tram devront chaque fois être démontés, tandis que la journée sera consacrée à l'élagage de ces arbres. Voici une vue des travaux en cours. Les ouvriers ont abattu un des premiers arbres victimes de la nouvelle mesure routière. (Photo « Vers l'Avenir ».)

LES BUCHERONS DANS LA VILLE

Les platanes du boulevard Mélot tombent sous la cognée



Un des arbres s'abat et les bûcherons s'écartent prudemment. (Photo « Vers l'Avenir ».)

L'abattage des arbres du boulevard Mélot se poursuit. Les premiers en partant du carrefour du parc ont déjà fait le bonheur des ramasseurs de brindilles venus avec sacs et paniers.

Mercredi après-midi, on a couché sur le sol le platane n. 3, en face des bureaux de « Vers l'Avenir ». C'est impressionnant, la mort d'un arbre.

Quelques hommes guêtrés de cuir ont ligoté la victime à l'aide d'un câble d'acier qui la prend à la gorge et s'attache au pied de deux autres arbres. Un des bourreaux détache les branches les plus mal placées qui s'effondrent à grand bruit.

Et les cognées commencent leur sarabande sous les regards des badauds. Même un Chinois qui passait, sac au dos, a déposé son bagage et s'adosse au mur. Des dames qui craignent l'écrasement passent en courant faisant sautiller leurs voitures d'enfants sur les pavés.

Les bûcherons, hauts et larges, frappent le pied de l'arbre dans un mouvement qui balance tout le corps sur les chevilles. L'acier fait sauter des larges éclats du bois blanc.

Mais le cœur du platane apparaît rouge, anomalie qui, dit-on, serait due à la présence dans le sol des canalisations du gaz. On dirait des morceaux de chair sanglante qui se détachent du tronc entamé.

Bientôt les hommes ont jugé que la coupe était suffisante. Coups de sifflet, drapeaux rouges, la circulation s'arrête. Trams, voitures, autobus s'immobilisent; les piétons évacuent les trottoirs à la prière des agents de police.

Quatre bûcherons ont coincé dans la chaîne qui termine le câble un levier sur lequel ils pèsent de toutes leurs forces. Un frémissement dans la foule indique que le platane a vibré.

Dans le grand silence qui s'est fait, les voix des bûcherons résonnent. « Satchi » crie l'homme à la cognée. Mais ses camarades n'arrivent à rien

Il faut encore quelques coups bien appliqués.

Un craquement, comme si l'arbre gémissait. Lentement d'abord puis plus vite le platane bascule dans un bruit terrifiant. Des branches éclatent en touchant le sol. L'une d'elles a décollé de son abat-jour un lampadaire qui vibre sous le choc comme une corde à violon.

L'arbre s'est abattu exactement où on voulait le faire tomber, dans l'angle formé par les extrémités du câble. Déjà les bûcherons se ruent la hache levée sur le géant terrassé dont les 18 mètres paraissent encore plus longs. Veulent-ils l'achever? Non, ils coupent simplement les branches qui débordent du trottoir sur la rue. En effet, on a libéré les deux flots de véhicules qui viennent s'affronter et il faut bien toute la place pour que la circulation se rétablisse.

On a épargné les trois arbres qui se trouvent devant le bâtiment des chemins de fer. Il faudra pour les abattre, nous dit M. Philippart, chef du service des plantations de la ville, détacher de la façade de ce bâtiment le fil qui supporte les lignes électriques du tram. L'opération se fera la nuit et l'on aura recours aux échelles des pompiers pour couper sans les faire tomber les branches qui surplombent ces fils électriques. Tout sera terminé pour vendredi soir, sauf complications.

Nos yeux ont peine à s'accoutumer aux vides qui sont déjà creusés dans le rang des vieux platanes. Ces arbres que nous connaissions depuis si longtemps, nous les avons crus immuables. Le rythme rapide de notre époque leur aura été fatal. Le dieu auto veut toujours plus de vitesse et plus d'espace. Il n'aime guère les arbres sur lesquels les capots s'embouissent.

C'est pourquoi nous disons adieu aux platanes dont l'ombrage était cher à tant de Namurois.

M. C.

A NAMUR

Les travaux du boulevard Mélot et de l'avenue

Il ne reste plus comme platanes, boulevard Mélot, que ceux alignés du côté du chemin de fer. Les sauvera-t-on du massacre? C'est peu probable, car ils ne sont pas alignés et gêneront, paraît-il, les usagers du futur trottoir qui sera établi à cet endroit. Dommage vraiment qu'il ne soit pas possible de garder ce dernier rempart contre l'enlaidissement par les fumées ferroviaires.

Mais les prochaines victimes du vandalisme utilitaire seront les platanes de l'avenue des Combattants. Celle-ci doit aussi être élargie. D'aucuns pensaient qu'on pouvait mordre sur les trottoirs sans toucher aux arbres. Mais il paraît qu'on doit justement reprendre 1 m. 10 au trottoir de ce côté là. Ça, c'est l'arrêt de mort des vieux arbres.

Les platanes de l'avenue des Combattants, il faudra bien les abattre sur la chaussée. Il n'y a pas de place ailleurs. C'est pourquoi l'opération devra se faire de nuit pour ne pas entraver cette circulation routière qui donne tant de soucis.

Les agents de la S. N. C. V. s'occupent présentement à mettre en place les poteaux qui, après l'élargissement de la rue et la mise en place des voies, soutiendront la ligne du tram. Ainsi ces poteaux seront déjà à pied d'œuvre pour le cas où un des arbres, en tombant, endommagerait fils et poteaux actuels.

Ce travail va durer deux ou trois jours, le placement des lourds poteaux ne pouvant se faire à l'aide de grues, par suite de la présence des arbres. Après quoi, l'abattage commencera et les travaux d'élargissement suivront. La S. N. C. V. a déjà pris des mesures pour que le changement des voies se fasse sans interrompre le trafic. Aux termes de l'adjudication, tous les travaux devront être terminés pour la Pentecôte. A ce moment, le flot des véhicules pourra déferler sur la ville.

A ce propos, certains statisticiens estiment que, au rythme actuel de l'accroissement du nombre des véhicules, la circulation sera, en 1954, devenue totalement impossible dans nos cités construites à une époque où on n'envisageait pas cette frénésie automobile. A ce moment deux solutions s'imposeront : dynamiter les villes et les reconstruire sur le mode américain ou bien faire des autostrades qui éviteront les localités. Nous avons deux ans pour y réfléchir.

SUR LA LIGNE DU TRAM 6

La S.N.C.V. signale qu'à partir du 3 février 1952, le tram quittant Namur à 20 heures 10 en direction de Bois de Villers les dimanches et jours fériés seulement, sera prolongé à titre d'essai jusque Bossières-St-Gérard.

JAMBES COLLISION ET OMELETTE

Jeudi vers 15 heures 10, à la jonction des rues de Coppin et Mottiaux, une collision s'est produite entre un bus conduit par Mr Albert Praile et un camion piloté par Mr Georges Veny, de Wépion.

Le choc fut si violent que le camion se renversa sur le flanc droit, subissant des dégâts importants. Sa cargaison de lait et d'oeufs fut transformée en un mélange lamentable et inutilisable.

Le bus de la S.N.C.V. s'en est évidemment tiré sans dégâts notables.

VERS L'AVENIR 22/1/1952

CINEY

La ligne vicinale Ciney-Andenne

Au cours de sa dernière séance, le Conseil communal de Ciney a émis un avis favorable à l'enlèvement des voies de la ligne vicinale Ciney-Andenne, dans la section Ciney-Ohey, le service de transport par autobus devant être prochainement substitué à l'exploitation par voie ferrée sur ladite section.

Le maintien en activité de cette ligne ne peut plus être envisagé, étant donné les déficits successifs qui, pour les années 1947, 1948, 1949 et 1950 atteignent un total de 4.500.000 fr.

La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, en présence de ces résultats financiers désastreux, dus surtout à la régression du trafic marchandises sur la section Ciney-Ohey, ne compte pas abandonner la concession de la ligne vicinale, mais les voyageurs, au lieu d'être desservis par voie ferrée, verront leurs communications assurées par

autobus, moyen de transport mieux adapté aux besoins de la région. Des possibilités subsisteront néanmoins pour le transport des marchandises, non seulement à la station vicinale de Ohey, mais aussi aux gares du grand chemin de fer de Hamois, d'Emptinne et de Ciney, distantes seulement de 2 km. environ de la section vicinale Schaltin-Champion-Emptinne-Biron.

L'itinéraire qui sera suivi par les autobus sera sensiblement le même que celui de la voie ferrée actuelle. Les véhicules emprunteront des routes communales ou provinciales en bon état, tandis que le centre du hameau de Biron-lez-Ciney sera desservi par des voyages spéciaux depuis Ciney-Station, intensifiant ainsi le nombre de voyages dans le sens de la plus grande longueur de l'agglomération de la ville de Ciney.

La réalisation du matériel à provenir du démontage de la voie couvrira, paraît-il, l'acquisition des autobus nécessaires à l'organisation du nouveau service.

VERS L'AVENIR 27/1/1952

BUS CONTRE CAMION

Un autobus des Vicinaux de la ligne Champion-Flawinne, piloté par Mr Eudore Leurquin, de Malonne, effectuant une manœuvre de dépassement rue Salzennes-les-Moulins, heurta avec son flanc droit l'arrière d'un camion.

Il en est résulté des dégâts peu importants et un retard assez conséquent.

La Gendarmerie de Namur a procédé aux constatations.

VERS L'AVENIR 16/2/1952

LE REMPLACEMENT DES TRANS PAR DES AUTOBUS

Un arrêté ministériel pris en date du 27 décembre 1951 autorise la S.N.C.V. à substituer un service d'autobus à la ligne de tram n° 5 entre Salzennes et le Faubourg Saint-Nicolas.

Mr Henri Mathieu, président de la Centrale Chrétienne des Services Publics, a adressé à ce sujet un recours au Conseil d'Etat en demandant l'annulation de l'arrêté ministériel, pour vice de forme et mode de financement non établi conformément aux dispositions légales en la matière et aux statuts de la S.N.C.V.

VERS L'AVENIR 16/2/1952

LA PLAINE SAINT-NICOLAS

On nous écrit:

"Une revision générale de la voirie s'impose à la bonne saison.

Il serait notamment utile de rétablir l'abri des Vicinaux au terminus de la ligne n° 5."

Nous transmettons bien volontiers cette requête à l'échevînat des Travaux Publics, à l'administration des Ponts et Chaussées et à la direction des Vicinaux.

VERS L'AVENIR 20/2/1952

TRAMS ET AUTOBUS

Nous avons annoncé que le Président de la Centrale Chrétienne des Service Publics a demandé l'annulation de l'arrêté de substitution d'autobus au tram sur la ligne Salzinnes-Faubourg Saint-Nicolas.

Par même courrier, le Syndicat Chrétien s'est adressé à la direction de la S.N.C.V. pour lui demander de mettre en application sur les lignes de trams de cartes à prix réduit pour 9 voyages, du genre de celles qu'on se propose de délivrer sur les lignes d'autobus.

VERS L'AVENIR 4/3/1952

TRAM CONTRE BUS

Une collision s'est produite lundi à 19 heures 20, au boulevard ad Aquam, à Namur, entre une tram de la ligne n° 8 conduit par Mr Marcel Préat, et un autobus piloté par Mr Léon Borsu.

Un voyageur, qui se trouvait sur la plate-forme avant du tram a été légèrement blessé à la main droite.

Les deux véhicules ont été accidentés.

La Police de Namur a procédé aux constatations.

Un événement dans la vie namuroise

Les trams cèdent la place aux autobus

A TITRE D'ESSAI, SUR LA LIGNE

Salzennes-faubourg Saint-Nicolas

A PARTIR DU LUNDI 10 MARS

Ainsi que nous le signalons brièvement dans notre édition de lundi midi, au cours d'une conférence de presse qui s'est tenue lundi matin, à la direction des vicinaux, avenue de Stassart, à Namur, M. Dulieu, ingénieur en chef du groupe Namur-Luxembourg de la S.N.C.V., a annoncé la mise en circulation, à partir du lundi 10 mars prochain, des autobus destinés à remplacer, à titre d'essai, les trams électriques sur la ligne 5.

Cette mesure marque le premier acte d'une modification complète de la physionomie de notre ville: désormais, les trams jaune pâle auxquels nos concitoyens étaient habitués depuis de longues années, vont faire place, de plus en plus, aux petits bus écarlates au rythme souple et rapide.

La direction provinciale des vicinaux signale, dans cette mesure, deux avantages principaux: La modernisation du réseau constitue une amélioration pour le public, d'abord à cause de horaires plus faciles par la fréquence nouvelle des voitures, ensuite par l'abaissement des tarifs.

MODIFICATIONS DE DETAIL AUX ITINERAIRES.

Le parcours suivi par ce service d'autobus sera exactement celui de la voie ferrée et comportera les mêmes arrêts. Toutefois, certains de ceux-ci seront modifiés comme signalé ci-après. Ces modifications sont nécessitées par des raisons techniques ou de police. Nul doute d'ailleurs qu'après une courte période d'adaptation, le public n'y trouve pas grande différence.

SENS SAINT-NICOLAS-HAYETTES:

L'arrêt de l'hôpital Saint-Camille, situé vis-à-vis de la chapelle de cet institut.

L'arrêt des Cadets est supprimé.

Les arrêts du Parisien et des Quatre Coins sont supprimés et remplacés par un seul arrêt situé rue Emile Cuvelier, vis-à-vis de la bijouterie Herpin (à cause de l'élargissement de la rue à cet endroit).

L'arrêt du Parc Louise-Marie est reporté après la traversée, soit au début de l'avenue de Stassart, vis-à-vis de la maison Noël.

L'arrêt de la rue H. Lemaitre, en face de la pharmacie Docquier.

L'arrêt de Salzennes Eglise, après la rue Jupin, vis-à-vis de l'école des filles.

L'arrêt de la place Godin est situé au terre-plein de forme ronde où se trouve la cabine téléphonique.

En arrivant aux Hayettes, les autobus feront immédiatement leur manœuvre de changement de direction pour venir se garer à l'arrêt actuel où s'effectuera le mouvement des voyageurs (descente et montée).

SENS HAYETTES-SAINT-NICOLAS:

L'arrêt de la place Godin est déplacé au coin de l'avenue de Marlagne et de la rue du Travail.

A Namur Gare, l'arrêt au quai est supprimé et situé vis-à-vis du pavillon du Syndicat d'initiative.

L'arrêt de la Porte de Fer est supprimé.

Celui des Quatre Coins est avancé de quelque 50-mètres et placé vis-à-vis de la maison Bodson, rue de Fer.

Au terminus de Saint-Nicolas, les autobus stationneront sur la gare vicinale où s'effectuera le mouvement des voyageurs.

LIGNE N° 3 NAMUR-GARE-CHATEAU DE NAMUR:

Mêmes modifications pour les arrêts communs renseignés ci-dessus.

Dans le sens Namur-Citadelle, l'arrêt des Hayettes sera respecté à la droite de la chaussée et celui de l'avenue Vauban, immédiatement après ladite avenue pour dégager la courbe.

A l'exception des endroits disposant d'un qual-refuge, à tous les arrêts, les autobus viendront s'arrêter à même le trottoir.

Tous ces arrêts seront signalés par une plaque réglementaire et certains de ceux-ci, par des signaux d'interdiction de stationner pour tous véhicules autres que les autobus.

Ces arrêts ne concernent pas, d'autre part, les trams électriques qui observeront les arrêts actuels.

CADENCE ACCELEREE.

Ces autobus, au nombre de huit plus un neuvième aux heures de pointe, porteront les N° 5 pour la ligne Faubourg Saint-Nicolas-Hayettes, 3 pour la ligne Namur-Gare-Château de Namur; 5 barré pour le parcours rue J.-B. Brabant-Hayettes.

Quatre autobus portant des films N° 5 assureront le service Saint-Nicolas-Hayettes, à la cadence de 12 minutes (1 minute de stationnement à chaque terminus et à Namur-Gare).

Aux heures de pointe, trois autobus supplémentaires, munis de films « 5 barrés » assureront les 6 minutes entre la rue J.-B. Brabant et les Hayettes.

TARIF.

Un nouveau tarif fort simplifié a été fixé pour le service d'autobus Hayettes-Saint-Nicolas: a) tarif unique: 3 francs; b) invalide de guerre: 1 franc; billets de correspondance (de l'autobus avec le N° 3, sur la section Namur-Hayettes; N° 3 Jambes-Belgrade; N° 9 sur la section Namur-Belgrade; N° 4 sur la section Salzennes Eglise-Briqueteries): 4 francs.

Des cartes à 25 francs à utiliser pour 9 voyages et valables pour 3 mois, seront mises en vente.

LES AUTOBUS.

Les journalistes qui avaient été accueillis par MM. Dulieu et Camille Brandt, ont été invités ensuite à prendre place à bord d'un des nouveaux bus qui, piloté par M. Léon Boseret, contre-maître instructeur, a parcouru l'itinéraire normal des 5 et 5 barrés.

Ils ont pu apprécier la maniabilité extrême du véhicule, la rapidité de ses déplacements (double de celle des motrices) et son confort. La suspension en est excellente et le moteur à essence n'imprime pas à la machine les douloureuses trépidations dont les autobus au mazout laissent le désagréable souvenir.

Les bus sont du type « one man car » c'est-à-dire que le conducteur assure en même temps la perception à l'entrée du bus.

La simplification du tarif, une ingénieuse disposition du matériel de perception et le fait que les passagers montent à l'avant et descendent par l'arrière font que ces opérations pourront s'effectuer en un minimum de temps.

Le moteur de ces bus est « Chevrolet » et la belle carrosserie rouge est l'œuvre de la firme « Yonckers ». Les portes, soumises au contrôle absolu du conducteur, fonctionnent au moyen d'interrupteurs électriques doublés de lampes-temoins.

LE PERSONNEL.

La formation du personnel conducteur a été rigoureuse: examen médical officiel, examen psychotechnique au laboratoire des tramways bruxellois, nouvel examen médical devant le médecin principal de la S. N. C. V. Le personnel s'est adapté avec un bel esprit d'initiative et de compréhension aux nouvelles exigences techniques dès qu'ont été dissipées les premières appréhensions.

De ce côté, la sécurité est assurée.

UN APPEL AU PUBLIC.

Le succès de cette expérience dépend pour une bonne part du public. La S. N. C. V. nous a demandé de faire appel à son esprit de fair play, de discipline spontanée et de collaboration.

C'est dans cet esprit qu'il est demandé aux usagers: de monter toujours à l'avant de l'autobus; de se munir de la monnaie exacte à moins qu'ils n'adoptent la solution, pécuniairement et pratiquement avantageuse, des cartes de neuf parcours; de ne pas dépasser le nombre limite de 40 places, dans l'intérêt du public et du matériel. Aux heures de pointe cela ne représentera que quelques minutes de plus à attendre.

L'essai peut aboutir à une intéressante amélioration de nos transports urbains et se révéler, comme à Bruges un succès complet.

Les prochaines semaines nous fixeront à ce sujet.

Les NOUVEAUX AUTOBUS

Impressions

D'UNE PREMIERE JOURNEE D'ESSAI

Lundi matin, la S. N. C. V. a donc lancé, sur la ligne de Salzinnes au Faubourg St-Nicolas, les petits autobus rouge et jaune qui pourraient être appelés à remplacer peu à peu les tramways dans les rues de Namur si cet essai est concluant.

On ne peut pas dire que cette innovation a apporté une profonde modification du visage de la ville. L'œil du Namurois était déjà habitué au passage des bus des services Flawinne-Champion et Jambes-St-Marc et de ceux des lignes campagnardes. N'empêche que ces petits autobus avaient une belle allure fringante en traversant la place de la gare, en escaladant la pente des Hayettes ou en longeant la Meuse au faubourg.

Les fidèles clients du tram 5 se sont donc vus, lundi matin, devant une porte automatique. Ils ont grimpé dans un autobus sentant encore la peinture et ont tendu au conducteur-receveur les trois francs de leur voyage.

Impressions d'un voyageur

Nous avons voulu, à notre tour, nous rendre compte du bouleversement que cet essai pouvait représenter. De 11 h. 30 à 12 h. 30, nous avons pris place sur divers autobus du nouveau service et noté nos impressions.

Après quelques minutes d'attente, à côté du pavillon du Syndicat d'Initiative, voici un 5 tout rutilant. Deux personnes en descendent, une autre monte avec nous. Une dame, assise à l'intérieur, s'avance vers le conducteur et dit « Donnez-moi une carte. Ce sera pour mon fils ».

On part. Dans la rue de Fer, un camion est arrêté sur la voie du tram. Notre bus le contourne sans difficulté et va se ranger contre le trottoir, peu après l'église St-Joseph. Quelques personnes montent et paient leur place. Le bus repart, mais se trouve aussitôt bloqué par le feu rouge.

Place d'Armes, on embarque une dizaine de voyageurs. Place l'Ion, monte une jeune maman avec ses deux enfants. « C'est moins haut que le tram », dit la petite fille.

Dans l'étroite rue St-Nicolas, encombrée de véhicules en stationnement, des voitures qui viennent en sens inverse nous font perdre quelques secondes. Mais bientôt nous sommes rue de Balart. Après l'arrêt facultatif de la plaine, nous voici à la clinique et au terminus. La promenade a duré douze minutes.

Aux heures de la cohue

Tentons l'expérience dans l'autre sens avec un autre autobus. Nous sommes maintenant à l'heure cruciale de

midi; sortie des écoles, des magasins et des bureaux. On s'en rend compte en traversant la ville. Quelques clients sont recueillis à la clinique. D'autres, des abonnés, à l'usine à gaz. Dans la rue Pépin, un camion amenant des marchandises est stoppé en plein milieu de la chaussée. Avec le tram il eût fallu sonner, tempêter et attendre. Le bus, lui, se contente de mordre la bordure du trottoir et il passe.

Aux Quatre Coins, une dame qui avait oublié que l'arrêt était déplacé, frappe à la porte. Mais le signal vient de s'ouvrir et le chauffeur ne peut plus attendre.

Au coin de la rue Godefroid, quelques écolières s'engouffrent dans le car. On arrive place de la Gare. Il est midi douze exactement, ainsi que le veut l'horaire.

Beaucoup de monde sur le terre-plein, mais les opérations se déroulent rondement. On descend par la porte du milieu; on monte par l'avant. En deux minutes le car est plein et il s'en va.

Tout se passe sans heurt. Peu de voyageurs montent encore, mais on ne s'écrase pas à l'intérieur. Après la place Louise Godin, nous voyons devant nous deux autres autobus qui gravissent la pente: un 3 qui continuera vers le château de Namur et un 5 barré qui redescendra avant notre arrivée.

Au terminus, descente d'un joli paquet de voyageurs et savant virage du bus qui repart à vide après quelques minutes d'attente.

Dernière épreuve, le retour des Hayettes à la gare se passe sans incident. Peu de voyageurs descendent vers la ville. Nous croisons encore un 5 barré à la place Godin et un 5 à l'église de Salzinnes, tous deux bien garnis de voyageurs, mais sans excès.

Quelques opinions

Nous avons recueilli quelques opinions de personnages intéressés pendant nos pérégrinations.

Premier conducteur: « C'est trop difficile de faire tout seul le travail de deux hommes. Ce matin, je suis sûr qu'il y a des gens qui auront raté leur train. Aux heures de pointe, conduire, veiller à la sécurité des voyageurs, distribuer les billets, ça représente du boulot. Je n'ai pas eu le temps de manger depuis 6 heures du matin et je finis à une heure trente. De plus, ces machines-là ne sont pas faciles à piloter pour des gens qui, comme nous, n'ont eu que dix-neuf jours d'écolage ».

Deuxième conducteur: « Ça va très bien. Je n'ai pas de difficulté pour te-

nir mon horaire. La preuve c'est que je viens d'arriver à ce terminus avec cinq minutes d'avance. Non, le bus n'est pas difficile à conduire. Seulement, moi, j'ai l'habitude des gros « mack » alors celui-ci n'est qu'un jouet à côté. Les gens réagissent bien et ne font pas trainer les choses ».

Un voyageur : « Je suis vraiment surpris de ne pas me sentir écrasé comme tous les jours à cette heure-ci sur le tram. Cet autobus est confortable et rapide et les voyages coûtent moins cher ».

Un contrôleur : « Ça ira encore mieux les prochains jours, lorsque les voyageurs seront habitués. Le plus dur c'est d'obtenir que l'on montre les abonnements. Aussi dur que si on demandait aux abonnés de se faire arracher une dent. Oui, je sais que les conducteurs n'ont pas le temps de manger. Il faudra faire quelque chose à ce sujet. Bien sûr, certains conducteurs manquent d'expérience, mais cela ira en s'améliorant ».

Catégories de voyageurs

Parmi les voyageurs, il y a le distrait qui passe à côté du conducteur et va s'asseoir puis revient sur ses pas

quand on l'appelle. Il y a le lymphatique qui dépose sa serviette, se dégage avec soin et cherche posément le billet de vingt francs qu'il va faire changer. Il y a le nerveux qui fouille dans toutes ses poches pour trouver la monnaie. Il y a la petite fille qui serre dans la main une poignée de petites piécettes qu'il faut compter. Il y a le maladroit qui entre par la sortie et qui doit faire demi-tour.

Mais les abonnés accélèrent le service et les cartes de voyages à prix réduit ont beaucoup de succès. Un conducteur en avait vendu vingt-quatre en quelques heures et pendant les jours qui ont précédé la mise en service des autobus on en avait vendu plusieurs centaines sur la ligne du 5. Ceci prouve que le public apprécie ce système, abandonné depuis des années sur les trams.

A la direction de la S. N. C. V. on se réjouit de voir avec quelle gentillesse le public a accepté de se plier aux exigences du nouveau service. On met aussi en évidence la bonne volonté dont a fait preuve le personnel chargé de la tâche assez compliquée de conducteur-receveur. On admet que certains voyageurs ont pu rater leur train

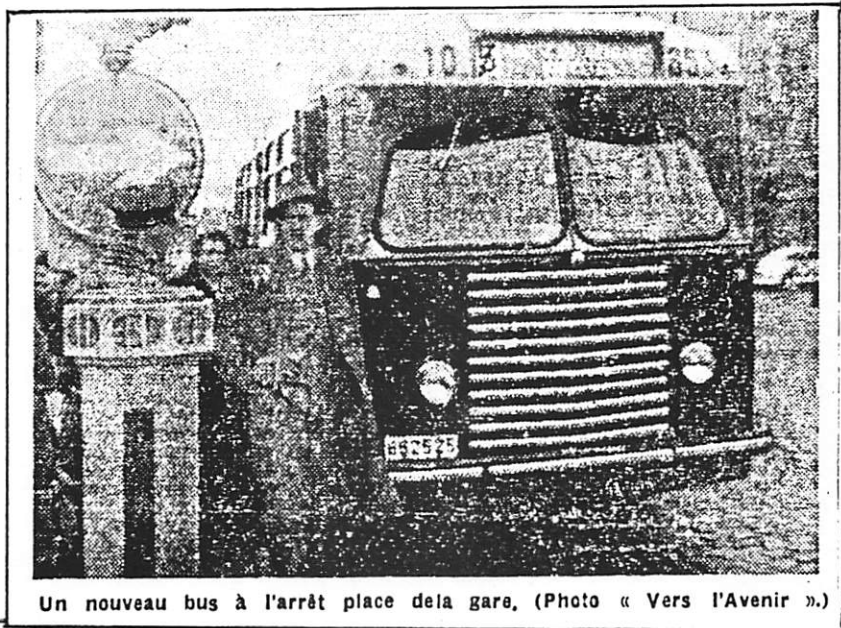
lundi matin faute de quelques minutes. Mais cela est déjà arrivé avec le tram et il est généralement assez imprudent de prendre un bus arrivant à la gare à 7 h. 22 pour attraper un train à 7 h. 25. De plus, nous a-t-on dit, la fréquence des services élimine les trop longues attentes et offre plus de possibilité à ceux qui doivent tenir compte de l'heure de départ d'un train.

Le « lum'çon » est démodé

En résumé, la première journée a apporté à tout le monde des satisfactions, à part quelques inconvenients que la pratique peut éliminer progressivement. Deux conditions sont essentielles de la part du public : respecter les règles de montée et descente, se munir de carte ou de monnaie.

Une remarque encore de la S. N. C. V. : que les automobilistes et motocyclistes veuillent bien ne pas parquer au bord des trottoirs devant les plaques d'arrêt des autobus.

Concluons sur cette remarque d'un dirigeant des vicinaux : « Les Namurois ont démontré aujourd'hui que leur réputation de lenteur était une légende. L'histoire du « lum'çon » est passée de mode ».



Un nouveau bus à l'arrêt place de la gare, (Photo « Vers l'Avenir ».)

LES HORAIRES

A PARTIR DU 10 MARS.

En conséquence, les horaires repris au guide officiel du 7 octobre 1951 sont remplacés par ceux ci-après :

Autobus Hayettes - Namur Station - rue Jean-Baptiste Brabant - Faubourg Saint-Nicolas. — Lignes N^{os} 5 et 5 barré.

DEPARTS DES HAYETTES VERS NAMUR STATION :

A. — En semaine : 6.23, 6.47, 6.59, 7.11, 7.23, 7.35, 7.47, 7.59, puis toutes les 12 minutes aux heures 11 - 23 - 35 - 47 et 59.

De plus, départs toutes les 6 minutes aux heures 05 - 11 - 17 - 23 - 29 - 35 - 41 - 47 - 53 - 59 de 7.23 à 8.35, de 11.47 à 14.23 et de 16.11 à 19.11.

Dernier départ : 20.59.
B. — Les dimanches et jours fériés : 6.59, 7.23, 7.47, 8.11, 8.35, 8.59, 9.23, 9.47, 10.11, puis toutes les 12 minutes aux heures 11 - 23 - 35 - 47 et 59.

De plus, départs toutes les 6 minutes aux heures 05 - 11 - 17 - 23 - 29 - 35 - 41 - 47 - 53 - 59 de 12.23 à 20.11.
Dernier départ : 20.59.

DEPARTS DE NAMUR STATION VERS LE FAUBOURG ST-NICOLAS :

A. — En semaine : 6.22, 6.58, 7.10, 7.22, 7.34, 7.46, 7.58, puis toutes les 12 minutes aux heures 10 - 22 - 34 - 46 et 58.

De plus, départs toutes les 6 minutes jusque la Rue Jean-Baptiste Brabant, aux heures 04 - 10 - 16 - 22 - 28 - 34 - 40 - 46 - 52 - 58 de 7.34 à 8.22, de 11.46 à 13.58 et de 15.58 à 18.53.

Derniers départs : 19.34, 19.58, 20.22, 20.46.

B. — Les dimanches et jours fériés : 7.10, 7.34, 7.58, 8.22, 8.46, 9.10, 9.34, 9.58, 10.10, puis toutes les 12 minutes aux heures 10 - 22 - 34 - 46 et 58.

De plus, départs toutes les 6 minutes jusque la Rue Jean-Baptiste Brabant, aux heures 04 - 10 - 16 - 22 - 28 - 34 - 40 - 46 - 52 - 58 de 12.34 à 19.58.

Dernier départ : 20.46.

DEPARTS DU FAUBOURG SAINT-NICOLAS VERS NAMUR STATION :

A. — En semaine : 6.35, 7.11, 7.23, 7.35, 7.47, 7.59, puis toutes les 12 minutes aux heures 11 - 23 - 35 - 47 et 59.

Derniers départs : 19.47, 20.11, 20.35, 20.59.
B. — Les dimanches et jours fériés : 7.23, 7.47, 8.11, 8.35, 8.59, 9.23, 9.47, 10.11, puis toutes les 12 minutes aux heures 11 - 23 - 35 - 47 et 59.

Dernier départ : 20.59.

DEPARTS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE BRABANT VERS NAMUR STATION :

A. — En semaine : toutes les 6 minutes aux heures 05 - 11 - 17 - 23 -

29 - 35 - 41 - 47 - 53 - 59 de 7.41 à 8.29, de 11.53 à 14.05 et de 16.05 à 19.05.

B. — Les dimanches et jours fériés : toutes les 6 minutes aux heures 05 - 11 - 17 - 23 - 29 - 35 - 41 - 47 - 53 - 59 de 12.41 à 20.05.

DEPARTS DE NAMUR STATION VERS LES HAYETTES :

A. — En semaine : 6.36, 6.48, 7.00, 7.12, 7.24, 7.36, 7.48, puis toutes les 12 minutes aux heures 00 - 12 - 24 - 36 et 48.

De plus, départs toutes les 6 minutes aux heures 00 - 06 - 12 - 18 - 24 - 30 - 36 - 42 - 48 - 54 de 7.12 à 8.24, de 11.36 à 14.12 et de 16.00 à 19.00.

Dernier départ : 20.48.
B. — Les dimanches et jours fériés : 6.48, 7.12, 7.36, 8.00, 8.24, 8.48, 9.12, 9.36, 10.00, puis toutes les 12 minutes aux heures 00 - 12 - 24 - 36 et 48.

De plus, départs toutes les 6 minutes aux heures 00 - 06 - 12 - 18 - 24 - 30 - 36 - 42 - 48 - 54 de 12.12 à 20.00.

Dernier départ : 20.48.
Autobus Namur Station - Hayettes - Château de Namur Ligne N^o 3.

DEPARTS DE NAMUR STATION VERS LE CHATEAU DE NAMUR :

7.40 SD, 12.08, 16.08, 19.08.

DEPARTS DU CHATEAU DE NAMUR

VERS NAMUR STATION :

8.00 SD, 13.18, 16.30, 19.30.
SD = Service supprimé les dimanches et jours fériés seulement.

ON DEMANDE UN BUS

La quartier de la rue Henri Blès et de la rue de l'Abbaye à Salzinnes ne se sent plus de joie à la pensée que les autobus pourraient remplacer les trams.

Y amener les trams était hors de question. Y amener des bus paraît moins chimérique.

Aussi, les habitants de ce quartier viennent-ils d'adresser une pétition à la S.N.C.V. en exposant leur désir.

Soyons certains que la S.N.C.V. étudiera cette question.

D'autres quartiers verraient aussi volontiers passer les bus.

Propos sur les autobus

Un lecteur qui s'intéresse à l'expérience actuellement tentée à Namur, du remplacement des trams par les autobus, nous communique quelques réflexions inspirées par les premières journées d'essai.

Reconnaissant le confort et la rapidité des autobus, il désapprouve l'emploi du système « one man » qui, dit-il, supprime tout le bénéfice de cette rapidité par la prolongation des arrêts. Il a chronométré des arrêts de quatre minutes quarante secondes et il ajoute que ce système n'a été adopté dans aucune grande ville belge, sinon partiellement à Bruges, sur certaines lignes de substitution.

Nous n'avons pas à prendre parti dans cette affaire de trams contre autobus. Faisons seulement remarquer que, aux heures creuses, il n'y a absolument pas de difficulté. Aux heures de pointe, l'addition des 5 barrés et des 3 réduit le contingent de voyageurs pour chaque véhicule. Mercredi, à midi sonnant, heure qui n'est pas spécialement creuse, nous avons vu un autobus stationner pendant une minute après avoir fait son chargement, pour respecter l'horaire.

Notre correspondant trouve que le déplacement de l'arrêt en face du passage de la Gare pour le mettre au pavillon du S. T. est une « erreur monumentale » car; ajoute-t-il, 99 pour cent des voyageurs doivent rebrousser chemin et certains manquent leur train à cause de cela. Il suggère qu'on profite des quais d'embarquement existant ou qu'on place l'arrêt au coin de la rue Godefroid, comme pour les autobus de Jambes et de Champion.

Ce lecteur trouve également le système des cartes fort pratique et déduit d'une phrase de l'article paru en ces colonnes mardi qu'on a abandonné cet usage sur les trams malgré la faveur du public. La conclusion est hâtive. Nous savons seulement que des cartes de vingt voyages étaient mises en vente avant la guerre sur les trams de Namur. Nous ignorons pourquoi on les a supprimées et nous ignorons aussi si les voyageurs de cette époque étaient des fervents du procédé.

« Je n'ai jamais raté un train avec le tram, même avec une minute de différence », dit encore le lecteur. Nous en sommes heureux pour lui, mais tout le monde n'a pas été pareillement servi par la chance. Il suffit parfois d'un accident bénin ou de manœuvres d'un tram vicinal pour enregistrer quelques minutes de retard. « Autant partir à pied que de partir douze minutes plus tôt », dit notre ami. C'est très juste et nombre d'usagers du tram le savent bien.

Une remarque encore contenue dans cette lettre : il faudrait avertir les voyageurs qu'ils doivent pousser sur un bouton pour demander l'ouverture des portes de sortie.

Notre lecteur suggère aussi qu'en cas d'adoption du système des bus, il serait prudent de maintenir le réseau ferré pour le cas où une pénurie de carburant risquerait d'immobiliser tout le charroi. Et il conclut en disant : « En dehors des heures de pointe avec le désagrément des arrêts prolongés et réserve faite de l'arrêt supprimé place de la Gare, le service des autobus 5 est tout à fait parfait ».

Concluons sur cette phrase et attendons les enseignements d'une plus longue période pour pouvoir faire d'utiles comparaisons entre les deux systèmes de transport en commun.

LIGNE NAMUR-FORVILLE-MEBEFEE-HANNUT

La S.N.C.V. nous demande de signaler qu'à partir du vendredi 14 mars les trains 161, 165 et 167 partant de Namur-Station respectivement à 9h.10, 12h.15 et 14h.25 reprendront leur itinéraire normal par le bd du Nord.

En conséquence, les arrêts "Parc Louise-Marie" et "Tunnel" seront à nouveau desservis par ces trains.

VERS L'AVENIR 18/3/1952

LES NOUVEAUX AUTOBUS

Les embarras de circulation nous ont permis de donner un élément d'appréciation nouveau au sujet de l'expérience tentée sur la ligne n° 5.

Dans la plupart des cas, la souplesse du nouveau moyen de transport a été constatée.

Un exemple a été fourni dimanche soir à l'entrée de la rue de Fer où un accident bloquait les voies du tram. Le bus a contourné l'obstacle sans perdre une minute.

Lundi, vers 15 heures, un accrochage bénin survenu entre un tram et un camion bloqua les trams dans les deux sens, tandis que les autobus de la ligne Salzinnes-Faubourg Saint-Nicolas passaient sans difficultés.

LIGNE PROFONDEVILLE-NAMUR-MALONNE-SAINT-GERARD

Pendant toute la durée des travaux au boulevard E. Mélot, l'arrêt du Parc Louise-Marie s'effectuera à partir du mercredi 19 mars 1952 à l'entrée de l'avenue de Stassart (en face de la quincaillerie Noël) pour les trams 4 et 6 et direction de Malonne et de Saint-Gérard.

VERS L'AVENIR 19/3/1952

TRAM CONTRE CAMION

Lundi, vers 10 heures, un camion de la firme Heinen occupé sur un chantier de la voirie et un tram n° 4 conduit par Mr Jules Leclercq se sont accrochés.

La police locale a constaté de légers dégâts matériels, mais la circulation des trams a été interrompue pendant quelque temps.

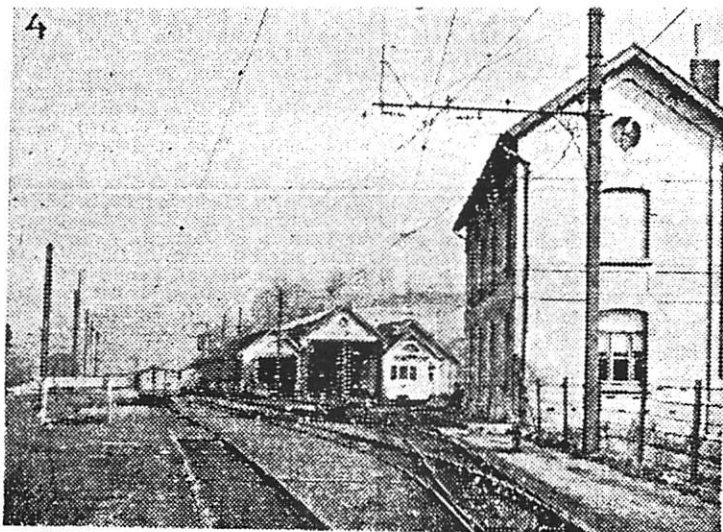
VERS L'AVENIR 30/3/1952

COLLISION ENTRE TRAM ET CAMION

Samedi, vers 14 heures, au Marché Saint-Remy à Namur, une collision qui n'a fait que des dégâts matériels a eu lieu entre un autobus

n° 5 et un camion chargé d'arbres, de Marche en Famenne. La police de Namur a procédé aux constatations.

LE DEPOT D'ONNOZ



VERS L'AVENIR 1/4/1952

Remplacement prochain des trams numéro 8 par des autobus

Nous apprenons que la S. N. C. V. vient d'acquérir dix nouveaux autobus. On se propose de les mettre très prochainement en service sur la ligne n. 8, entre Jambes et Belgrade, à la place des trams.

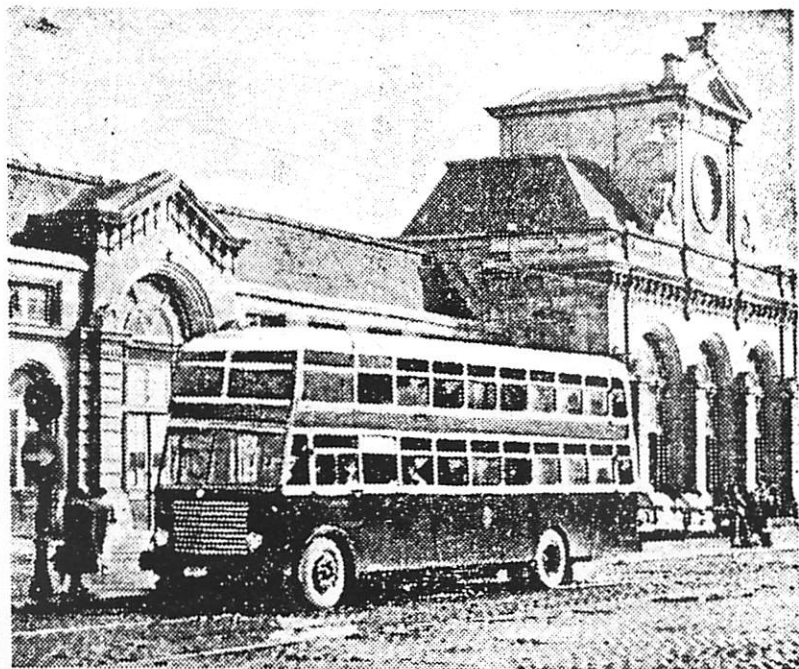
L'édilité namuroise a été saisie de la question et une séance spéciale du Conseil communal est prévue en fin de semaine, avec vote sur l'autorisation à donner pour cette substitution.

On trouvera ci-dessus une photo d'un des nouveaux bus qui sert au « training » des conducteurs. Il s'agit d'autobus à impériale, du type londonien, fournis par la firme « Smitson, Nobody and Co », à Birmingham.

Chacun de ces véhicules peut contenir soixante passagers. Les touristes qui, à la bonne saison, prendront place à l'étage supérieur, jouiront, au passage du pont de Jambes, d'un assez joli point de vue sur la Meuse.

Les autobus se succéderont toutes les six minutes, aux heures de pointe et toutes les dix minutes aux heures creuses de la journée, alors que les trams passaient toutes les douze minutes.

Les autorités namuroises sont conviées à un voyage d'essai, ce mardi. Le nouveau bus leur sera présenté, devant l'Hôtel de ville, à 16 heures.



Un des nouveaux autobus n° 8, photographié devant la gare de Namur.

Le lecteur aura compris qu'il s'agissait ici du traditionnel "poisson d'avril" du journal.

VERS L'AVENIR 4/4/1952

TRAMS SPECIAUX SUR LA CITADELLE

A l'occasion du moto-cross qui se déroulera le dimanche 6 avril prochain à la Citadelle de Namur, le service n° 7 "Circuit de la Route Merveilleuse" sera assuré comme suit: Départs de Namur-Gare toutes les 15 minutes, de 12 h.48 à 14 h.48, puis à 15 h. 18, 16 h. 18 et 17 h.18.

Ce service sera supprimé en cas de mauvais temps.

VERS L'AVENIR 11/4/1952

SAINT-GERARD HORAIRE DES TRAMS

Le Conseil Communal de Saint-Gérard a voté l'ordre du jour suivant concernant l'application de l'horaire sur la ligne électrique Namur-St-Gérard:

- Regrette que la S.N.C.V. Groupe Namur-Luxembourg n'ait tenu nul compte de ses remarques concernant l'exploitation de ladite ligne.
- Maintient que l'horaire actuel de cette ligne apparaît en ce qui concerne la commune de Saint-Gérard tout au moins, calculé pour y faire circuler certains trams à vide et qu'un horaire rationnel tendant à donner et relever des correspondances avec les trains de la S.N.C.F.B. tant à St-Gérard qu'à Namur, fournira certainement des voyageurs sur cette ligne.
- Fait remarquer une nouvelle fois que la commune de Saint-Gérard n'a pas n'a pas contracté les engagements financiers demandés par la S.N.C.V. pour le simple plaisir d'avoir sur son territoire une ligne vicinale électrique qui lui serait de peu d'utilité et qu'au surplus, en cas de déficit, elle s'est engagée à le combler.
- Exprime son désir très légitime que la S.N.C.V. Groupe Namur-Luxembourg voudra bien convoquer l'administration communale de Saint-Gérard, première et principale intéressée à la chose, en vue de l'établissement du prochain horaire d'été de cette ligne, horaire qui postule d'importantes modifications.
- Décide l'envoi de la présente délibération à la Direction Générale de la S.N.C.V., à la Direction du Groupe Namur-Luxembourg de la S.N.C.V., à Mr le Ministre des Communications et à la Députation Permanente du Conseil Provincial de Namur.

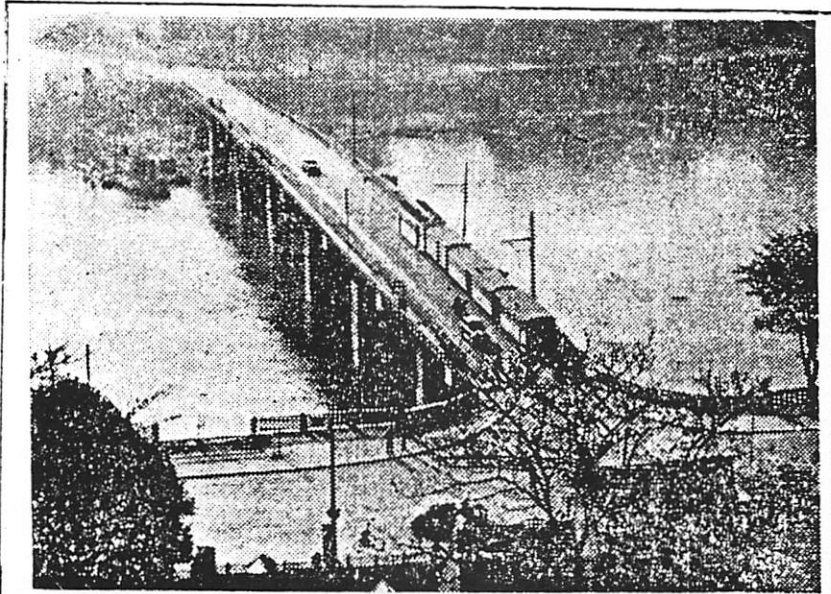
VERS L'AVENIR 12/4/1952

VOITURE CONTRE TRAM

Jeudi, vers 18 heures, Bd Ad Aquam à Namur, une collision qui n'a fait que des dégâts matériels légers s'est produite entre une voiture conduite par Mr J.B. Poncelet, de Andoy, et un tram n° 8 conduit par Mr Charles Lemille, de Malonne. La police de Namur a procédé aux constatations.

VERS L'AVENIR 20/4/1952

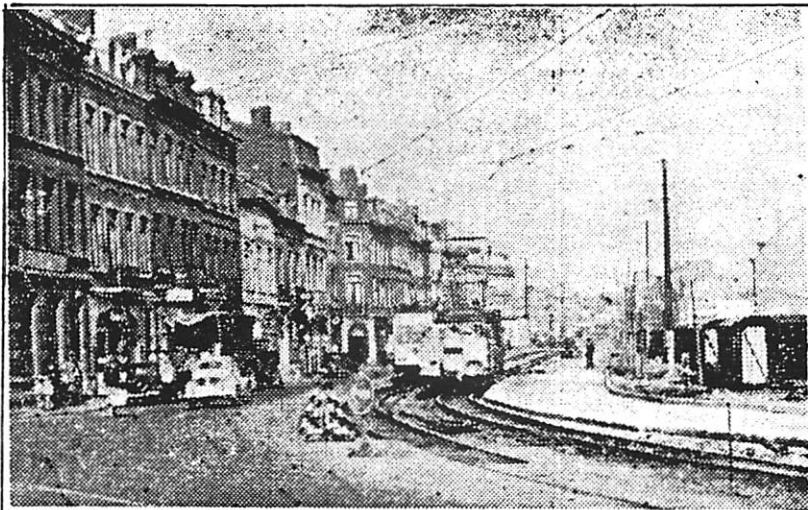
AU PONT DE JAMBES



Le pont de Jambes est, jusqu'à présent, le seul moyen de franchissement du fleuve entre Namur et Jambes. Le tram, qui encombre la chaussée, roulera sur la même voie, c'est-à-dire à gauche, au voyage retour, et risquera de provoquer des embouteillages. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 21/4/1952

A L'AVENUE DES COMBATTANTS



L'élargissement de l'avenue des Combattants. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 26/4/1952

LES TRAMS EN DIFFICULTE

Vendredi, vers 15 heures 30, une dépanneuse a heurté un poteau soutenant les fils du tram électrique.

Sous le choc, un socle-borne sortant du sol a été endommagé et est entre en combustion lente.

La section de la place d'Hastedon à Belgrade du tram n° 8 a été privée de courant.

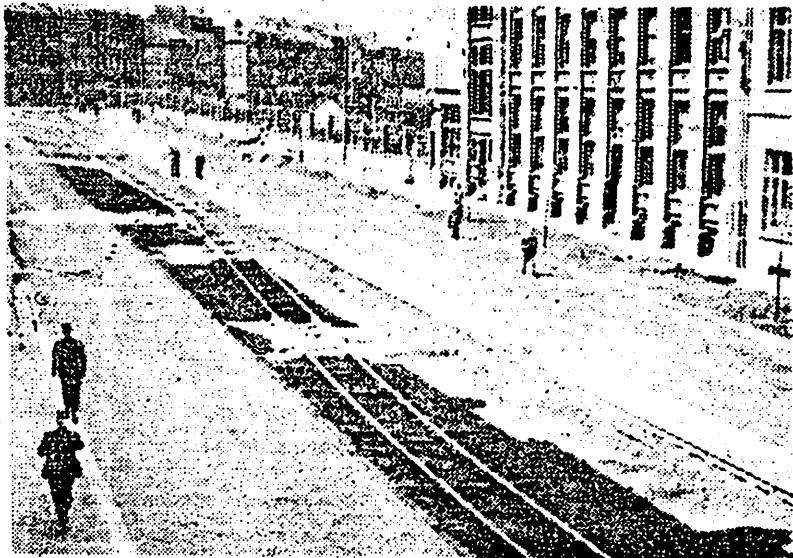
Les techniciens de la S.N.C.V. ayant procédé à une réparation sommaire, les trams purent à nouveau passer après quelque temps mais ne disposaient plus que d'un courant assez faible.

Des appareils électriques délicats ayant été détruits, il faudra un certain temps avant que le trafic soit normalement rétabli.

VERS L'AVENIR 1/5/1952

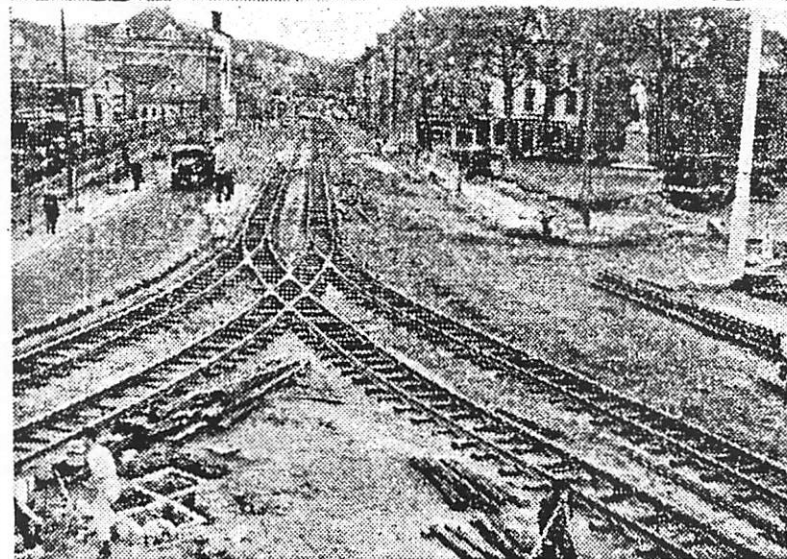
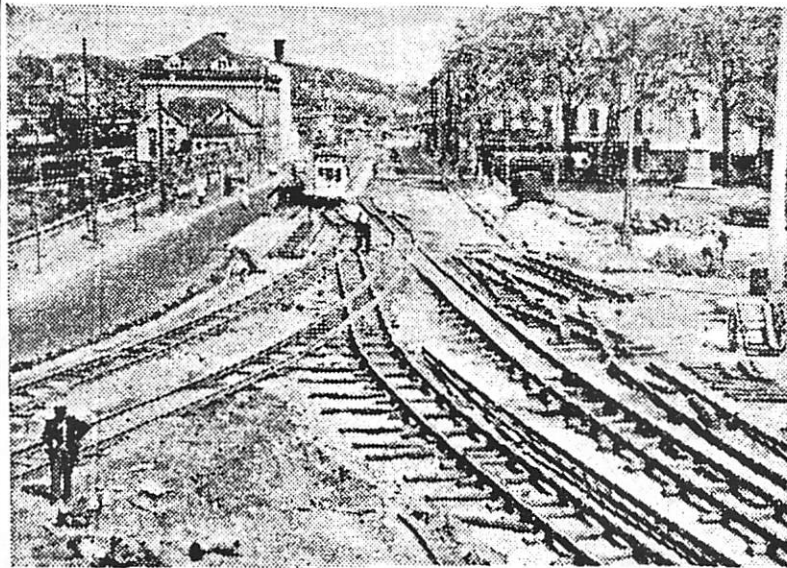
TRAVAUX AU BOULEVARD E. MELOT

**Circulation ouverte sur une moitié
du boulevard Mélot**



Mercredi, la circulation a été ouverte sur l'une des moitiés du boulevard Mélot, à Namur, les travaux d'asphaltage étant terminés sur cette section. On déplace actuellement la seconde voie du tram, qui va être rapprochée de celle qui est englobée dans le tarmac. Puis, on enlèvera les pavés restants et l'on bétonnera la partie qui se trouve à gauche de cette photo.
(Photo « Vers l'Avenir ».)

Une nuit a suffi pour remplacer les «cœurs d'aiguilles» du carrefour d'Omalius



En haut, l'aspect du carrefour mercredi. A droite, les «cœurs d'aiguilles» attendent d'être placés. En bas, le chantier, jeudi, après les travaux. Les deux photos rapprochées permettant de se rendre compte des modifications réalisées. (Photos « Vers l'Avenir ».)

La réfection du boulevard Mélot et de l'avenue des Combattants à Namur se poursuit toujours. Elle aura posé plus d'un problème à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux depuis le jour où la cognée a entamé le premier des majestueux platanes qui ornaient ces artères.

Ce furent d'abord les fils des lignes aériennes qu'il fallut, à certains endroits, démonter pour faciliter la chute des arbres. Puis, on déplaça les poteaux. Enfin, l'emplacement des voies dut être modifié, soit en plaçant de nouveaux rails, soit en « ripant », c'est-à-dire en faisant glisser latéralement les anciens.

Tout cela dut se faire progressivement avec le souci de ne jamais interrompre le trafic des trams. L'objectif fut d'ailleurs atteint grâce aux courageuses équipes des Vicinaux qui effectuèrent de nuit les opérations majeures.

Cependant, mercredi soir, le plus dur était à faire : modifier tout le système d'aiguillages qui, au carrefour d'Omalius, commande les six voies allant vers la gare, vers Salzinnes et vers Saint-Servais. Un travail de cette ampleur n'est pas courant. C'est sans aucun doute la première fois que la direction namuroise de la S. N. C. V. avait à affronter pareille tâche. Aussi, celle-ci fut-elle soigneusement étudiée.

Les techniciens tracèrent des plans compliqués où s'entremêlaient voies anciennes et nouvelles. Les courbes harmonieuses prévues durent toutefois être modifiées pour permettre de placer entre les voies de Salzinnes la borne d'où l'agent à poste fixe dirigera la circulation des week-ends.

Puis, on en arriva à la préparation immédiate. Les aciéries de Cheratte avaient usiné les «cœurs», courbes nécessaires pour assurer la continuité des virages. Ces «cœurs» furent assemblés et montés sur traverses de bois, le trottoir du Rempart de la Vierge servant d'atelier.

Puis, il y a quelques jours, tout le carrefour fut décapé et transformé en « no car's land », terrain sans voiture, où les équipes de la voie pouvaient s'en donner à cœur joie. On amena du ballast — quelque 600 tonnes de ces pierres — quelques 600 tonnes de ces pierres — on posa des traverses de bois; on délimita les nouveaux axes par des piquets de fer; on coupa les rails au chalumeau, desserrant les boulons et les tirefonds pour permettre un enlèvement rapide.

Enfin, mardi, un autobus traîna les «cœurs d'aiguilles» tout montés et les amena à pied d'œuvre, sur la route même. Ainsi, mercredi soir, tout était prêt. La voiture-échelle était à deux pas et les bombonnes des chalumeaux, les crics et les pinces à portée de la main. La S. N. C. V. avait rassemblé tous les atouts pour jouer la grande partie nocturne.

A partir de 20 heures, un service de transbordement des voyageurs fut assuré sur la ligne des trams 8 et 4 et les spécialistes attaquèrent la besogne. Ils étaient une quarantaine des dépôts de Namur, Onoz, Andenne et Lesves, répartis en trois équipes de douze hommes plus les soudeurs. Après le démontage rapide de l'ensemble, on s'attaqua d'abord à la voie Namur-Belgrade. Un des aiguillages fut amené à la sortie de la section droite déjà placée à côté du nouveau refuge pour piétons. Un raccord de chaque côté et la ligne était prête. Cinq électriciens s'attaquèrent alors au travail de mise en place du câble aérien au-dessus de la nouvelle voie.

Mais il fallait pour cela couper le courant, ce qui rendait impossible l'emploi de l'éclairage de secours alimenté au réseau aérien. On travailla donc à la lueur des lampes du réseau routier qui, pour une fois, fonctionna à régime normal durant toute la nuit.

Parmi les exclamations et les chocs métalliques, le travail allait bon train. Les «cœurs d'aiguilles», pesant cinq tonnes, devaient être déplacés à la main, l'emploi d'une grue étant impossible à cause des fils électriques. Il ne fallait pas moins de trente hommes arc-boutés sur les pinces pour manipuler ces masses. Les rails eux-mêmes, qui pèsent de 47 à 49 kilos par mètre courant, ne sont pas non plus extrêmement maniables.

Mais tout marcha selon le plan prévu : les vieux rails sautèrent par morceaux, les nouveaux furent amenés un à un et, peu à peu, le grand « mecano » prenait tournure.

Dans la nuit, le fer sonnait sous les coups des pinces, les chalumeaux rouflaient rageusement, les pelletées de ballast glissaient sous les voies que soulevaient les crics. Les équipes, sous la direction de M. Fohalle, chef du service de la voie, travaillaient d'arrachepied. Fort heureusement, nulle averse ne vint interrompre le travail.

A deux heures du matin, le plus gros de la besogne était terminé. Quand vint l'aube, les ouvriers, transis et fatigués, purent contempler leur œuvre complétée. Tout le réseau était en place avant cinq heures.

Les électriciens purent alors seulement faire avancer le wagon-atelier et corriger le tracé des lignes aériennes. Si les premiers trams matinaux durent faire des transbordements, à huit heures trente tout était dans l'ordre.

La S. N. C. V. avait gagné la course contre la montre.

M. C.

VERS L'AVENIR 11/5/1952

LIGNE NAMUR-PROFONDEVILLE

La Direction de la S.N.C.V. nous informe qu'à partir du 18 mai prochain, des services d'autobus assureront le transport des voyageurs sur la ligne Namur-Profondeville, en remplacement des trams électriques.

VERS L'AVENIR 13/5/1952

ENTRE PROFONDEVILLE ET NAMUR, SERVICE PLUS INTENSIF PAR AUTOBUS

Nous avons déjà annoncé que les autobus remplaceront les trams sur la ligne Namur-Wépion-Profondeville, à partir du lundi 19 mai.

Cinq autobus avec conducteur et receveur, nous dit-on, assureront ce nouveau service qui présente une sérieuse amélioration au point de vue intensité du trafic.

Entre Namur et Wépion, aux heures de pointe, les bus se succéderont de dix en dix minutes, et aux heures creuses toutes les demi-heures.

L'amélioration sera moins nette pour Profondeville, où les autobus se succéderont d'heure en heure. Le dimanche après-midi cependant un service fonctionnera sur la ligne.

VERS L'AVENIR 14/5/1952.

Les autobus dans la vallée de la Meuse

Le nouveau service NAMUR-WÉPION-PROFONDEVILLE assurera des transports plus rapides et plus fréquents

Nous avons signalé à nos lecteurs le prochain remplacement, à titre d'essai, des trams par des autobus sur la ligne Namur-Fooz-Wépion-Profondeville. C'est, avons-nous dit, à partir du dimanche 18 mai, qu'entre en vigueur le nouveau service auquel seront affectés cinq autobus à grande capacité, du type de ceux qui circulent entre Flawinne et Ohampion, véhicules qui seront desservis chacun par deux agents : un conducteur et un receveur.

Au cours d'une conférence de presse qui s'est tenue mardi, M. Dulieu, le distingué directeur de la S. N. C. V. du groupe de Namur, accompagné de notre sympathique concitoyen M. Camille Brandt, chef de service aux Vicinaux, a souligné, à l'intention du public, les principales caractéristiques du nouveau service.

Jusqu'à ce jour, les trams partant de Namur vers les Briqueteries, à La Plante, se succédaient toutes les quinze minutes. La ligne Namur-Fooz était desservie toutes les trente minutes, tandis qu'à Profondeville, les trams se succédaient toutes les heures. A partir du 18 mai, les bus desserviront les Briqueteries et Fooz depuis 6 h. 30 jusque 21 h. 10, en semaine. De 6 h. 30 à 8 h. 40, les véhicules se succéderont toutes les dix minutes. Il en sera de même de 11 h. 30 à 14 h. 10 et de 16 h. à 19 h. 50, heures envisagées au départ ou au retour à Namur-Gare.

Le dimanche, de 13 h. 30 à 21 h. 30, même cadence accélérée de la circulation des autobus à destination de Fooz. Sur la ligne Namur-Profondeville, les autobus se suivront toutes les heures, en semaine, mais, les dimanches

et jours fériés, de 13 h. 10 à 21 h. 10, la liaison avec le chef-lieu de province sera assurée toutes les vingt minutes.

Les nouveaux horaires constituent, on s'en rend compte, une amélioration très sensible. Un petit exemple : l'usager habitant Fooz et travaillant à Bruxelles devait, pour avoir le train de 7 h. 25 à Namur, prendre le tram de 6 h. 08 à Fooz. Il aura dorénavant la correspondance en prenant le bus de 7 h.

Durée réduite des parcours

De Namur-Gare aux Briqueteries, le tram mettait quinze minutes ; l'autobus effectuera le même trajet en onze minutes.

De Namur à Fooz, le bus mettra vingt minutes, tandis que le tram restait trente minutes pour accomplir ce parcours.

L'itinéraire Namur - Profondeville prendra vingt-huit minutes à l'auto-

Tarifs
De Namur aux Briqueteries, il sera appliqué un tarif unique de 3 francs quel que soit le trajet accompli. On pourra utiliser également des cartes de neuf voyages, au prix de 25 francs. Rappelons que le trajet Namur-Briqueteries, par le tram, coûtait 3 fr. 50.

Dédoubléments
Cinq autobus, avons-nous dit, seront normalement employés. Mais on prendra au besoin dans la réserve générale pour assurer des dédoubléments, en cas, par exemple, d'organisation de fêtes ou manifestations laissant prévoir de fortes affluences.

En semaine, ces dédoubléments auront lieu normalement à 7 h. 50 (Fouz-Namur), à 12 h. 10 et 16 h. 10 (Namur-Fouz).

Itinéraires et arrêts
Les travaux entrepris chaussée de Dinant et l'instauration temporaire d'un sens unique qui en découle obligeront les bus à emprunter, vers Profondeville, la chaussée de Dinant et, au retour, l'avenue de la Pairelle, la rue Félicien Rops et la rue du Parc. Des arrêts nouveaux seront établis pour ce voyage retour, à hauteur de l'ancien arrêt de la Caracole, devant l'immeuble n. 59; rue des Houblonniers; à l'église de La Plante et rue Hamoir.

Les arrêts des Briqueteries, du passage d'eau de Dave et de Fouz (dépôt) deviendront facultatifs.

Chaque arrêt sera pratiqué immédiatement après les embranchements ou carrefours.

Il est à noter, d'autre part, qu'en plusieurs endroits, à Walgrappe et à Profondeville notamment, les Ponts et Chaussées aménagent, sur l'ancienne voie du tram, des zones pavées qui permettront aux autobus de se garer en dehors de la chaussée pendant les arrêts.

Signalons encore que, après l'achèvement des travaux de voirie de la chaussée de Dinant, l'autobus utilisera l'itinéraire traditionnel des trams dans les deux sens.

Réadaptation

M. Dulieu, en terminant son exposé, a rendu hommage au dévouement des moniteurs, dont M. Boseret, qui ont réadapté le personnel, même âgé, aux tâches nouvelles et il a loué l'application et le zèle des agents des vicinaux, qui ont fait tout leur possible pour être rapidement à même de faire face aux nécessités.

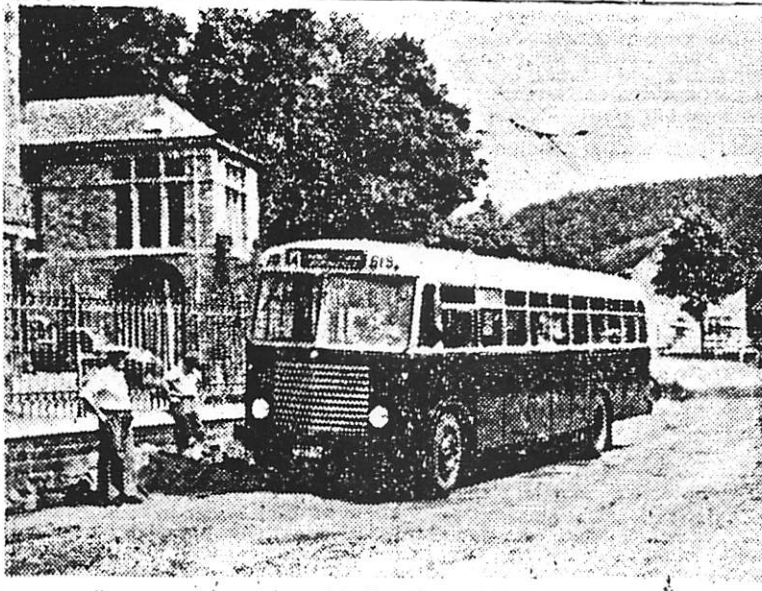
Il résulte de cette situation que le changement de régime n'amène, et nous nous en réjouissons, aucun licenciement.

La S.N.C.V. s'en félicite et elle espère que le public, qui bénéficiera de moyens de transports plus nombreux, plus souples et plus rapides, facilitera la tâche du personnel en évitant les bousculades ridicules auxquelles on assiste sur certaines lignes et en prenant place sur les bus par la plate-forme avant pour descendre par la plate-forme arrière.

Sur la ligne Ohey-Ciney

M. Dulieu nous a annoncé qu'à partir du 18 mai l'autorail Ohey-Ciney serait remplacé par un autobus. Puis il nous a convié à un voyage inaugural Namur-Profondeville accompli dans un temps record, M. Boseret, le moniteur, qui avait pris le volant, faisant évoluer son lourd autobus avec la souplesse d'une petite voiture, et « gratant » impitoyablement, mais avec une sûreté merveilleuse, tous les véhicules à l'allure trop tranquille.

Au retour, accompli en dix-huit minutes, certains arrêts ayant été « brûlés », le bourgmestre de Profondeville, M. Otto de Mentock, qui avait pris place dans l'autobus, nous a exprimé la satisfaction qu'éprouveraient ses administrés de disposer, le dimanche après-midi surtout, de moyens de transports nombreux et rapides vers le chef-lieu de province.



Au cours d'un voyage expérimental, l'un des autobus qui assurera le service Namur-Fouz-Profondeville stoppe à l'emplacement que les Ponts et Chaussées sont en train d'aménager sur les voies actuelles du tram, au tournant de Walgrappe. (Photo « Vers l'Avenir »).

VERS L'AVENIR 24/5/1952

PAS DE LICENCIEMENTS A LA SNCV.

Certains journaux se sont émus du fait qu'une douzaine d'agents de la S.N.C.V. auraient été licenciés à la suite du remplacement des trams par des autobus sur la ligne Namur-Profondeville.

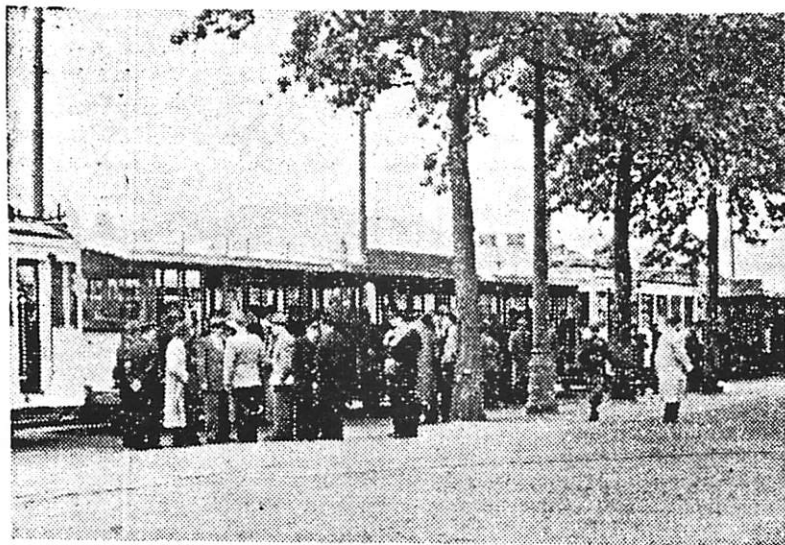
La Direction namuroise de la S.N.C.V. que nous avons contactée, nous déclare:

" Un certain nombre d'agents temporaires sont employés par la Société et connaissent des périodes de chômage
Durant l'écolage des conducteurs d'autobus et les grands travaux de voirie, ces agents ont connu une plus grande activité.
Aujourd'hui alors que la situation tend à se normaliser, la demande de main d'oeuvre diminue et le personnel temporaire, d'ailleurs peu nombreux, va donc connaître à nouveau des périodes d'inactivité.
Mais la position de ces agents a cependant été améliorée par rapport aux années précédentes et cette amélioration résulte donc en partie de l'instauration des services d'autobus.
Parmi les agents définitifs, aucun licenciement n'a été effectué."

VERS L'AVENIR 25/5/1952

Excursionnant dans les provinces du Sud

**Les membres du XIII^e Congrès de
l'Union Postale Universelle ont
visité rapidement la ville de Namur**



VERS L'AVENIR 26/5/1952

LES "TRAMINOTS" ET LE BOULEVARD

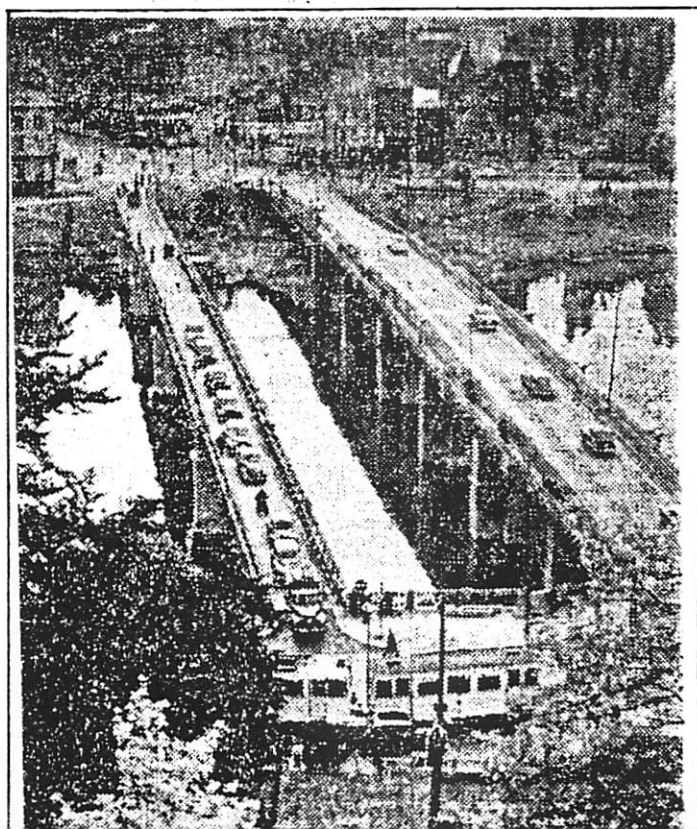
Un fidèle et vieux lecteur estime que nous n'avons pas rendu suffisamment justice aux équipes de piocheurs de la S.N.C.V. qui, sous la conduite de Mr François Milquet, conducteur, ont accompli toutes les modifications aux voies des trams et ce sans l'aide de machines.

Nous avons cependant dit avec quel dévouement les "traminots" avaient réalisé leur part du travail, notamment au cours de pénibles besognes nocturnes.

Le sympathique Mr Milquet et ses hommes ont droit à leur part des éloges. Personne n'en a jamais douté.

VERS L'AVENIR 1/6/1952

**Le second pont provisoire
sur la Meuse
entre Namur et Jambes
est ouvert à la circulation**



VERS L'AVENIR 10/6/1952

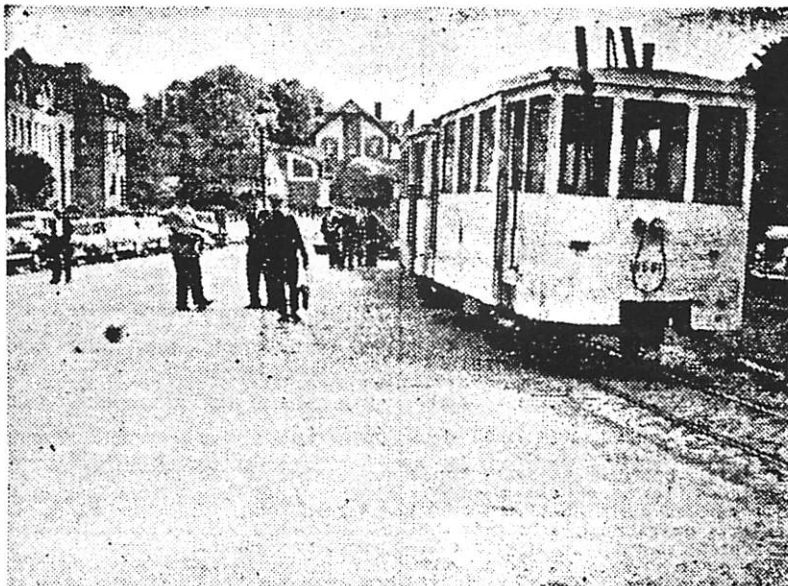
JAMBES MOMENT D'EMOTION

Dimanche, peu avant 10 heures, les passagers d'un tram 8 qui roulait avenue des Acacias, eurent un moment d'émotion. Ils virent une vieille femme quitter brusquement le trottoir et se précipiter devant le tram. Elle marchait entre les rails, le dos tourné à la machine dont le conducteur freina avec énergie. La vieille dame fut à peine heurtée par le buttoir sur lequel elle s'assit. Elle déclara avoir voulu mettre fin à ses jours. Fort heureusement, elle s'en tire sans mal, mais les spectateurs de l'incident ont eu un instant de frayeur.

VERS L'AVENIR 17/6/1952

A proximité du Marché de Vedrin

Un septuagénaire est surpris par l'autorail Namur-Forville



L'autorail Namur-Forville, qui a stoppé aussitôt après l'accident. A l'avant-plan, la police de Namur a indiqué à la craie l'endroit où furent ramassés le blessé et la canne sur laquelle il s'appuyait quand il fut surpris par la motrice. (Photo « Vers l'Avenir ».)

Un grave accident s'est produit lundi, vers 8 h. 15, rue du Fonds d'Arquet, à Namur, à quelques mètres de l'endroit où la voie du vicinal quitte la chaussée, près du marché de Vedrin.

M. Louis Saussu, de Thon-Samson, né en 1877, se dirigeait vers le marché en longeant les rails qui bordent la rue à droite.

Survint, derrière lui, l'autorail Namur-Forville, qui quitte Namur à 8 h. 10. Le wattman, M. Joseph Petersille, actionna le klaxon, car la visibilité est mauvaise à cet endroit par suite du virage. Le piéton crut sans

l'autorail. La motrice le heurta de la partie avant gauche de la carrosserie.

Le septuagénaire fut projeté sur le sol, en dehors des voies. On le releva, atteint d'une grave blessure à la tête et il fut transporté d'urgence à la clinique Sainte-Elisabeth, à Namur.

La police de Namur a procédé à l'enquête et le Parquet de Namur a fait lundi matin une descente sur les lieux. Il se composait de MM. Bibot, juge d'instruction, Hauzen, substitut du Procureur du Roi; Fiset, expert, et Lemineur, greffier.

Lundi soir, le blessé était toujours dans un état comateux. On craignait

VERS L'AVENIR 25/6/1952

UNE REMORQUE DE TRAM DERAILLE

Mardi, peu avant 11 heures, une remorque du tram a sauté des rails au boulevard d'Omalius. Le véhicule n'a pas été loin. Tout au plus a-t-il pu rouler quelques mètres en labourant le beau macadam.

Mais pour remettre la fugitive dans le droit chemin, il a fallu conjuguer les efforts d'une équipe d'ouvriers et de deux motrices.

VERS L'AVENIR 26/6/1952

ARRIVEE DU TOUR DE FRANCE

A l'occasion de l'arrivée de la 5ème étape du Tour de France le dimanche 29 juin au Stade des Jeux, des modifications interviendront dans le service des trams n° 7.

Départs toutes les dix minutes aux heures 00, 10, 20, 30, 40 et 50.

Après la fin des courses départs intensifs vers Namur.

Sur la ligne des trams n° 8, service de 12 minutes à partir de 8 h.04 à Namur-Gare.

De plus, tous les services suburbains seront renforcés tant à l'aller qu'au retour.

VERS L'AVENIR 4/7/1952

ET LE TRAM N° 7

On se demande dans divers milieux ce que va devenir le "Circuit de la Citadelle". On va enlever les voies, dit-on, dans la traversée de Namur. Dès lors, il ne semble pas possible de maintenir le tram n° 7.

Ces réflexions m'ont ému, car j'estime que le Circuit de la Citadelle constitue une attraction unique en son genre et j'ai fait une enquête à ce sujet.

L'échevin des travaux m'a répondu en substance:

" On n'enlèvera les voies que jusqu'au Casino et non celles du Circuit de la Citadelle. Même si on enlevait toutes les voies en ville, on pourrait maintenir celles-ci, quitte à faire passer le circuit par les boulevards Isabelle Brunell et Cauchy. Il ne peut donc être question - a ajouté l'échevin - de supprimer cette attraction touristique, mais doit-on s'en tenir à l'actuel moyen de promenade à la Citadelle ? Cela est à voir et il y a des projets qui s'annoncent, mais je n'ai aucunement qualité pour en parler. Laissons d'abord étudier cette question que je considère comme

importante".

Voilà: les gens qui m'ont parlé du tram n° 7 sont renseignés.

Le fureteur.

VERS L'AVENIR 14/7/1952

Le premier autobus fabriqué aux ateliers d'Andenne-Seilles a été inauguré, samedi

Les adieux de M. Gemine, commis de première classe



Le premier bus construit par les ateliers de la S. N. C. V., à Andenne-Seilles ; devant le véhicule flambant neuf, M. et Mme Gemine.

Samedi, à 14 heures, le grand hall de l'atelier des Vicinaux, à Seilles-Andenne, décoré de guirlandes, accueillait toute la population ouvrière et employée de ce centre vital de la S. N. C. V.

En un coude à coude unanime et fraternel, ingénieurs, chef de station, contrôleurs, contremaîtres, hommes de brigades et du personnel roulant venaient célébrer deux événements marquants pour le centre.

Tout d'abord se déroula la séance d'hommage en l'honneur de M. Désiré Gemine, commis de 1^{re} classe, parvenu, après trente-trois années d'irréprochables services, à la limite de la pension.

Encadrant M. et Mme Gemine, MM. Barbier, ingénieur du groupe Namur-Luxembourg, Lefever, ingénieur (tech-

nique, Grosseye, ex-chef d'atelier, firent leur entrée, tandis que la Fanfare des Vicinaux exécutait la marche du « Colonel Bogey », sous l'impeccable direction de M. Maris.

M. Barbier, après avoir retracé la belle carrière de M. Gemine et insisté sur les éminentes qualités dont il fut toujours le champion, lui remit, au nom de tout le personnel, un superbe canapé, tandis que Mme Gemine était fleurie d'abondance.

M. Renard, chef de station, offrit, au nom du personnel roulant, un joli nécessaire de fumeur, tandis que M. Maniquet y allait de son discours et du cadeau de la Fanfare. (M. Gemine, outre ses fonctions au centre, était trésorier de la Fanfare et infirmier du personnel.)

Entretiens, MM. Bauret, ingénieur technicien à Marloie, et Wangneur, de la direction comptable de Namur, étaient arrivés.

M. Gemine, vaillamment ému, ayant remercié puis trinqué avec l'assemblée, présenta alors aux autorités le premier autobus construit au centre de Seilles-Andenne.

MM. Barbier et Lefever, qui ne s'attendaient guère à pareille chose, furent désignés comme parrains, l'un du châssis, l'autre de la carrosserie.

Avec la traditionnelle bouteille de champagne, M. Barbier baptisa l'énorme nouveau-né du nom de « Désiré », cependant que retentissaient les accents de la « Brabançonne ».

Il convient d'insister sur le remarquable travail qu'ont fourni, à cette occasion, toutes les brigades du centre d'Andenne-Seilles.

Suivant les plans de M. Lefever, inspirés des directives de standardisation préconisées par la direction, dirigés par les contremaitres Maniquet (carrosserie) et Maris (montage et châssis), les hommes de métier de la S. N. C. V. ont abouti à un résultat fort brillant.

Le nouvel autobus est un « Gardner » transformé, dont le châssis a été conservé, mais allongé vers l'arrière, l'avant ayant été transformé en cabine, ce qui augmente la capacité du véhicule.

Aucune comparaison entre cette véritable voiture au parquet caoutchouté, aux banquettes en mousse, et ces « Mack » d'inconfortable mémoire. Un espace de 71 cm. de siège à siège don-

nera aux voyageurs toutes leurs aises.

A signaler la plate-forme centrale substituée à la plate-forme arrière, ce qui aidera notablement le wattman-car dans sa besogne de perception et de direction.

Ce superbe engin de 3 mètres de long, au moteur M. 6 4 cylindres, est doté d'un tableau de bord situé sous le volant du conducteur et à partir duquel s'effectuent toutes les manœuvres (éclairage, ouverture automatique des portes, etc.). Une table de perception avec calisse a été installée aux côtés du wattman.

Si les portes de l'arrière ont été supprimées, la marge de sécurité n'en est pas pour cela diminuée pour les usagers ; un marteau à pointes aiguës placé à la portée des voyageurs leur permettra, en cas de danger, de pulvériser d'un seul coup la grande glace « Sécurité » du fond.

Bref, répondant aux vœux de confort, de rapidité et de maniabilité formulés depuis un certain temps par clients et personnel, le bus « Désiré », premier né d'une série qu'on espère longue, fait honneur aux techniciens et ouvriers ayant collaboré à sa mise au point.

Nul doute qu'il ne fasse excellente impression lors de sa présentation et ne soit unanimement apprécié.

La journée se termina à Tramaka, où M. et Mme Gemine, entourés de leur belle famille, reçurent le personnel et la Fanfare de la S. N. C. V.

Inutile d'ajouter que l'ambiance fut exceptionnelle tout au long de ces manifestations de vitalité d'un centre « vicinal » renommé.

VERS L'AVENIR 3/8/1952

TRAM CONTRE CAMION

Samedi, vers 11 heures, au Bd Ad Aquam, un camion militaire conduit par le soldat Joseph Pauwels est entré en collision avec un tram de la ligne n° 8, conduit par le wattman Léon Deloyer, de Namur. Le tram est légèrement endommagé. Un constat a été fait par la police de Namur.

VERS L'AVENIR 7/8/1952

DOLEANCES

J'ai déjà signalé les doléances des Plantois qui semblent regretter les trams électriques. Les Salzinnois sont, eux, enchantés de la substitution. Pourquoi ne parvient-on pas à contenter les Plantois ?

La Société des Vicinaux fait des efforts dans ce but. Il faut mettre un peu de patience et lui faire confiance.

On enlève les voies depuis Profondeville vers Wépion, et celles de La Plante vont suivre. Ainsi, l'aménagement de la chaussée sera parfait.

VERS L'AVENIR 10/8/1952

ECHEC DE LA GREVE A NAMUR

Les services publics assuraient tous leur travail ce samedi matin.

Les trams et les autobus roulaient comme d'habitude.

VERS L'AVENIR 14/8/1952

SPY ACCROCHAGE

Monsieur Jean Dumont, entrepreneur de battage à Spy, arrivait en jeep à l'arrêt du tram de la Vieille Place. Il voulut s'engager dans la direction de Namur juste au moment où débouchait le tram allant vers Onoz.

La collision fut inévitable. Le côté droit de la motrice ainsi que la jeep ont subi des dégâts.

Cet accident a jeté la perturbation dans l'horaire des trams Onoz-Namur. La Gendarmerie locale a enquêté.

VERS L'AVENIR 24/8/1952

ACCIDENT TRAM CONTRE VOLTURE

Rue de Fer, à Namur, vendredi, vers 17 heures 30, un accident s'est produit entre un tram n° 8, piloté par Mr Fernand Etienne, de Namur et la voiture de Mr M. Van Hoorebeek de Forest.

Il y a eu de légers dégâts aux deux véhicules.

La Police de Namur a effectué les constatations.

VERS L'AVENIR 3/9/1952

CAMION CONTRE AUTORAIL

Lundi, vers 16 heures 15, rue d'Arquet à Namur, une collision s'est produite entre un camion et l'autorail de la ligne Namur-Forville conduit par Mr Léon Decamp, de Cortil-Wodon.

Camion et autorail ont subi des dégâts.

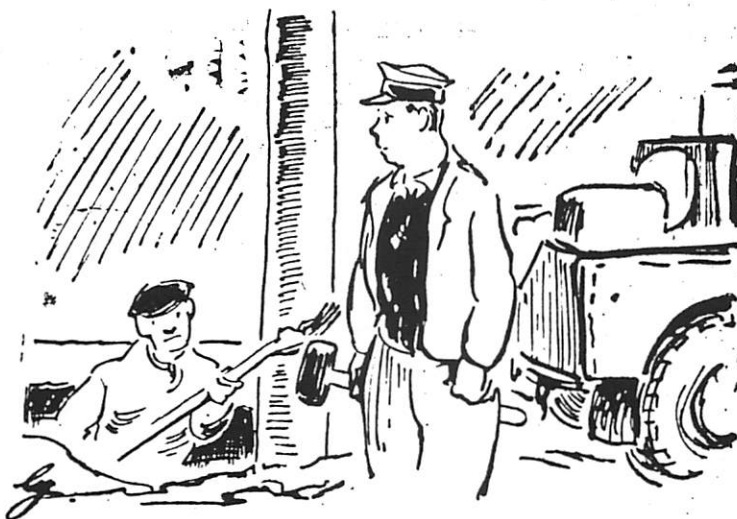
La police locale a procédé aux constatations.

VERS L'AVENIR 29/8/1952

ENLEVEMENT DES POTEAUX DE TRAM

(vu par le caricaturiste Jean Legrand)

Les poteaux du tram s'en vont



Les ouvriers de la S. N. C. V. terminent en ce moment l'enlèvement des poteaux du tram sur la section Namur-La Plante. Ce travail, rendu difficile par la solidité des assises de béton où sont encastrés les poteaux, a inspiré ces croquis à notre collaborateur « Ig ».

Croquis namurois



x L'attente du tram ou de l'autobus est parfois un peu monotone » pense cette brave femme que notre ami Ig a aperçue un de ces jours.

LA DILIGENCE

Un lecteur nous écrit:

" Sait-on qu'il existe encore en Belgique des diligences ?

Je m'explique: J'appelle diligence le bon vieux tram Namur-Forville, qui, au départ de Namur à 17 heures 30, met couramment 45 ou 50 minutes pour effectuer un parcours de 11 kilomètres à travers champs.

Ce ne sont pourtant pas les conseils et les suggestions qui manquent aux dirigeants namurois. Cela s'appelle le progrès...mais à rebours."

VERS L'AVENIR 13/11/1952

ACCIDENT

Mardi 11 novembre, à 19 heures, l'auto de Mr Jean Falden, de Namur, a fauché une borne lumineuse du terre-plain du tram au Bd Mélot.

La borne de fonte située à l'avant du terre-plain a sérieusement endommagé la voiture.

La police de Namur a procédé aux constatations.

VERS L'AVENIR 5/12/1952

LES AUTOBUS VONT REMPLACER LES TRAMS SUR LA LIGNE N° 8 JAMBES-BELGRADE

Les signes avant-coureurs du remplacement des trams n° 8 de la ligne Jambes-Belgrade: allers et venues de petits bus rouges effectuant des parcours d'essais, vont recevoir très prochainement confirmation.

Il nous revient en effet que l'étude des horaires est quasi terminée et, de source officieuse, on avance la date du 15 décembre pour la mise en service des bus n° 8. Nous tiendrons nos lecteurs au courant des horaires et des modifications éventuellement apportées aux arrêts.

Cette mesure marquera à Namur la disparition des derniers trams urbains, les grandes lignes rurales Onoz-Spy, n° 9, Namur-St-Gérard n° 6, et les autorails d'Andenne et de Forville, ainsi que le circuit électrique estival de la Citadelle subsistant seuls.

VERS L'AVENIR 10/12/1952

REMPLACEMENT DES TRAMS PAR DES AUTOBUS SUR LA LIGNE N° 8

Il se confirme officiellement que les trams seront remplacés par des autobus à partir du lundi 15 décembre sur la ligne n° 8 de la S.N.C.V. Jambes-Belgrade.

Dès à présent, les contrôleurs font part de la nouvelle aux voyageurs, les invitant à faciliter le service des nouveaux bus n° 8, en montant à l'avant, descendant à l'arrière et à préparer la monnaie et les abonnements.

Des cartes de 9 voyages sont en vente au prix de 25 francs et les nouveaux horaires sont distribués.

Entre la Saint-Nicolas et le Nouvel An

LA S.N.C.V. A OFFERT DES AUTOBUS aux voyageurs de la ligne JAMBES - BELGRADE

On a donné, lundi matin, un nouveau moyen de locomotion et un nouveau sujet de discussions aux Namurois qui empruntent quotidiennement la ligne Belgrade-Jambes de la S. N. C. V. Il faisait encore nuit lorsque les autobus rouges, frais et pimpants, prirent le relais des petits trams coutumiers. Certains clients distraits se montrèrent même assez ébahis en voyant sortir de l'ombre ces véhicules inusités. Il en fut ainsi, tout au long de la journée et nous devions même entendre une vieille dame déclarer qu'elle avait attendu une demi-heure place d'Armes, croyant toujours voir arriver un tramway. Du coup, les autobus avaient trouvé en elle un adversaire irréductible. « Dji n'âlme nin ces machins là », disait-elle avec conviction.

Il était inévitable que cette inauguration fût accueillie par ce qu'on peut appeler des mouvements en sens divers. Nous avons voulu, en quelque sorte, tâter le pouls de la nouvelle ligne et, pour ce faire, nous avons voyagé à de multiples reprises dans les autobus qui portent le n. 8 sur une plaque rouge.

De Belgrade à Jambes et vice-versa, aux heures de pointe du matin, à celles, plus creuses de la matinée et au moment du rush de midi, nous avons « essayé » la nouvelle méthode.

Il est bien évident que, pour porter un jugement définitif, il faut attendre un plus long usage, une plus grande habitude chez les voyageurs et surtout l'expérience de conditions anormales de circulation encore qu'on ne puisse bâtir des conclusions sur des circonstances exceptionnelles.

S'il faut relater objectivement les observations faites au cours de la première journée, on peut dire d'abord que les horaires établis ont été respectés dans une très large mesure. Les quelques conducteurs que nous avons vus à l'œuvre ne se plaignaient pas d'avoir enregistré des retards. En de nombreux cas, nous l'avons constaté, l'indépendance des véhicules par rapport aux rails permettait d'éviter des encombrements de voitures et des chantiers de voirie avec facilité.

Bien sûr, à certains moments, l'afflux des voyageurs fut tel que des autobus durent prolonger leurs arrêts et furent rattrapés par le suivant qui, lui, était quasi vide. Peut-être, au fur et à mesure que les voyageurs s'habitueront aux horaires, les chargements arriveront-ils à s'équilibrer. La

chose sera d'autant plus facile que l'intervalle entre les autobus, réduit à six minutes, permet une plus grande latitude et raccourcit les attentes.

A Belgrade, le circuit que les bus effectuent par la rue Deneumoustier et la rue Mazy, avant d'atteindre le terminus à la plaine, fait plaisir à beaucoup de gens qui trouvent maintenant des arrêts plus près de leur domicile.

Peut-être le déplacement de plusieurs arrêts a-t-il aussi dépaycé les voyageurs tout comme le fait de les avoir tous rendus facultatifs. Comme il est dit dans la blague célèbre : « Faut co todi pousser su on boton ». Et il y en aura toujours qui l'oublieront. Une dame demandait ce qu'allait faire son fils, timide gamin de huit ans, quand l'affluence l'empêcherait d'atteindre un de ces fameux boutons. Nous lui avons dit qu'il se trouverait bien une âme charitable pour lui rendre ce service, mais la dame étant sceptique quant à l'esprit altruiste de ses contemporains.

Ceux qui ne sont pas particulièrement satisfaits du changement, ce sont les fumeurs qui se trouvaient bien à l'aise sur une plateforme de tram pour apprécier leur pipe ou leur cigarette. Dans un autobus, cette béatitude leur est refusée, mais, après tout, quelques minutes de patience ne constituent pas une bien grave punition.

Pour les automobilistes, la mise en service des autobus est un grand progrès. Il ne sont plus, désormais, astreints à des dépassements malaisés entre le tram et le trottoir, là où précisément stationnent toujours d'autres voitures.

Et on ne verra plus s'allonger des files d'autos bloquées à chaque arrêt puisque les autobus vont se ranger contre le trottoir. A ce propos, il serait bon de faire poser des plaques interdisant le stationnement aux arrêts de l'autobus. Au cours de nos promenades de lundi, nous avons vu, à plusieurs reprises, des autobus gênés par des voitures à l'arrêt : place Communale, à Jambes ; place Kegeljan, rue de Fer, et chaussée de Waterloo.

Le public a fort bien répondu à l'appel de la S. N. C. V. et présente à l'entrée l'abonnement, la carte ou la monnaie. Parfois il arrive qu'un monsieur retourne toutes ses poches pour retrouver sa carte d'invalidité ou qu'une dame fouille son sac à main pendant deux minutes avant d'en extraire... un billet de cent francs.

De l'avis des conducteurs, la ligne 8 sera plus facile à exploiter par autobus, d'une part parce que les artères où elle passe sont plus larges et plus faciles et que sa clientèle comprend peu d'étrangers. Tel n'est pas le cas de la ligne 5 qui doit emprunter des ruelles comme la rue Saint-Nicolas, escalader la Citadelle et transporter vers les cliniques des gens qui ne sont pas de la ville et n'ont pas l'habitude des autobus.

A la S. N. C. V. on déclarait, lundi soir que cette première journée d'exploitation avait donné des résultats satisfaisants. Les chutes de neige, qui ont provoqué une augmentation du nombre des voyageurs n'ont pas eu, dit-on, de répercussion fâcheuse sur la régularité du service.

Nombre de voyageurs nous ont dit qu'ils craignaient, pour les autobus les difficiles week-ends d'été et les embouteillages conséquents. C'est évidemment un danger, mais il fait partie de l'ensemble du problème de la circulation à Namur, problème auquel diverses solutions ont déjà été apportées et que la construction du « Pont des Ardennes » éclairera singulièrement. Mais les trams, malgré tous les efforts, souffraient, eux-aussi, des embouteillages et ne se prétaient à aucun détournement.

D'autres voyageurs se plaignent du manque de visibilité dont on jouit quand on est debout dans les autobus. Or, il faut voir où on est pour demander l'arrêt disent-ils. Ils éprouvent, disent-ils, des difficultés à fendre la foule pour gagner la sortie, surtout avec des bagages.

Certes, le moyen de transport parfait n'a pas encore été inventé et chaque système a ses inconvénients. Qui n'a jamais dû laisser passer des trams débordants de corps jusque sur les marchepieds ? Qui n'a jamais eu à s'extraitre laborieusement d'une plateforme encombrée jusqu'à la limite de la résistance humaine et mécanique ? Qui n'a jamais dû attendre, pendant vingt bonnes minutes un tram-bloqué Dieu savait où ?

Laissons le temps s'écouler avant de juger les autobus. Au premier abord, ils semblent capables de donner satisfaction. De plus, ils sont coquets et ne déparent pas le paysage. Rien ne s'oppose à ce qu'on leur fasse confiance jusqu'à ce qu'ils aient fait leurs preuves ou jusqu'au jour où ils seront remplacés par des hélicoptères.

M. C.

VERS L'AVENIR 3/1/1953

TRAM CONTRE AUTO

Jeudi, vers 22 heures, une collision s'est produite au coin de la rue Martine Bourtembourg et de la rue Alfred Becquet entre un tram conduit par Mr Fernand Halloy, de Wépion, et la voiture de Mr Paul Laloux de Anhée.

L'auto a subi des dégâts matériels constatés par la police locale.

VERS L'AVENIR 7/1/1953

UNE MOTRICE DE L'AUTORAIL ANDENNE - HUY DERAILE A AHIN SIX BLESSES LEGERS



La motrice Andenne-Huy s'est couchée en travers de la voie. Notre graphiste a fixé cet aspect saisissant de l'autorail accidenté.
(Photo « Vers l'Avenir ».)

Mardi, vers 12 h. 30, un accident qui aurait pu avoir des suites très graves s'est produit sur la grand-route Namur-Liège, à Ahin.

Un autorail venant d'Andenne et comprenant une seule motrice a déraillé non loin de l'église d'Ahin. Après avoir parcouru une quarantaine de mètres hors des rails, le véhicule désarmé a heurté de l'avant un des murs de l'ancien garage Borsu qui, sous le choc, a été démoli.

Continuant sa course, la motrice a pénétré en partie dans l'avant-cour de l'immeuble appartenant à Mme Vve Georges Houet, puis, après avoir démolit le grillage, elle s'est renversée sur le flanc en travers des voies.

Des témoins de l'accident se sont portés aussitôt au secours des voyageurs enfermés dans l'autorail. Des dix passagers, six ont été retirés blessés. M. Léon Fiasse, 30 ans, conducteur de la motrice, demeurant à Sorée, fut dégagé avec beaucoup de difficulté. Il souffre d'une fracture du poignet et d'une forte commotion. M. Robert Pirard, receveur, domicilié rue desèves, à Ohcy; Mlle Fernande Dumont et sa mère Mme Dumont-Pire, domiciliées à Andenne; Mme Aïde Haldon, domiciliée à la Sarte-Huy, et Mlle Georgette Leflot, demeurant à Huy, rue d'Amérique, atteintes de contusions et de coupures provoquées par les éclats de vitres, ont été transportées à la clinique communale de Huy.

La plupart d'entre eux ont cependant pu regagner leur domicile après avoir reçu des soins.

Les dégâts subis par la motrice sont très importants. A 15 heures, le trafic n'était pas encore rétabli sur la ligne vicinale.

Le déraillement ayant eu lieu en un endroit où un passage pavé traversait les voies, on suppose que l'accident serait dû aux fortes gelées qui ont gelé les pavés.

La gendarmerie de Huy s'est rendue sur les lieux.

VERS L'AVENIR 17/1/1953

MATIN DE VERGLAS A NAMUR

Un tram, venu de Saint-Gérard vers 8 heures 30, était le premier véhicule de la S.N.C.V. qui réussissait à atteindre Namur, précédant la motrice d'Onoz et l'autorail de Forville.

D'autobus, point durant toute la matinée. Le tram reprenait au bus l'avantage que celui-ci s'était assuré dans la vallée de la Meuse lors des inondations.

VERS L'AVENIR 3/2/1953

SAINT-GERARD UN TRAM DERAILLE

Dimanche, vers 13 heures 30, au lieu-dit "Try Allo", à Saint-Gérard, un tram n° 6 a déraillé dans un banc de neige.

Les équipes de secours de la S.N.C.V. se sont rendues sur place et ont réussi à rétablir assez rapidement le trafic sur cette ligne.

VERS L'AVENIR 8/2/1953

LA LIAISON NAMUR-CHARLEROI PAR VICINAL

Il a été question à plusieurs reprises de la prolongation de la ligne du tram n° 9 Namur-Onoz jusque Charleroi.

Cette liaison vicinale Namur-Charleroi sera de nature à satisfaire énormément d'usagers et à faciliter les communications rapides entre les deux grandes villes sur un parcours déshérité au point de vue chemin de fer.

Les travaux d'électrification de la ligne entre Onoz et Fleurus sont poussés activement et il semble acquis dès à présent que le tram Namur-Charleroi sera une réalité au mois de mai prochain.

VERS L'AVENIR 13/2/1953

SAINT-GERARD CONSEIL COMMUNAL

Le conseil communal de Saint-Gérard a pris connaissance du dossier de la S.N.C.V. au sujet du remplacement des trams électriques par des autobus, sur le parcours Namur-St-Gérard, via Malonne et Bois-de-Villers.

VERS L'AVENIR 22/2/1953

LESVES CONSEIL COMMUNAL

Lecture est donnée d'une protestation émanant des habitants de la commune et relative à la suppression des trams et à leur remplacement par des autobus.

A l'unanimité, le conseil a repoussé les projets de la S.N.C.V. et a envisagé le renon du contrat au cas où la société passerait outre.

VERS L'AVENIR 25/2/1953

DERAILLEMENT

Mardi matin, en arrivant au terminus de Statte, le tram de Forville, par suite de la défaillance d'un aiguillage, a été projeté hors des rails, rendant les manoeuvres difficiles.

Pour changer la motrice de place, les manoeuvres durent se faire à la main. Il n'y a eu ni victimes ni dégâts. La situation normale a été rétablie dans la matinée.

VERS L'AVENIR 17/ 3/1953

ANDENNE CONSEIL COMMUNAL

La ligne de la S.N.C.V. Namur-Huy vient sur le tapis. On sait qu'il entre dans les intentions de la société d'établir un service d'autobus en remplacement des autorails.

Cette question particulièrement importante a été soumise à une enquête.

Le Conseil a donné un avis favorable à condition que le service soit intensifié.

VERS L'AVENIR 23/3/1953

AINSI VIVAIT NAMUR EN 1910

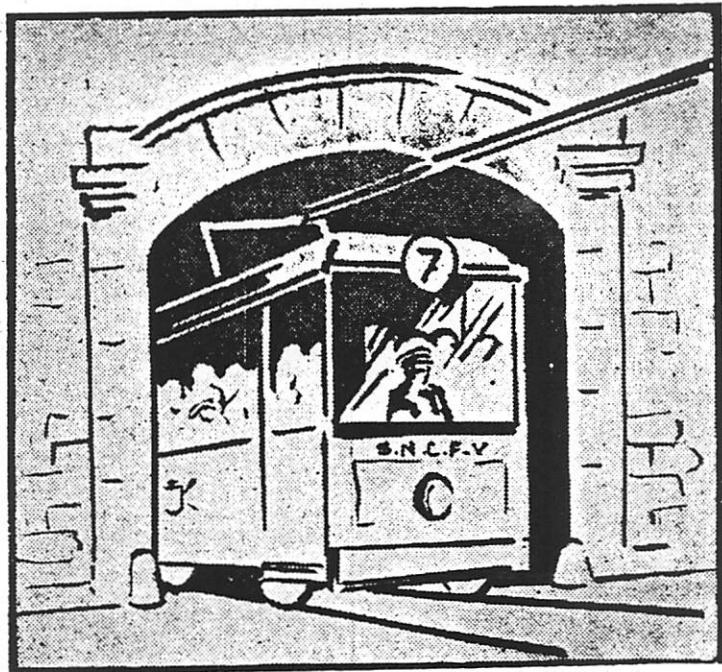
Nous disposons de tout un réseau de trams électriques: les lignes Namur-Station-Jambes (disque 1, plaque rouge) - Namur-Station-Salzennes-Citadelle (disque 2, plaque rouge) - Namur-Fooz-Wépion (disque 3, plaque verte) - Saint-Servais-Fg-St-Nicolas (disque 5, plaque jaune) - Namur-Station-Belgrade (disque 6, plaque bleue).

À PROPOS



Que pensez-vous de...

la suppression prochaine de la ligne assurant le Circuit de la Citadelle



NAMUR - CITADELLE - TOURISME

Le N° 7 ? Un tramway nommé Désir... désiré et indésirable

Tout le monde à Namur, sauf, peut-être M. Servais (Jean) — dont l'avis n'a d'ailleurs aucune importance — reconnaît aujourd'hui que l'industrie-clé de la ville est son tourisme. Les problèmes qu'il pose ont donné, ces dernières semaines encore pas mal de soucis à ceux qui ont mission d'en promouvoir l'essor. On reconnaît volontiers que les solutions qui y ont été apportées jusqu'à présent sont insuffisantes, qu'il faut faire mieux, voir plus grand et... plus loin. Mais voilà : la Ville manque d'argent ! Ou plutôt, elle ne peut envisager d'en dépenser plus pour son tourisme qu'elle ne l'a fait jusqu'ici. Le problème revient donc dès lors à se demander si cet argent, consacré à d'autres réalisations, ne s'avérerait pas plus productif dans le cadre du développement touristique de la ville ? Et si, par exemple, l'employer à doter celle-ci d'un patrimoine copieux d'attractions touristiques permanentes ne serait pas plus judicieux que de le réserver au seul financement de fêtes, cerdes fastes et qui amènent du monde, mais trop limitées dans le temps et qui ne « retiennent » pas le touriste ?

Cet avis paraît même partagé par un nombre toujours croissant de namurois et on lui trouve même à présent des « supporters » au sein du Syndicat d'Initiative et de la Commission des Fêtes. On professait volontiers jusqu'ici dans ces deux organismes — et cette considération était à la base même de toute leur politique — que Namur n'est et ne sera jamais qu'une ville de tourisme itinérant et que ce serait folle de prétendre la muer en ville de tourisme sédentaire. On n'oubliait qu'une chose : c'est qu'en réalité, tout la prédispose de plus en plus à devenir une ville de tourisme semi-sédentaire et qu'il suffirait sans doute de donner aux touristes, qui ne font guère jusqu'ici que d'y transiter, quelques bonnes raisons d'y séjourner plus longtemps pour qu'ils s'y décident.

Ces « bonnes raisons », nous estimons pour notre part qu'elles se résument pour l'instant dans la création d'attractions permanentes telles que celles qui figurent au programme d'activité de l'Association des Attractions Touristiques Namuroises et dont la réalisation a été chaleureusement prônée par M. le Conseiller Latour lors d'une récente intervention au Conseil communal. Namur, ville de tourisme, est en effet pitoyablement pauvre en attractions de ce genre. En fait, nous ne lui en connaissons guère qu'une — indépendamment, certes, de ses innombrables attractions naturelles : le circuit de la Citadelle en tram « ouvert » qui, en saison, connaît les faveurs d'un très nombreux public, ainsi bien namurois d'ailleurs qu'étranger. Or, pour des raisons strictement financières, la S. N. C. V. qui en assurait l'exploitation vient d'en décider la suppression à partir du 17 mai prochain. Cette décision, précisons-le, n'affecte pas de cette seule ligne : elle rentre dans le cadre de la politique nouvelle de la S.N.C.V. qui, sous le couvert du progrès, entend remplacer définitivement toutes les lignes électriques du réseau régional par des lignes d'autobus. Si cette politique peut se justifier pour les lignes de trafic courant — encore que tout le monde n'apprécie pas de la même façon le remplacement des trams par des autobus —

il ne nous paraît pas qu'il en aille de même pour la ligne 7, ligne à caractère essentiellement touristique et qui, inmanquablement, perdra de son attrait par le changement décidé. Fourautant, s'entend, que des bus circulent un jour sur ce circuit... Car, jusqu'ici, il n'a guère été question que d'une suppression pure et simple de la ligne avec, plus ou moins vaguement exprimée, une promesse de la S.N.C.V. de la remplacer par une ligne de ce que l'on a appelé sans autre précision des « véhicules panoramiques ». Que seront ces véhicules ? Personne, pas plus à la S.N.C.V. qu'ailleurs, ne paraît en avoir une juste notion...

Peu importe, au demeurant : il nous suffit pour l'instant de savoir que la ligne 7 va disparaître sous peu sous sa forme de ligne électrique. Certes, la S.N.C.V., simple entreprise commerciale non subsidiée par les pouvoirs publics, n'a pas à s'inquiéter de considérations touristiques et ce n'est pas à elle que nous lancerons la pierre : l'exploitation de la ligne 7 obère trop lourdement son budget, les frais qu'elle entraîne dépassent — et de loin, paraît-il — le rapport — en moyenne 200.000 frs par an — qui en résulte, elle ne peut continuer dans ces conditions à se permettre pareil luxe dans l'unique souci de servir la cause du tourisme namurois, d'accord ! Mais précisément parce que cette ligne a une autre raison d'être que l'espoir d'une exploitation rentable — et qui ne l'est d'ailleurs pas dans son état actuel — n'importerait-il pas que tout soit mis en œuvre pour qu'elle subsiste ? Et, simple suggestion, ne serait-il pas possible d'en favoriser la rentabilité, notamment par la création à la Citadelle d'attractions permanentes diverses qui inciteraient un plus grand nombre de touristes à utiliser la ligne du Circuit ? Et dès lors de passer accord avec la S.N.C.V. pour qu'elle continue à exploiter cette ligne avec des assurances meilleures de ne pas y perdre, quitte à ce que la ville, y sacrifie, à son tour, un peu de ses deniers ? Ne serait-ce d'ailleurs point équitable ?

Quoiqu'il en soit, la décision de la S.N.C.V. intervient au plus mauvais moment : à l'ouverture même de la saison touristique, d'une saison qui, si on en juge par ses prémices pascales, paraît devoir amener pas mal de monde à Namur. Il est évident que pour ce monde-là, la disparition de la ligne 7 sera une déception de plus et qu'avec elle Namur, aux yeux des touristes, aura encore perdu « une bonne raison » de séjour en ses murs.

Cela nous paraît d'autant plus évident que les avis que nous avons sollicités à ce propos dans le cadre de cette rubrique — avis rappelons-le, de personnes choisies au hasard parmi celles qui, au cours de cette semaine, se sont présentées en nos bureaux, 7-9, rue Godefroid à Namur — sont unanimes. Jugez-en par vous-même :

M. Jean Penin, avenue Reine Astrid, Namur : « Supprimer ce circuit. Mais comment peut-on y songer ?... C'est la seule attraction touristique permanente de la Ville ! Alors que tout le monde en réclame à cor et à cri, des attractions touristiques on décide d'un trait de plume de détruire l'unique qui soit. C'est tout bonnement inimaginable ! Quant à remplacer les trams par des bus, c'est peut-être une idée... mais le charme de la promenade en pâtira sans nul doute. »



M. DELVAUX

M. Franz Delvaux, 6, route de Hannut, Namur : « Remplacement des trams du circuit de la Citadelle par des bus, me dites-vous. J'en suis un adversaire résolu car je suis convaincu que rien ne saurait remplacer avantageusement les trams avec balladeuses sur ce circuit. Le bus est en effet un moyen de transport rapide et non conditionné pour la promenade.

Vous me rétorquerez que les bus pourraient emprunter certaines routes où les trams ne pouvaient passer et que le parcours serait ainsi amélioré. Peut-être, mais le circuit actuel avait son charme.

Il y a évidemment la question des rails à conserver pour ce seul parcours. Cela est-il impossible ?

Et ensuite, comme toujours, il y a les intérêts de la Société des Vicinaux à sauvegarder... et je crois bien que c'est la seule question qui compte ! »

M. Léon Trousse, 145, avenue Albert Ier à Namur : « A mon point de vue, c'est une initiative malheureuse : le bus ne vaudra jamais le tram. On faisait ce circuit parce qu'il permettait de respirer le grand air des coteaux. Les balladeuses avaient un cachet de pittoresque qui fera toujours défaut aux bus. L'expérience est d'ailleurs concluante sur la ligne de Profondeville qui n'est plus guère fréquentée — et heureusement pour sa rentabilité : ils sont nombreux ! — que par les usagers « obligés » mais que les promeneurs amateurs d'une randonnée vivifiante et reposante délaissent de plus en plus. »



Mme MEURAT

Mme Jeanne Meurat, 47, avenue Albert Ier à Namur : « Tous les Namurois auront appris avec la plus vive satisfaction le vœu unanimement exprimé par le Conseil communal en vue du maintien de la ligne 7 en service. Je voudrais signaler à ce sujet que lors du prochain congrès des Dames Libérales à Namur figurait au premier plan de la visite de Namur l'ascension de notre Citadelle par le dit circuit. Le Comité, sachant combien est apprécié par les touristes étrangers et belges, le merveilleux panorama des deux versants Meuse et Sambre, n'avait pas manqué de placer en vedette cette promenade unique en Belgique et même ailleurs. Espérons donc que nous pourrions offrir à nos hôtes, grâce au maintien en service des trams, ce merveilleux coup d'œil que peut-être trop de gens de chez nous n'apprécient pas toujours à sa juste valeur. »

Mlle Marie-Jeanne Seiller, 301, route de Gembloux à St-Servais : « Chacun a son avis : le mien est que la suppression des trams assurant le circuit de la Citadelle sera déplorée par tous ceux qui en appréciaient l'incomparable charme. Et je ne pense pas que l'autobus, dans un circuit d'un tel caractère touristique, puisse jamais procurer les satisfactions qu'offraient le tram et plus particulièrement ses balladeuses. »



M. CIPARISSE

M. Robert Ciparisse, facteur des postes à Namur I : « Pourquoi faut-il que ce soit justement à la mi-mai que l'on ampute la Citadelle de son circuit ? N'aurait-on pu attendre la fin de la saison touristique ? Et s'il est exact que l'exploitation de la ligne 7 est déficitaire, le préjudice financier qui en résulterait pour la S.N.C.V. serait-il tellement considérable qu'elle ne puisse envisager le maintien de cette ligne quelques mois encore ?

Des bus remplaceront les trams ? Fort bien... mais quand ? Par ailleurs, aux heures de pointe, trois ou quatre bus suffiront-ils à remplacer un tram à balladeuses ? J'en doute car le pouvoir « d'absorption » de ces trams était considérable. Comment fera-t-on pour suppléer à l'insuffisance des autobus ?

En tout cas si, pour les lignes urbaines, l'emploi des autobus s'avère plus pratique que celui des trams — je parle au point de vue général, bien entendu — j'estime que ce n'est qu'à longue échéance que l'on pourra réellement apprécier si le point de vue de nos gouvernants fut le bon. »

VERS L'AVENIR 27/4/1953

ET LE TRAM N° 7 ?

Le conseil communal a été avisé de la suppression momentanée du tram n° 7, Circuit de la Citadelle, à dater du 17 mai.

Le conseil a refusé son accord. Il veut bien qu'on remplace les trams 7 par des autobus spécialement conçus pour ce circuit panoramique unique en Belgique, mais seulement quand ces nouveaux bus pourront descendre par les tunnels et la Route Merveilleuse.

On espère que les autorités ne permettront pas qu'on supprime, ne fût-ce que pour une saison, le Circuit de la Citadelle qui, je le répète, est une attraction unique.

On veut bien admettre que cette ligne n'est pas rentable, mais si les Vicinaux, comme les chemins de fer, n'exploitent que les lignes qui laissent un boni, ils en supprimeront beaucoup ailleurs qu'à Namur. Ce sont des services publics, il ne faut pas qu'ils l'oublient.

Le fureteur.

VERS L'AVENIR 5/5/1953

LESVES CONSEIL COMMUNAL

Le Conseil Communal a pris connaissance d'une lettre de la S.N.C.V. qui demande le remplacement des trams par des autobus sur la ligne Lesves-Warnant.

L'assemblée a décidé l'affichage de commodo et incommodo.

VERS L'AVENIR 7/5/1953

LE CIRCUIT DE LA CITADELLE SERA MAINTENU

Nous avons dit que le conseil communal de Namur avait à l'unanimité émis le voeu de voir le tram n° 7 maintenu en attendant que la Route Merveilleuse et les tunnels soient aménagés pour permettre l'utilisation de bus panoramiques.

Il nous revient que la S.N.C.V. a accepté malgré le déficit certain que cette mesure entraînera, de maintenir ce circuit par tram électrique durant la saison touristique 1953.

Voilà une bonne nouvelle !

A la S. N. C. V. de la ligne Chimay - Culdesarts - Couvin

A partir du 1er juin prochain, la S. N. C. V. apportera d'importantes modifications dans l'organisation et les horaires de sa ligne Chimay - Culdesarts - Couvin. En effet, tandis que les autorails continueront à assurer le service entre Chimay et Culdesarts, le tronçon Culdesarts - Couvin va être desservi par des autobus qui assureront la correspondance avec les autorails de Chimay.

HORAIRE A PARTIR DU 1er JUIN 1953

CHIMAY - CULDESSARTS. — Service d'autorails.

						SD	D
Chimay	—	8.20	12.10	14.20	16.20	19.00	20.15
Bouliers	—	8.30	12.20	14.30	16.30	19.10	20.25
Forges	5.55	8.35	12.25	14.35	16.35	19.15	20.30
Lohan	6.04	8.44	12.34	—	16.44	19.24	20.39
La Trappe	6.07	8.47	12.37	—	16.47	19.27	20.42
Rièzes	6.15	8.55	12.45	—	16.55	19.35	20.50
Nimelette	6.23	9.00	12.50	—	17.00	19.40	20.55
L'Escaillère	6.27	9.07	12.57	—	17.07	19.47	21.02
Regniowelz	6.29	9.09	12.59	—	17.09	19.49	21.04
Culdesarts - Moulin	6.36	9.16	13.06	—	17.16	19.56	21.11
Culdesarts - Village	6.40	9.20	13.10	—	17.20	20.00	21.15

CULDESSARTS - CHIMAY. — Service d'autorails.

						SD	D
Culdesarts - Village	8.40	9.20	13.10	—	18.00	20.00	21.15
Culdesarts - Moulin	8.44	9.24	13.14	—	18.04	20.04	21.19
Regniowelz	8.51	9.31	13.21	—	18.11	20.11	21.26
L'Escaillère	8.53	9.33	13.23	—	18.13	20.13	21.28
Nimelette	7.00	9.40	13.30	—	18.20	20.20	21.35
Rièzes	7.05	9.45	13.35	—	18.25	20.25	21.40
La Trappe	7.13	9.53	13.43	—	18.33	20.33	21.48
Lohan	7.16	9.56	13.46	—	18.36	20.36	21.51
Forges	7.25	10.05	13.55	15.25	18.45	20.45	22.00
Bouliers	7.30	10.10	14.00	15.30	18.50		
Chimay	7.40	10.20	14.10	15.40	19.00		

SD = supprimé le dimanche.

D = Circule le dimanche seulement.

CULDESSARTS - COUVIN. — Service d'autobus.

Culdesarts - Village	6.50	9.20	13.05	18.15
Culdesarts - Moulin	6.53	9.23	13.08	18.18
Petite-Chapelle	7.02	9.32	13.17	18.27
Brûly-Douane	7.09	9.39	13.24	18.34
Forge du Prince	7.16	9.46	13.31	18.41
Pernelle	7.33	10.03	13.48	18.58
Couvin - Gare	7.40	10.10	13.55	19.05

COUVIN - CULDESSARTS. — Service d'autobus.

Couvin - Gare	8.20	12.15	17.10	20.25
Pernelle	8.27	12.22	17.17	20.32
Forge du Prince	8.44	12.39	17.34	20.49
Brûly-Douane	8.51	12.46	17.41	20.56
Petite-Chapelle	8.58	12.53	17.48	21.03
Culdesarts - Moulin	9.07	13.02	17.57	21.12
Culdesarts - Village	9.10	13.05	18.00	21.15

VERS L'AVENIR 14/5/1953

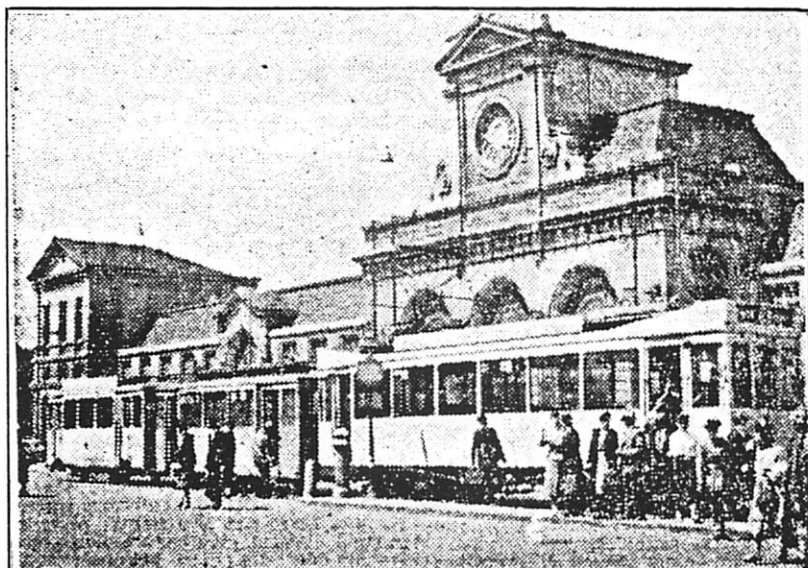
COLLISION

Mardi, à 18 heures 15, rue de l'Ange, l'auto de Mr Edouard Mercier, de Namur, est entré en collision avec un autorail n° 10 conduit par Mr Graindorge d'Andenne.

Il y a eu de légers dégâts matériels constatés par la police de Namur.

VERS L'AVENIR 17/5/1953

Les tramways namurois terminent leur carrière



Ce n'est pas sans un pincement de nostalgie au cœur que les Namurois voient disparaître les trams qui représentent tant d'années du passé de leur ville. A partir de ce dimanche, plus aucun tram électrique ne traversera le centre de la ville, à l'exception des convois du merveilleux circuit de la Citadelle, qui bénéficient d'un sursis d'une saison touristique. Voici une motrice et ses remorques de la ligne n° 6, Namur-Lesves, accomplissant un de leurs derniers services. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 3/7/1953

TRAMS SPECIAUX

A l'occasion de la représentation théâtrale qui se déroulera au Théâtre de la Verdure à la Citadelle, le samedi 4 juillet 1953 à 20 h.30, des trams spéciaux seront mis en circulation au départ de la place d'Armes à 19 h.45 et 20 h.15 et de Namur-Gare à 19 h.50 et 20 h.20.

Après le spectacle, des trams spéciaux sont prévus au départ du Théâtre de Verdure jusqu'au Casino.

VERS L'AVENIR 4/7/1953

LE TRAM DE LA CITADELLE

La S.N.C.V. nous prie de signaler que depuis le 1.7.1953, le service n° 7 "Circuit de la Citadelle", circule les jours ouvrables.

Départs de Namur-Gare à 14 h.20, 15 h.20, 16 h.20, 17 h.20, 18 h.20 et 19 h.20.

TRAM CONTRE CARROUSEL

Jeudi, à 14 heures 30, au Square Léopold, un tram de la ligne Charleroi-Namur, piloté par Mr Fernand Delchambre, de Saint-Servais, a accroché un carrousel en cours de montage appartenant à Mr Ernest Maton, de Quaregnon.

Tram et carrousel ont subi des dégâts que la police de Namur a constatés.

VERS L'AVENIR 31/7/1953

Il est porté à la connaissance de MM. les voyageurs qu'à l'occasion de la représentation qui aura lieu le 1er août à 20 h.30 au Théâtre de la Verdure à la Citadelle, ainsi que du moto-cross qui se déroulera le 2 août à la Citadelle, des trams spéciaux seront mis en marche avant et à la fin de ces manifestations.

D'autre part, l'arrêt du Rond-Point Thonar sera reporté à l'extrémité du Palais Forestier, à l'endroit où la voie quitte la chaussée pour s'engager au rond-point précité. L'arrêt à l'entrée du Stade sera supprimé.

VERS L'AVENIR 5/9/1953

LA VOIRIE

A quoi sert encore le refuge des trams au parc Louise-Marie puisqu'il n'y a plus de trams à Namur et que le tram Charleroi-Namur qui parcourt 40 kilomètres entre ces deux villes n'a pas besoin de s'arrêter tous les 300 mètres?

HUY LES LIGNES VICINALES

Voici de longs mois que le tram vicinal d'Andenne a cédé la place à un autobus. Mais les routes n'en sont pas pour autant rendues à la circulation, toujours plus intense. La ligne d'Andenne continue à persister. Elle reste le long de la route jusqu'à Andenelle, où elle occupe alors le centre de la chaussée. Toute une bande de chaussée de trois mètres de large actuellement inutilisée et où poussent des herbes et chardons subsiste.

Il est incontestable qu'on devrait profiter de cette portion de route rendue disponible par la suppression du service "ferré" pour élargir la chaussée utilement pour les autos, créer une bonne piste cyclable et réserver un trottoir d'au moins un mètre où les piétons pourraient circuler en toute sécurité.

VERS L'AVENIR 7/1/1954

LES TRAMS NE BOUCLERONT PLUS
LE CIRCUIT DE LA CITADELLE

**Un aménagement des virages
de la route Merveilleuse
permettra le passage
des autocars et des autobus**

On sait que la S. N. C. V. a décidé de supprimer le circuit des trams de la Citadelle. La raison de cette mesure ? Le remplacement des trams par des autobus dans toute l'agglomération namuroise est chose faite. Pouvait-il être question, pour maintenir en service une ligne d'intérêt touristique incontestable, mais qui n'est utilisée que pendant deux mois et demi par année, d'entretenir un vaste réseau traversant toute la ville ? Et de l'entretenir non seulement en matériel proprement dit, rails et lignes aériennes, mais aussi en pavage entre les voies, pour une recette annuelle correspondant à quelque 150.000 francs ?

Fin de l'exercice 1950, l'ensemble du réseau de Namur avait coûté aux Vicinaux près de 16 millions. Ce déficit se serait, sans aucun doute, aggravé à bref délai lorsqu'il aurait fallu procéder à des remplacements de rails sur des sections importantes : c'est ce qui a provoqué l'instauration d'un système de transport par autobus, plus rapide, plus souple et plus économique, mais

qui laisse sans solution immédiate le problème du circuit de la Citadelle.

L'utilisation des tunnels

Le tram, montant par le versant de la Sambre et descendant par le versant de la Meuse, franchissait plusieurs tunnels.

Si les autobus gravissent sans difficulté le côté Sambre, jusqu'à proximité du Théâtre de Verdure, ils doivent faire demi-tour et redescendre par le même chemin, les virages en épingle à cheveux de la route Merveilleuse étant tout au plus praticables aux voitures.

On songea dès lors à aménager les tunnels pour que les autobus, destinés à remplacer les trams, puissent effectuer le circuit complet.

Mais ces tunnels n'ont que quatre mètres de large et il serait indispensable d'y aménager des trottoirs, qui réduiraient d'autant l'espace prévu pour la voirie.

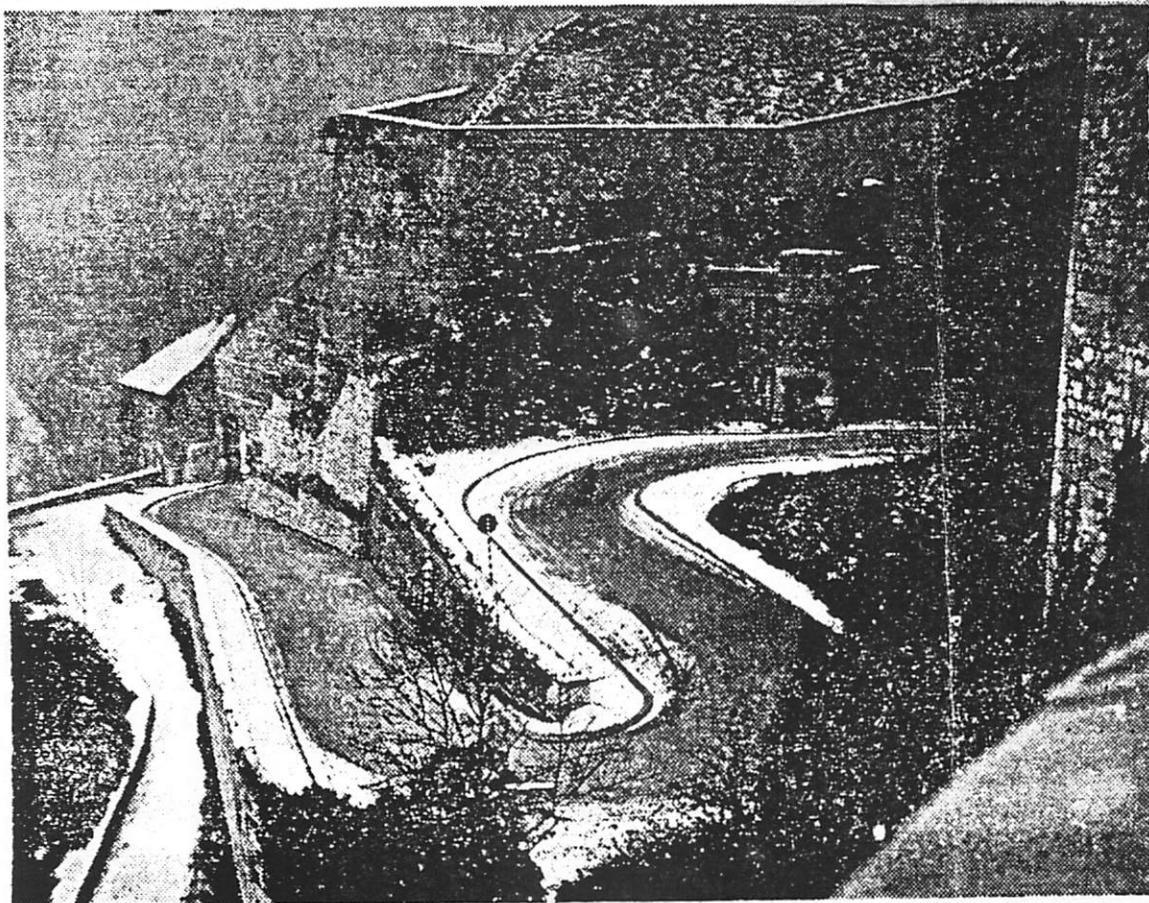
D'autre part, la courbure de certains tunnels rend impossible, dans la pra-

tique, le passage de véhicules d'une certaine longueur. Ainsi, on calcule que l'autobus à 80 places utilisé sur la ligne de Profondeville, s'il s'engageait dans les tunnels incurvés, se trouverait constamment à 225 millimètres des murs, à l'avant et à l'arrière. L'autobus « Leyland », à 60 places, évoluerait à 375 millimètres des parois et le petit autobus « Chevrolet » utilisé sur les lignes namuroises, à 525 millimètres.

Le raprochement des tunnels à la voirie soulevait, au surplus, des difficultés nouvelles, tant sur le plan technique que sur celui de la circulation proprement dite. Après mûr examen, la S. N. C. V. et l'Administration des Ponts et Chaussées, service des routes, ont cherché une autre solution : l'aménagement des virages de la route Merveilleuse.

Un travail indispensable

Si les épingles à cheveux de la Citadelle permettaient, dans un avenir prochain, le passage assez facile des



Sous le donjon, s'amorce un double virage en épingle à cheveux, précédant le défilé de la Tour Joyeuse. Le virage situé à l'avant-plan sera, lui aussi, aménagé. (Photo « Vers l'Avenir ».)

véhicules, il est certain que de nombreux autocars touristiques boucleraient, demain, le circuit abandonné par les trams et que des voitures plus nombreuses graviraient la colline du Champeau.

Les techniciens des Vicinaux ont estimé qu'un rayon de dix mètres serait indispensable au passage des autobus de la société dans les virages.

En se basant sur ces données, l'Administration des Ponts et Chaussées a mis au point un projet d'aménagement de la route Merveilleuse, qui est actuellement soumis à l'approbation des autorités supérieures.

Ce projet prévoit l'élargissement des virages les plus difficiles. Dans certains cas, on pourra mordre dans la falaise rocheuse. Dans d'autres, il faudra déplacer la muraille de soutènement de la route, raccourcir le muret central et le remettre dans l'axe du virage.

Le défilé de la tour Joyeuse sera, lui aussi, élargi par des empiètements dans la muraille qui fait face à cette tour.

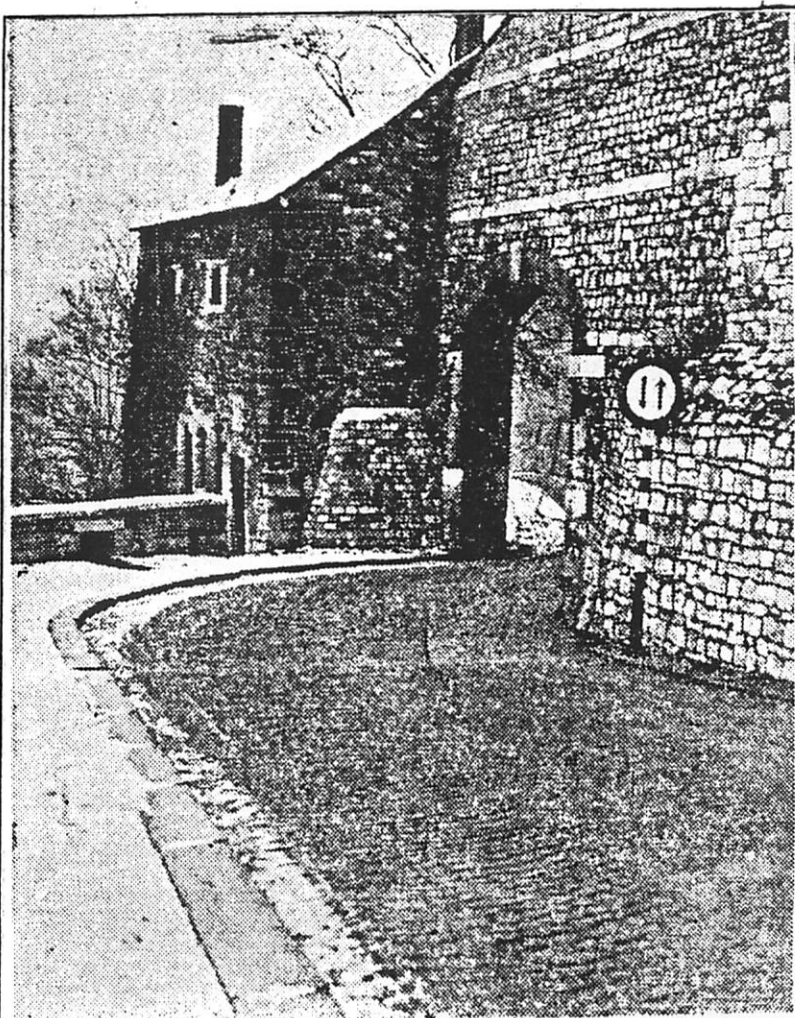
Ces travaux d'aménagement, subordonnés à l'approbation ministérielle, prendraient, en toute certitude, plusieurs mois. Il est de l'intérêt évident de notre cité touristique que cette ap-

probation ne tarde pas et qu'on puisse passer aux actes avant l'été prochain.

La S. N. C. V., en tous cas, a fait démonter les lignes aériennes, à la Citadelle comme en ville. Le groupe de Namur a demandé des voitures supplémentaires pour le début de la saison prochaine, ainsi que des dispositifs de freinage spécial « Oeticker », utilisés par les cars de montagne, notamment par les cars postaux suisses.

Tout est donc prévu, en ce qui concerne la Société des Vicinaux, pour être en mesure de boucler le circuit de Sambre et Meuse, dès que les virages de la route Merveilleuse seront « humanisés ».

Et cette métamorphose accomplie, que fera-t-on des tunnels ? Les quatre tunnels de la Citadelle additionnés représentent près d'un kilomètre de longueur. Ils appartiennent à la S. N. C. V. Sans doute, pourrait-on utiliser le grand tunnel situé sous le stade comme voie de dégagement lors de l'or-



L'un des passages les plus difficiles de la route Merveilleuse. Sans toucher à la tour de gauche, on compte élargir la porte en reculant la base de la muraille, à droite. (Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 20/1/1954

BIOUL CONSEIL COMMUNAL

Le conseil a pris connaissance de l'intention de la S.N.C.V. de faire procéder à l'enlèvement des rails de la ligne vicinale depuis Lesves jusque Bioul-Rouchat.

Une enquête de commodo et incommodo sera ouverte et le collège recevra les remarques et doléances des personnes que cette mesure pourrait léser.

VERS L'AVENIR 29/1/1954

CUL DES SARTS FAMEUX OUBLI

Mardi soir, les ouvriers occupés sur la voie du vicinal de la ligne Chimay-Cul-des-Sarts poussaient sur une voie secondaire un wagonnet qu'ils utilisaient pour le transport de leurs outils.

Le wagonnet dérailla dans le jeu de rails d'un aiguillage, mais ces ouvriers ne s'en aperçurent pas.

Le lendemain matin, vers 10 heures 30, l'autorail venant de Chimay vint se jeter sur ce wagonnet. Un épais brouillard rendait la visibilité fort mauvaise et le conducteur n'aperçut pas l'obstacle à temps pour pouvoir stopper son véhicule. Les dégâts matériels à l'avant de l'autorail sont importants. Par bonheur, il n'y eut aucun accident de personnes à déplorer. La Gendarmerie de Cul-des-Sarts a ouvert une enquête.

VERS L'AVENIR 17/2/1954

Les rails du tram disparaissent



Les tramways namurois, que l'on avait décidé de peindre en blanc il y a vingt-cinq ans, ont définitivement vécu. On en a une nouvelle preuve en voyant des équipes d'ouvriers enlever, dans la rue de Fer, les rails devenus inutiles. Cette importante artère va pouvoir être remise définitivement en état. (Photo « Vers l'Avenir ».)

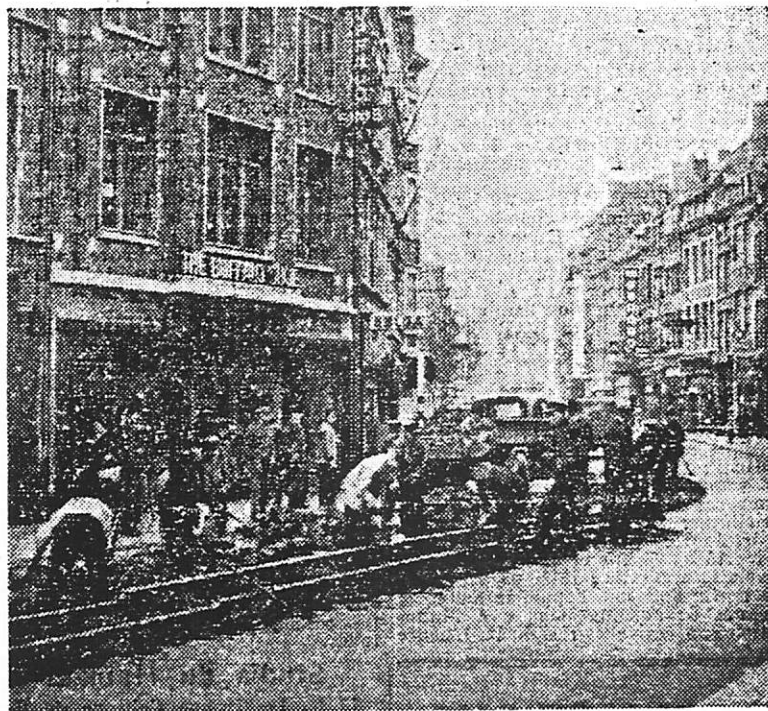
VERS L'AVENIR 21/2/1954

L'AUTORAIL DE HANNUT

Aucun des arrêts de l'autorail de Hannut sur le territoire de Namur sauf à Namur-Gare n'est signalé.

VERS L'AVENIR 23/2/1954

La disparition des rails à Namur



La ville de Namur aura bien vite oublié jusqu'au souvenir de ses tramways. Les ouvriers des Vicinaux grignotent petit à petit les rails du tram. Les voici à l'œuvre rue de l'Ange.

VERS L'AVENIR 17/3/1954

LES TRAMS NE PASSERONT PLUS RUE GODEFROID

Effectués avec une remarquable rapidité, les travaux d'enlèvement des voies de tram à Namur touchent à leur fin.

Les équipes de la S.N.C.V. terminent actuellement leur travail dans la rue Godefroid.

VERS L'AVENIR 17/4/1954

TEMPLoux UNE VOITURE ECHOUE SUR LA LIGNE DU VICINAL

Dans la soirée de jeudi, une voiture pilotée par Mr Raymond Lamy, de Dampremy, circulait sur la chaussée de Nivelles en direction de Saucin.

Amorçant le virage de Bocquet, non loin de l'arrêt facultatif du tram, il fut ébloui par les phares d'un camion venant en sens inverse, et, redressant tardivement, escalada la voie du vicinal pour s'y immobiliser, l'avant dans le fossé.

Il y eut heureusement plus de peur que de mal, mais il fallut près d'une demi-heure pour dégager la voiture qui obstruait complètement la voie du vicinal.

VERS L'AVENIR 26/4/1954

OHEY DEMONTAGE DE LA VOIE

La S.N.C.V. a fait procéder à l'adjudication des travaux de démontage de la ligne vicinale Ohey-Ciney.

Diverses soumissions ont été déposées, allant de 4.829 frs 50 à ... 1.218.460 frs !

VERS L'AVENIR 5/5/1954

ANDENNE CONSEIL COMMUNAL

Le conseil autorise la société des Vicinaux à prélever directement au Crédit Communal le montant des annuités à payer par la commune par suite du déficit enregistré par la société dans son exploitation.

VERS L'AVENIR 20/5/1954

MORT SUBITE DANS LE TRAM

Mercredi, vers midi, le tram 67 venant de Charleroi s'arrêtait en gare de Namur. Un voyageur restait affaissé sur son siège et les agents de la S.N.C.V. constatèrent que le malheureux, Mr Emmanuel Lebrun, 82 ans, de Beuzet, avait cessé de vivre.

Le docteur Navez constata le décès dû à une crise cardiaque.

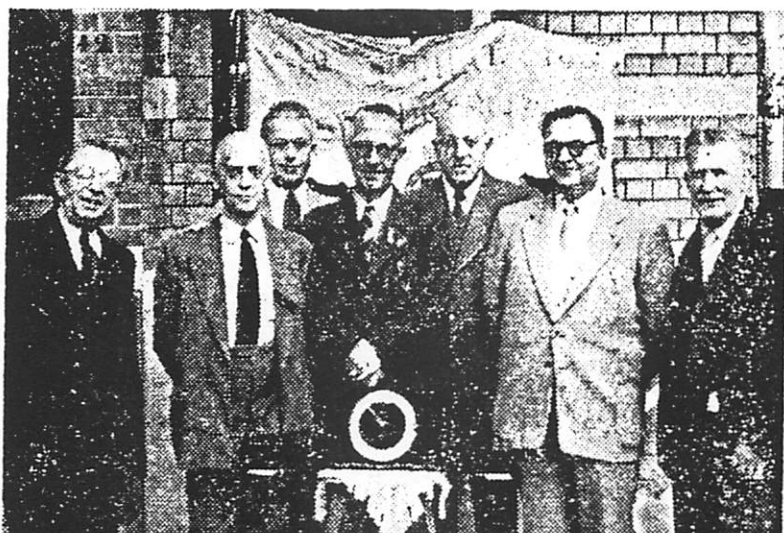
VERS L'AVENIR 25/5/1954

NOUVEL ASPECT DE LA RUE DE FER

Déarrassée des rails du tram, la rue de Fer à Namur a été recouverte d'un tapis de tarmacadam.

VERS L'AVENIR 30/5/1954

Manifestation de sympathie à la S.N.C.V.



Samedi après-midi, la Fédération mutualiste du personnel de la S. N. C. V., groupes Liège-Namur-Luxembourg, a fêté les 30 années d'activité de son secrétaire-adjoint, M. Camille Brandt. Au cours d'une fête intime qui s'est déroulée au siège de la mutuelle de Namur, M. Reusen, président de la Fédération, a remis les palmes d'or de l'Ordre de la Couronne à M. Brandt. Etaient également présents MM. Anslot, vice-président fédéral et président de la mutuelle de Namur; Wangneur, secrétaire-trésorier fédéral; Lahaye et Massart, commissaires; Marcel Brandt, secrétaire de la mutuelle de Namur; Piette et Renard. Voici le sympathique décoré, à qui un cadeau fut remis, entouré des dirigeants de la Fédération mutualiste.
(Photo « Vers l'Avenir ».)

VERS L'AVENIR 19/7/1954

TEMPOUX GRAVE ACCIDENT

Samedi vers 21 heures, une voiture de la Brasserie de Haacht s'est jetée après avoir dérapé dans le virage de Bocquet contre un poteau de la ligne électrique Namur-Charleroi, avec une extrême violence.

Le conducteur ne fut atteint que très légèrement tandis que son convoyeur, assez gravement touché, était transféré à l'hôpital Saint-Camille. Les dégâts à la camionnette sont considérables. Le Parquet est descendu sur place vers 23 heures.

VERS L'AVENIR 21/7/1954

EGHEZEE

Les vicinaux

On nous écrit d'Eghezée :
« Depuis plusieurs années déjà, l'autobus étend son règne sur nos routes vicinales, éliminant inexorablement le tram, dont il ne reste plus que d'assez rares exemplaires.

C'est justice d'ailleurs : l'autobus, plus maniable et plus rapide, se moque des itinéraires rigides imposés au rail ; il sillonne les villages, où il charge une clientèle qui n'avait jamais connu, avant son apparition, de telles facilités de déplacement.

Jadis, Eghezée était relié par tram vicinal, vers l'ouest, à Saint-Denis-Boveze ; vers l'est, à Andenne. L'exploitation du tronçon ouest a été abandonné depuis longtemps, la liaison avec Saint-Denis ne donnant qu'un rendement largement déficitaire. Quant à la ligne d'Andenne, sa désaffectation est de date plus récente et se justifiait également par un volume d'affaires trop réduit.

Depuis l'avènement de l'autobus, seul Namur a été considéré comme centre attractif, et c'est d'ailleurs vers le chef-lieu de la province que convergent toutes les lignes desservies par le moyen de transport à la mode.

Pourtant, bien qu'ils soient devenus d'une utilité relative, les rails restent obstinément rivés au sol. Sauf à l'occasion de la saison betteravière, ou pour quelques transbordement pondéreux en gare d'Eghezée, on ne voit plus les lourdes voitures grinçantes et encombrantes, qui apparaissent aujourd'hui comme des témoins d'un autre temps.

Mais notre propos vise moins à constater l'évolution du trafic vicinal qu'à regretter qu'une solution n'intervienne pas en ce qui concerne le trafic routier.

Sur des kilomètres, les rails occupent un espace précieux qui pourrait, qui devrait être aménagé pour augmenter la surface carrossable. Plus spécialement, sur le « goulot » qui relie le carrefour au passage à niveau, une double voie étale ses ferrailles rouillées sur une bande de terrain qui, livrée à la circulation routière, rendrait à celle-ci d'incalculables services. Ce qu'un particulier, garagiste avisé a fait sur les quinze, vingt mètres qui longent sa façade, la S. N. C. V. pourrait le réaliser sur les cent mètres restants, sans compromettre l'équilibre de son budget...

Il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée. Personne ne dénie aux « Vicinaux » le droit de continuer — ne fût-ce qu'en saison betteravière — l'exploitation des lignes existantes, mais le simple bon sens indique que cette exploitation ne peut constituer une entrave à la circulation automobile ni un risque supplémentaire d'accidents.

Si un organisme influent — la commune par exemple, épaulée par le Touring Club — prend à son compte cette suggestion, il y a gros à parier que la Société des Vicinaux se prêterait de bonne grâce à l'exécution de travaux qu'exige impérieusement le trafic routier actuel. Sans compter que les amateurs d'esthétique y trouveraient, eux aussi, matière à satisfaction !

Nous attirons bien volontiers l'attention des autorités compétentes sur ces remarques en souhaitant que l'amélioration sollicitée sera chose faite dans un proche avenir.

VERS L'AVENIR 25/7/1954

OHEY CONSEIL COMMUNAL

Le Conseil Communal, par 5 voix contre 4, décide de s'opposer à l'enlèvement des rails sur le tronçon de la ligne vicinale Ohey-Perwez.

VERS L'AVENIR 26/11/1954

Remplacera-t-on le vicinal Namur-Onoz par des autobus ?

Une protestation du bourgmestre d'Onoz

On sait que la ville de Namur, après avoir progressivement remplacé ses lignes vicinales urbaines par des services d'autobus, souhaiterait être complètement débarrassée du tram et de ses rails. Une seule ligne subsiste encore : celle qui relie Namur à Charleroi par Onoz et qui a son terminus en notre ville, place de la Gare.

L'Administration communale de Namur a donc demandé à la S. N. C. V. et aux Ponts et Chaussées d'étudier la possibilité de transformation de cette ligne. Les conclusions de cette étude ont été présentées, récemment, aux bourgmestres des communes desservies par la ligne Namur-Onoz, réunis au Gouvernement provincial.

M. de Beaufort, bourgmestre d'Onoz, vient, à ce propos, d'envoyer à M. le Gouverneur de la province, une longue lettre plaidant la cause du tram. Le distingué bourgmestre estime que ses collègues des autres communes rurales intéressées partagent son opinion et qu'il en est de même pour la population des villages traversés par la ligne vicinale.

A l'appui de sa thèse, M. de Beaufort invoque plusieurs arguments et, notamment, la grande satisfaction des usagers du service actuel, tant au point de vue confort que rapidité. Il se demande si, pour satisfaire une requête à laquelle le public namurois ne porte guère d'intérêt, on doit négliger les vœux légitimes de toute une population rurale.

M. de Beaufort fait remarquer que les autobus encombreront plus que les trams la circulation sur cette route étroite et aux nombreux virages. Il conteste aussi le principe d'économie invoqué pour réaliser le changement. Les frais d'entretien de la voirie seront, dit-il, remplacés par des frais d'entretien de route et l'amortissement des véhicules automobiles est plus onéreux que celui des véhicules électriques, dont la durée est triple.

Si l'on a justement fait disparaître, dit-il, les tramways urbains qui bloquaient des rues étroites et sinieuses, il n'en est pas de même pour des lignes venant de l'extérieur et qui, n'empruntant que les grandes voies d'accès, n'effectuent qu'un parcours minimum.

Au point de vue qualité du service, M. de Beaufort estime que la supériorité de l'autobus n'est pas démontrée. Ce mode de transport est plus fatigant pour l'usager, contraint de voyager debout la plupart du temps sur des trajets assez longs. On croit, ajoute-t-il, que l'autobus est le seul moyen d'obtenir des départs plus fréquents, mais on pourrait, sans plus de frais, accroître le service électrique.

Enfin, reste l'aspect économique de la question. A la traction électrique employant du matériel belge et de l'énergie produite en Belgique, on substitue avec les autobus, du matériel étranger consommant du carburant étranger.

Et M. de Beaufort conclut : « Pour libérer la ville de Namur d'une servitude légère, mais qu'elle estime intolérable, une population rurale d'environ 10.000 habitants devra-t-elle désormais s'accommoder d'un moyen de transport de bien moindre qualité que celui dont elle dispose ? »

L'argumentation de M. de Beaufort mérite de retenir l'attention. Mais il serait possible de trouver, peut-être, une solution qui contenterait tout le monde. Si la ville de Namur ne veut plus voir de tram dans ses murs — et nous pensons que ce vœu est justifié — ne pourrait-on déplacer le terminus du 67, par exemple, derrière la gare, en faisant bifurquer la ligne à la rue du Vicinal ? Ou bien encore, reporter ce terminus à Saint-Servais ou Belgrade ?

Il doit exister un moyen de donner satisfaction au vœu de la ville tout en respectant les intérêts des nombreux usagers de cette ligne qui viennent, chaque jour, à Namur pour y travailler, y étudier ou y faire leurs achats.

VERS L'AVENIR 11/2/1955

SPY ACCROCHAGE

Alors qu'il stationnait le long de la route d'Eghezée à Spy, un camion conduit par Mr Victor Demeyer, de Willebroek, a été accroché par la motrice du tram Namur-Charleroi qui se dirigeait vers Saucin.

La motrice et le camion ont subi de légers dégâts.

La police locale a procédé aux constatations.

VERS L'AVENIR 16/2/1955

LE TERMINUS DU TRAM 67

Un lecteur, inquiet du danger couru par les passagers du tram 67 au débarquement ou à l'embarquement au nouveau terminus de la rue du Vicinal, nous fait part de la suggestion suivante:

Ne pourrait-on utiliser, pour garer et manoeuvrer les trams, le terrain en bordure du chemin de fer qui servait autrefois au déchargement des wagons vicinaux ?

Nous ignorons si la chose est possible, mais nous soumettons cette idée aux techniciens de la S.N.C.V.

VERS L'AVENIR 25/2/1955

EGHEZEE DERAILLEMENT

Jeudi vers 10 heures, un autorail des Vicinaux affecté au service des marchandises est sorti des voies au carrefour d'Eghezée.

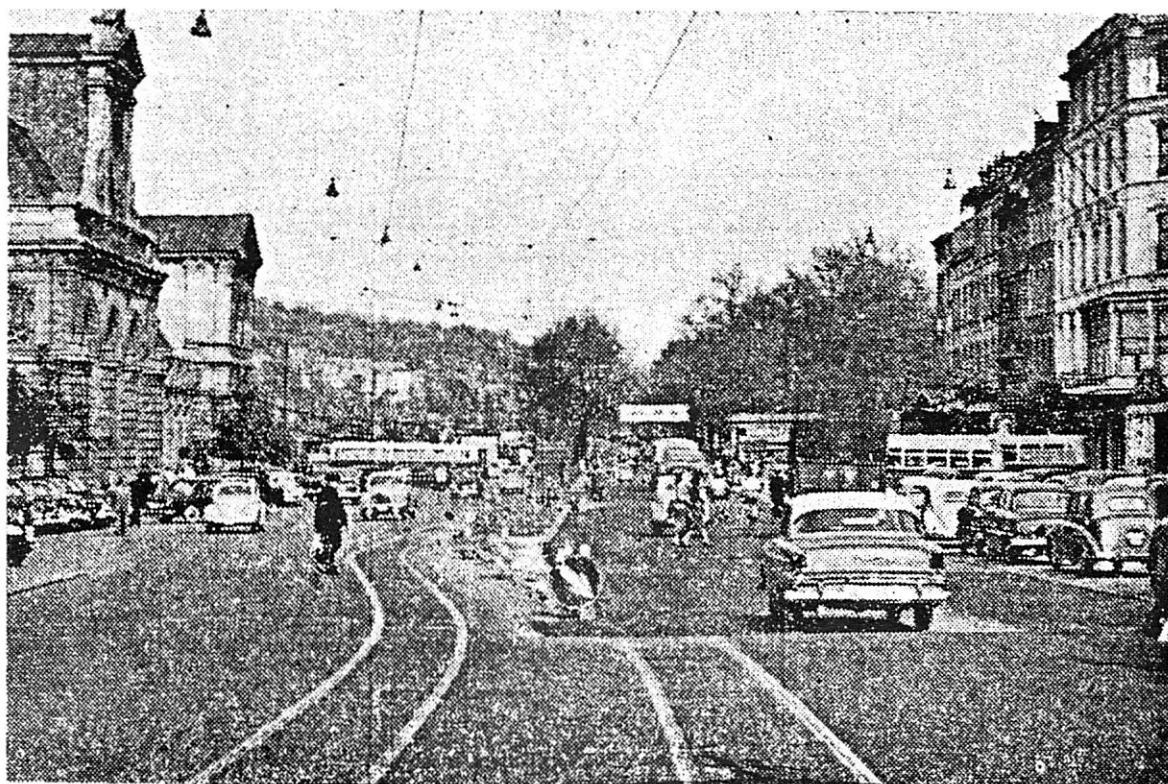
Au moyen de puissants crics, une équipe du vicinal s'occupa de remettre sur les rails la lourde motrice.

On attribue ce déraillement aux épais bancs de neige qui encombraient la voie à cet endroit.

VERS L'AVENIR

1/5/1955

TRAFIC DIRECT VERS LE PONT DES ARDENNES



Nous en terminerons sur cette photo un peu mélancolique qui nous montre que cette fois, à Namur, les trams, c'est fini...

Notre chronique aussi !
