



NOS VICINAUX



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

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

Rédaction : 14, rue de la Science

Bruxelles 4

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 98

MAI - JUIN 1962

SOMMAIRE

	Page
Le rapport du 77 ^e exercice social	3
En autobus à l'abbaye d'Aulne . . .	5
La visite de M. le Ministre des Communications	6
Visite aux jardins d'Annevoie . . .	11
La réunion du Service Général de Sécurité	13

NOTRE PREMIERE PAGE

La ville d'Oostende dont l'activité touristique se maintient en hiver comme en été, est desservie par sept lignes d'autobus urbains et par la ligne électrique De Panne-Oostende-Knokke. La Reine des plages est également le point d'arrivée de plusieurs services publics d'autobus venant de Diksmuide, Ieper, Veurne, Klemsterke, Brugge et Knokke, la plupart ayant remplacé d'anciennes lignes ferrées vicinales.

Nous voyons ici un autobus faisant arrêt devant l'entrée du Casino donnant sur la Van Isegemlaan.

Au domaine de Bourgogne à Estaimbourg

En ces dernières années, plusieurs provinces ont acquis de vastes propriétés qu'elles ont mises à la disposition de leurs habitants et du public en général.

Ce qui se voit plus rarement c'est une modeste administration communale qui achète, de ses propres deniers, un château et un grand parc, puis les aménage au point de vue touristique.

Nous voulons parler de la commune d'Estaimbourg, près de Tournai, qui a installé son administration dans un château construit en 1854 par M. Charles de Bourgogne et dont un étang de 1 ha 45 baigne les murs.

Depuis deux ans, le parc de 10 ha qui entoure le château et qui contient des arbres d'un âge vénérable permet aux habitants la région de Tournai de se délasser dans un cadre agréable. Une plaine de jeux a été installée et de nouveaux jeux viennent d'être mis à la disposition des enfants. Un terrain de volley-ball, des jeux de boules et des terrains de pétanque complètent l'équipement sportif du Domaine. Les pêcheurs n'ont pas été oubliés et un déversement de plus de 5.000 gardons, 1.500 tanches et brochets a eu lieu vers la mi-décembre; ajoutons que le droit de pêche est minime et se paie par journée et par ligne et que les fervents de la gaule sont admis depuis 6 h. du matin.

Une grande quantité de fleurs a été transplantée dans de nouveaux par-

terres et, le soir, plus de 200 points lumineux mettent en valeur les corbeilles fleuries et les arbres centenaires.

La principale attraction des fêtes prévues pour la bonne saison sera un festival réservé aux fanfares et harmonies et dont le programme s'étale sur plus de 20 semaines.

Le prix d'entrée, le dimanche, est minime : 5 F par personne adulte; le pique-nique est autorisé.

La photo ci-contre montre le château construit en 1854 par une famille qui remontait, paraît-il, à Jean sans Peur, duc de Bourgogne. Mais cette famille qui avait donné son nom prestigieux au domaine dut s'en séparer. Pendant la dernière guerre, la propriété résista par miracle, à l'occupation par des représentants de diverses armées.

L'administration communale d'Estaimbourg a déjà organisé plusieurs expositions artistiques et culturelles dans les spacieux salons du rez-de-chaussée.

Nos services d'autobus de Tournai desservent le domaine par la ligne 2 barré : Tournai - Pecq - Néchin - Toufflers. Pour ceux qui veulent pique-niquer sur place il y a un départ de la gare de Tournai à 12 h. 25.

Si le temps est quelque peu favorable cette année, espérons que l'autobus de Toufflers emmènera beaucoup de Tournaisiens à Estaimbourg.



Vue du château du domaine de Bourgogne à Estaimbourg.

(Edition Durieux-Lahousse)

Résumé du rapport du 77^{me} exercice social

Année 1961

ADMINISTRATION

L'équipement électronique de gestion IBM 1401, commandé en avril 1960, a été fourni le 12 octobre 1961.

PERSONNEL

Au 31 décembre 1961, l'effectif du personnel se répartissait comme suit :

Administration centrale :

228 fonctionnaires et agents;

Groupes d'Exploitation :

714 fonctionnaires et agents appointés,

7.039 agents salariés.

L'effectif global se monte donc à 7.981 unités.

SERVICES TECHNIQUES

Bâtiments :

Parmi les divers travaux exécutés ou en cours d'achèvement en 1961, nous pouvons citer :

la construction de bâtiments d'habitation à Malonne et à Genk;

l'établissement d'aires de lavage pour autobus à Oostende et à Charleroi;

l'aménagement d'installations sociales au dépôt de Trazegnies;

l'aménagement de remises à Jumet, Flobecq, Chastre, Chatelet, Cureghem, Rocourt, Rupelmonde et Mehaigne en vue de l'exploitation par autobus;

l'appropriation du garage et de l'atelier du dépôt de Hamme;

la construction d'un atelier d'entretien au dépôt de Bressoux;

la construction d'abris pour voyageurs, en éléments préfabriqués.

Sous-stations et cabines électriques :

Parmi les diverses installations réalisées, citons notamment :

l'installation du premier des trois groupes redresseurs à vapeur de mercure récupérés et destinés à l'automatisation de la sous-station d'Anderlecht (La Roue) en remplacement des groupes à commutatrices;

Remplacement de la commutatrice et d'un groupe redresseur non automatique à la sous-station de Trazegnies par deux groupes redresseurs automatiques.

Matériel roulant

Effectif au 31 décembre 1961 :

Réseau électrique :

Voitures motrices	572
Voitures remorques fermées	425
Voitures remorques ouvertes	13
Voiture-fourgon	1
Fourgons-moteurs	21
Fourgon à bagages	1
Motrices à planer	6

Réseau non électrifié :

Autorails et tracteurs	52
Locomotives	13
Wagons à hausses	1036
Wagons fermés	295
Wagons plats	153
Wagons spéciaux	64

Transports par route :

Train routier	1
Autobus	1490
Autres véhicules	180

Exploitation.

Lignes ferrées.

Au 31 décembre 1961, le total des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 821 km 024 se subdivisant en 708 km 561 exploités à l'électricité et 112 km 463 en traction non électrique (vapeur ou autorail).

Le tableau ci-dessous montre cette situation par groupe d'exploitation :

Groupe	Traction électrique	Traction non électrique
Anvers	93 km 300	10 km 100
Flandre orientale	—	—
Flandre occidentale	78 km 742	—
Hainaut	337 km 319	25 km 833
Namur-Luxembourg	—	—
Liège	—	12 km
Limbourg	—	—
Brabant	199 km 200	64 km 530



Cour intérieure du dépôt de Liège St-Gilles.

Services publics d'autobus.

Services d'autobus réguliers.

Au 31 décembre 1961 la longueur totale des services publics d'autobus exploités directement par la Société Nationale était de 9.202 km.

La longueur des services publics d'autobus affermés exploités à la même date, s'élevait à 1.419 km.

Résultats d'exploitation.

Lignes ferrées et services d'autobus de substitution.

Recettes totales en 1961 : 1.397.951.188 F.

Dépenses totales en 1961 : 1.344.719.241 F.

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

Recettes : 178.392.000 F.

Dépenses : 175.944.000 F.

Nombre de voyageurs transportés (tous services réunis).

En 1960 : 300.284.000 de voyageurs

En 1961 : 300.080.000 de voyageurs.

Kilomètres parcourus :	1960	1961
Services électriques	28.873.000 km	25.014.000 km
Automotr. et A.R.T.	188.000 km	112.000 km
Services autobus	78.143.000 km	86.133.000 km

Tous services réunis 107.204.000 km 111.259.000 km

Il convient de faire remarquer que les résultats de 1961 ont été affectés par les incidents et faits de grève du début de l'exercice.

Marchandises.

En confrontant les statistiques, on s'aperçoit que si, en 1961, les lignes à écartement de 1,435 m ou à quatre rails ne représentent plus que 18,8 % du réseau total ouvert au trafic « marchandises », par contre elles assurent un trafic représentant 88,4 % du tonnage transporté et produisent 67,1 % des recettes.

Sur le réseau à voie étroite, deux éléments nouveaux accéléreront la perte de trafic, à savoir : l'arrêt définitif du transport de betteraves pour les Sucreries Tirlemontoises et la suppression du service mixte SNCB-SNCV à partir du 1er janvier 1962.

Lignes à écartement de 1,435 m.

Groenendaal — Overijse	6 km 400
Dolhain — Goé	4 km 100
Poulseur - Sprimont	7 km 900
Voies de raccordement à Merksem	4 km 135
	22 km 535

Lignes comportant quatre rails.

Mol (S.N.C.B.) — Mol (Donk)	3 km 987
Voies de raccordement à Baudour	4 km 820
Neufvilles (S.N.C.B.) — Carrières	4 km 321
	13 km 128

Résultats enregistrés.

Le reliquat favorable laissé par l'exploitation est passé de 49,5 millions en 1960 à 55,8 millions en 1961.

C'est ce qui a permis de couvrir dans une plus forte mesure les charges annuitaires incombant aux pouvoirs publics actionnaires.

Conclusion et perspectives d'avenir.

Il est permis de prévoir que le réseau de transports voyageurs continuera à bénéficier, au cours des prochaines années, d'une légère expansion en dépit du développement constant des moyens de transport individuels.

Toutefois, les recettes n'augmenteront pas au même rythme que les unités de trafic, car on constate, dès maintenant, une réduction de l'effectif des voyageurs ordinaires et d'abonnés ordinaires (prix pleins) et un accroissement du nombre d'abonnés hebdomadaires et scolaires (tarifs réduits).

En ce qui concerne l'accroissement de la productivité notons que dans une entreprise de transports en commun, où le facteur « personnel » constitue de loin l'élément de dépenses prédominant (60 à 75 % des dépenses d'exploitation), les fruits de la productivité accrue à escompter d'initiatives nouvelles, sont généralement déjà distribués d'avance (souvent même au-delà) en rémunérations et avantages sociaux.

Telle était la situation de la Société Nationale à la fin de l'exercice 1961.

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

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue à Bruxelles, le 29 mai 1962, dans la salle de réunion du Conseil Provincial du Brabant.

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

M. Esselens, Commissaire du Gouvernement, ainsi que M. Hoens, Directeur Général, prennent également place à la tribune.

M. le Président remercie le Gouvernement provincial du Brabant d'avoir bien voulu mettre la salle de réunion du Conseil Provincial à la disposition des actionnaires de la S.N.C.V.

Il donne également quelques indications concernant le système de traduction simultanée.

211 actionnaires sont représentés. Sur le nombre total de 1.203.753 actions émises, ils représentent 997.481 actions, donnant droit à 658.375 voix par le fait de la réduction prévue à l'article 29 des statuts.

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

MM. Harmegnies, bourgmestre de Dour, Delattre, bourgmestre de Pâturages, Lauwereins, échevin d'Ostende, exposent leurs observations et suggestions. M. le Directeur Général leur répond.

M. le Président aborde ensuite le 2d point de l'ordre du jour : l'approbation pour autant que de besoin, du bilan de l'exercice 1961. Il invite les actionnaires qui approuvent le bilan à lever la main, il passe ensuite à l'épreuve contraire. Il constate l'approbation à l'unanimité.

Le 4me point de l'ordre du jour est ensuite abordé. Il concerne la nomination de neuf commissaires.

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

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

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

pour la province d'Anvers : M. van Put, député permanent, commissaire sortant;

pour le Brabant : M. Van Bever, député permanent, commissaire sortant;

pour la Flandre Occidentale : M. Loncke, député permanent, commissaire sortant;

pour la Flandre Orientale : M. De Wilde, député permanent, commissaire sortant;

pour le Hainaut : M. Stiévenart, député permanent, commissaire sortant;

pour la province de Liège : M. Latin, député permanent, commissaire sortant;

pour le Limbourg : M. Nartus, député permanent, commissaire sortant;

pour le Luxembourg : M. Ducamp, commissaire sortant;

pour la province de Namur : M. Luc, député permanent, commissaire sortant.

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

M. le Président rappelle encore que M. le Directeur Général et MM. les Chefs de groupe se tiendront après la réunion à la disposition des membres de l'Assemblée qui désireraient encore certains renseignements sur des points d'intérêt local ou régional.

La séance est levée à 15 h.

Un coin charmant du Pays Noir : L'ABBAYE D'AULNE

Haec Landelius sedes erexit et Alne imposuit clarum vicinis nomen ab alnis (anno 657). Landelius érigea son monastère en ces lieux et lui donna le nom clair d'Aulne à cause des aulnes voisines (1).

Chaque année, à l'approche des beaux jours, nous essayons de mieux faire connaître, dans Nos Vicinaux, les jolis coins de notre pays. Cette fois, nous allons vous inviter à nous suivre dans un havre de paix et de silence : les ruines de l'Abbaye d'Aulne, laquelle fut saccagée et incendiée, le 10 mai 1794, par une troupe de soldats de la Révolution française (les « sans culottes ») qui venaient de vaincre les Autrichiens à Thuin.

Le Groupe du Hainaut organise depuis deux ans, au départ de Charleroi, un service touristique d'autobus qui fonctionne les samedis, dimanches et jours fériés, du 13 mai au 16 septembre, mais qui est supprimé en cas de mauvais temps.

Devant le succès remporté l'an dernier, l'horaire de cette saison a été modifié et renforcé; c'est ainsi que le dimanche, il y a un départ à 10 h. du matin, puis un départ d'heure en heure, de 13 à 20 h., depuis Charleroi-Eden.

L'autobus passe devant les vastes usines des A.C.E.C. et suit jusqu'à Montignies-le-Tilleul (Gadin) l'itinéraire du service public d'autobus Charleroi-Bomerée qui a remplacé la ligne ferrée.

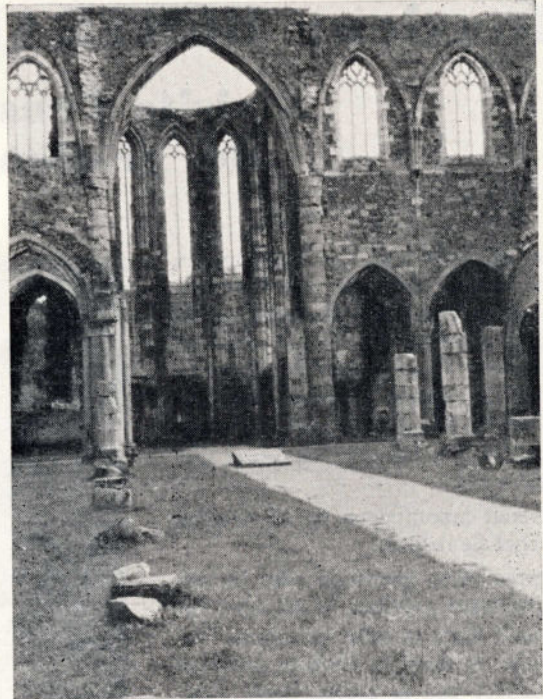
Après Bomerée, se déroule devant vous un paysage verdoyant tandis que, dans la glace arrière, la silhouette des terrils qui entourent Charleroi, devient de plus en plus petite.

Alors qu'on vient de quitter les façades noircies par les fumées et la poussière de charbon, on est étonné



La ligne d'autobus touristique a son terminus à proximité d'une façade de l'abbaye aux pierres calcinées et envahie par les ronces.

(1) D'après les anciennes chroniques, Aulne fut fondé par Saint Landelius. Un demi-siècle plus tard son premier successeur connu, Saint Ursmer, ami intime de Pépin de Herstal, reconstruisit entièrement le monastère.



La transept de l'église abbatiale et la tombe de l'abbé Louant.

et soulagé à la fois de pouvoir admirer enfin la vraie campagne, presque sans transition. Nous traversons une région vallonnée, puis la route fait un coude et brusquement, au milieu d'un vaste tapis de prairies, apparaissent les ruines d'Aulne-la-Riche.

Bientôt l'autobus passe devant l'entrée de l'abbaye et va s'arrêter à proximité de la Sambre, qui est ici une rivière aux eaux calmes, aux rives fleuries, qui ne ressemble en rien à la Sambre canalisée qui roule des flots goudronneux en traversant Charleroi.

Après avoir pris notre ticket à côté de l'église St-Joseph qui est de construction récente et sans intérêt, nous pénétrons dans la cour d'entrée prolongée par la cour d'honneur. A droite, nous passons sous un portail gothique du XIII^e siècle et nous entrons dans ce qui fut jadis l'église abbatiale. C'est là que nous avons pris la photo ci-dessus : devant le chœur on voit la pierre tombale de l'abbé Louant qui entreprit, de 1728 à 1753, la reconstruction du monastère dans le style Louis XV dont nous pouvons encore admirer les vestiges. Il est impossible de décrire, dans cette courte chronique, tout ce que l'on peut voir à Aulne : le transept notamment, d'une longueur de 47 mètres, était une grande verrière en gothique tertiaire. Lorsqu'on lit que les murs étaient tendus de riches tapisseries et que les portes étaient de cuivre, on peut s'imaginer les moines portant la robe blanche et la capuce, avec une ceinture noire serrant la robe, traversant en silence les cloîtres et les réfectoires ou étudiant dans la bibliothèque qui contenait 40.000 volumes.

Les dimanches d'été, malgré la relative proximité des cafés à juke-boxes, le touriste qui se repose sur un des bancs de la cour d'honneur éprouve une extraordinaire impression de calme. A notre époque de motorettes et de postes à transistors, le silence est devenu un véritable luxe; à Aulne, on vous l'offre pour quelques francs.

Ajoutons cependant que les amateurs de canotage et de natation pourront pratiquer leur sport le long de la Sambre; on y trouve également de sympathiques guinguettes au bord de l'eau, où l'on peut prendre une consommation à l'ombre et au frais.

Pour les infatigables, au départ d'Aulne il y a plusieurs promenades pédestres, faciles à suivre, car elles sont balisées de flèches de couleur; n'oubliez cependant pas de demander les heures de retour au chauffeur de l'autobus !

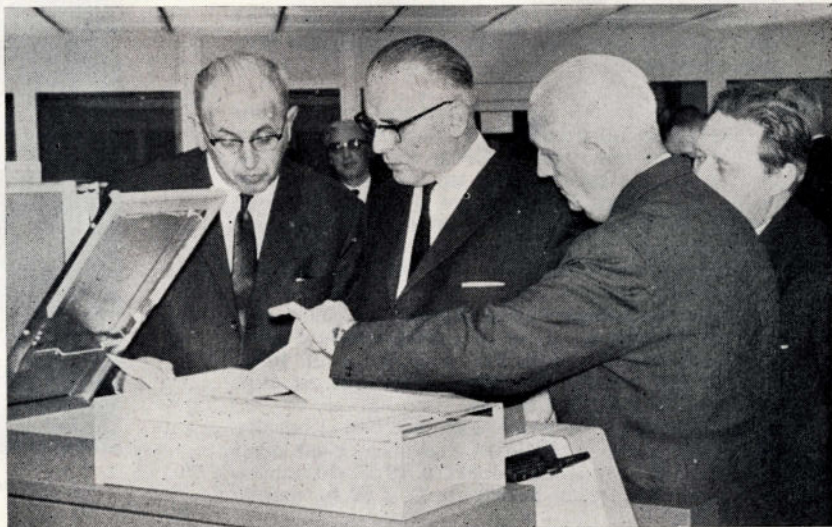
Monsieur BERTRAND, Ministre des Communications, visite l'ensemble électronique de gestion de la S. N. C. V.

Le Ministre des Communications, ayant émis le désir de voir fonctionner notre ensemble électronique de gestion, a été reçu le 21 mai dans les locaux de l'Administration Centrale par M. A. André, Président du Conseil, M. R. Hoens, Directeur Général, et par M. De Clercq, Inspecteur Général.

Il était accompagné de M. Gordts, son chef de cabinet.

Après s'être entretenu avec les administrateurs présents, le Ministre fut introduit dans la salle qui abrite l'ordinateur et dont le brillant éclairage est adouci par la couleur vert d'eau des murs et du plancher.

M. De Clercq se chargea d'exposer à nos hôtes les diverses opérations effectuées à certaines périodes du mois par les machines du système 1401 IBM à bandes magnétiques. Des dossiers explicatifs avaient été disposés sur une table et le Ministre s'intéressa vivement aux divers stades de réalisation, chaque problème étant disséqué en une suite d'opérations pour aboutir à l'impression en clair des renseignements chiffrés demandés par les programmeurs. A l'intention de nos invités, plusieurs programmes furent successivement mis en route pour leur montrer les extraordinaires pos-



M. le Ministre examine les catalogues de codification des matières qui devront servir ultérieurement au problème de la gestion des stocks.

sibilités de ces unités électroniques.

Nos collègues du Centre d'Information méritent d'être félicités pour l'excellente ordonnance des dossiers contenant les nombreux programmes déjà réalisés et qui furent présentés au Ministre.

A l'issue de cette visite, M. le Ministre se rendit dans le bureau de M. le Président où les directeurs lui furent présentés. A cinq heures, M. le

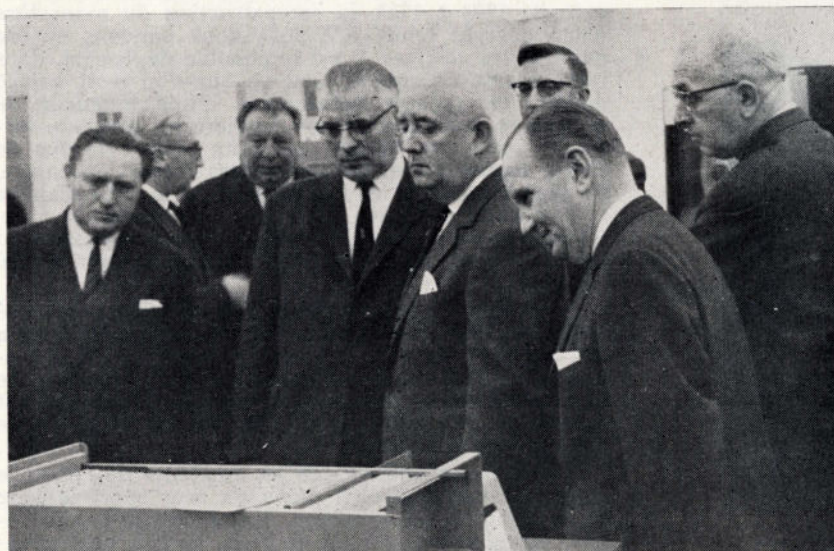
Ministre prenait congé de nos dirigeants après avoir exprimé toute sa satisfaction pour les méthodes de travail utilisées à la Société Nationale et qui font bien augurer de son avenir.

★

Nous voudrions profiter de la relation de cette visite ministérielle pour donner quelques détails sur l'installation du conditionnement d'air.

Lorsque le bureau d'étude des bâtiments de notre Direction T fut chargé de l'aménagement du local prévu pour l'ordinateur, l'Inspection Générale lui fit connaître les conditions très strictes dans lesquelles devraient travailler les machines en conformité avec les conseils donnés par le fournisseur, la firme I.B.M.

En effet, le constructeur stipule que pour une meilleure utilisation des cartes, des papiers et des bandes magnétiques, il est souhaitable que l'humidité relative de l'air soit maintenue aux environs de 50 % ⁽¹⁾.



A l'avant-plan, de g. à dr.: M. Storme, vice-président, M. Bertrand, Ministre des Communications, M. De Clercq, Inspecteur Général, M. Gordts, chef de cabinet, M. Hoens, Directeur Général; caché M. Vanderpoorten, administrateur, qui suivent la prise des informations par la lectrice des cartes. A l'arrière plan: M. André, Président et M. Lindenlauf.

(1) L'humidité relative de l'air est le rapport entre la quantité d'eau à l'état de vapeur contenue dans cet air et la quantité maximum que cet air peut contenir SANS QUE L'ON PUISSE CONSTATER LA MOINDRE APPARITION DE CONDENSATION D'EAU.

Cette humidité étant déterminée pour une température et une pression atmosphériques déterminées.

Du fait que les machines aspirent de grandes quantités d'air pour assurer leur refroidissement (certaines par une face latérale et d'autres par leur face inférieure) on a été amené à prévoir un faux plancher permettant l'amenée d'air.

D'autre part, comme ces machines électroniques dégagent en fonctionnement, un nombre élevé de calories, il est nécessaire que l'air insufflé par le plancher et l'air ambiant soient maintenus à une température voisinant

21° C.

Etant donné la complexité des machines, l'I.B.M. recommande que l'air conditionné ne contienne, au maximum, que 10 % de poussières plus grandes qu'un micron.

Le faux plancher est recouvert de dalles amovibles qui permet le déplacement aisé des machines et on a profité de cette cavité pour y placer les câbles d'alimentation électriques.

Les techniciens de la société I.B.M. sont d'accord pour dire que l'installa-

tion de conditionnement d'air réalisée aux Vicinaux, est tout à fait remarquable, car elle permet à ces machines électroniques infatigables, mais ultra sensibles, de travailler pratiquement à l'abri des pannes. Il est évident que les fréquentes variations de température que nous connaissons sous notre climat, jouent parfois des tours désagréables aux utilisateurs de complexes de machines électroniques qui ne respectent pas les consignes imposées par le constructeur.

LA SAISON TOURISTIQUE 1962 A BRUGGE

Cette année, Brugge offrira à ses visiteurs, outre ses monuments réputés, toute une série de manifestations exceptionnelles :

EXPOSITION DE LA TOISON D'OR

L'Ordre de la Toison d'Or fut créé à Brugge en 1430 à l'occasion du mariage de Philippe-le-Bon avec Isabelle de Portugal. L'influence de cette institution au point de vue politique, religieux, culturel et social s'étendait sur toute l'Europe occidentale, considérée à cette époque comme le centre du monde civilisé.

Les rois, princes, ducs et chevaliers, membres de cet ordre prestigieux, commandaient aux plus grands artistes de l'époque, des tableaux, des orfèvreries, des broderies, des sculptures, des œuvres d'art de toute nature. Actuellement ces trésors sont dispersés dans plusieurs pays. Réunir tout ce qui concerne la Toison d'Or serait impossible. Il faudrait plusieurs palais pour les exposer. Toutefois, sous le patronage de l'Ordre, qui existe encore, et avec le concours des musées et des collectionneurs privés, qui veillent sur ces chefs-d'œuvre, une sélection extrêmement riche sera rassemblée à Brugge, berceau de l'Ordre de la Toison d'Or.

On pourra encore y voir les bijoux de la Toison d'Or du

Duc de Wellington, les bijoux du trésor de la famille des Wittelback, etc...

Cette exposition aura lieu au Musée de Groeninge et sera ouverte du 14 juillet au 30 septembre - chaque jour de 10 h. à 18 h. et de 20 h. à 22 h.

LE JEU DU SAINT-SANG

Plus de deux mille Brugeois interpréteront ce jeu nocturne qui n'a lieu que tous les cinq ans à Brugge, sur un immense plateau adossé au Beffroi. Le premier acte retrace le sacrifice du calvaire, le deuxième se déroule toujours à Jérusalem mais 12 siècles plus tard; Sybille épouse du comte Thierry, chef des croisés flamands, atteinte de la lèpre est guérie en recevant le Graal.

Dans la troisième et dernière partie revivent la splendeur et la puissance de Brugge au Moyen Age, lorsque le cortège triomphal des croisés pénètre dans la Ville de Brugge et que celle-ci se voit confier la Sainte Relique.

Le Cercle du personnel des Vicinaux de Brugge est toujours disposé à donner des renseignements à tous les agents des Vicinaux. Prière de s'adresser par écrit au Vriendenkring « Vreugde na arbeid », Stelplaats N.M.V.B., Assebroek-Brugge.

NOTRE ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Les agents en service actif peuvent suivre gratuitement des cours par correspondance organisés par la Direction du Personnel.

Ces cours ont pour but d'aider les agents dans l'exercice de leurs fonctions en augmentant leurs connaissances générales et professionnelles.

LISTE DES COURS :

- Cours 1 - 1 : Les Chemins de Fer Vicinaux, avec, en annexe, un tiré à part de la loi fondamentale et des statuts de la S.N.C.V. (15 leçons).
- Cours 1 - 8 : Le Droit Civil (31 leçons).
- Cours 3 - 3 : Lignes aériennes et équipements pour voies ferrées à traction électrique (38 leçons).
- Cours 3 - 6 : Le Véhicule Automobile (12 chapitres - 33 leçons).
- Cours 7 - 1 : La Comptabilité Commerciale (30 leçons - les 8 dernières leçons paraîtront prochainement).
- Cours 8 - 5 : La Législation Fiscale (20 leçons).

Les inscriptions aux cours doivent être adressées à la Direction du Personnel de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, à Bruxelles. Les agents veilleront à mentionner leur numéro d'identification sur la demande.

Un certificat d'études est délivré à l'élève qui a répondu régulièrement aux questionnaires annexés aux leçons et mention en est faite dans son dossier personnel.

COURS DE LANGUE

Le Ministère des Communications organise, chaque année, des cours de langue française, néerlandaise et allemande dans diverses villes du pays; ces cours, qui commencent à la fin du mois de septembre, comportent trois degrés.

Peut s'inscrire à ces cours, *tout agent de la S.N.C.V., à qui les facilités de service éventuellement nécessaires peuvent être accordées et dont les fonctions ou la situation à la S.N.C.V. justifient l'acquisition ou le perfectionnement d'une autre langue nationale.* La S.N.C.V. prend les frais de fréquentation de ces cours à sa charge.

Pour l'inscription, les agents voudront bien suivre les directives données, chaque année, au mois d'août.

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

NAISSANCES

Nous avons appris avec joie la naissance de :

ADMINISTRATION CENTRALE

Maureen chez M. GILSON P. (Schaerbeek).
Bernadette et Bruno chez M. SEVRIN H. (Gooik).

NAMUR - LUXEMBOURG

Luc chez M. ANTOINE Léon (Namur).
Sabine chez M. NOEL Lucien (Grand'Leez).
Luc chez M. JACQMIN Paul (St-Servais).
Christian chez M. CABARAUX Jacqy (Florennes).

HAINAUT

Dominique chez M. FLAMEZ Robert (Binche).
Martine chez M. BURAIK Gustave (Bray).
Didier chez M. CAULIER Alphonse (Sirault).
José chez M. DEWINDT Auguste (Gosselies).
Philippe chez M. HENRY Richard (Gilly).
Eric chez M. JACQUEMIN Jules (Haine St-Paul).
Marie-Christine chez M. ADAM René (Lobbes).
Philippe chez M. BURY Alfred (Dour).
Véronique chez M. DEMEURE Max (Noirchain).

BRABANT

Carla chez LAUWERS Marcel (Humbeek).
Marcel chez M. VAN DEN BERGHE M. (Gembloux).
Werner chez M. MARGINET Jacques (Geeraardsbergen).
Fernanda chez M. SPITAELS Isidoor (Erps-Kwerps).
Philippe chez M. HERION Alfred (Perwez (Bt)).
Gina chez M. NEUCKERMANS Jozef (Vollezele).
Nadia chez M. COOMANS Charles (Overijse).
Pascal chez M. PATERNOSTER Jan (Oetingen).
Brigitte chez M. DE WINDE Julien (Merchtem).
Danny chez M. NEUKERMANS Jean (Meerbeke).
Patrick chez M. MEULENIJZER Albert (Dilbeek).
Martine chez M. SEGERS Jozef (St-Kwintens Lennik).
Anne-Marie chez M. DE BONDY Pieter (Londerzeel).
Martine chez M. COOMANS Leandre (Anderlecht).
Christiane chez M. BERT Joseph (Pamel).
Sabine chez M. MEVIS Jean (Seneffe).
Ronny chez M. BILLENS Gustaaf (Wambeek).

LIEGE

Sabine, Jeanne, Sylvie chez M. HANNAY (Lens-s.-Geer).
Régine chez M. BOUQUILLON Théo (Liège).
Colette chez M. FRERE Marcel (Yernée Fraineux).
Linda chez M. HANSEN Pierre (Berg).
Chantal chez M. MARTEAU Willy (Ougrée).
Danielle chez M. NYS Hubert (St-Nicolas-lez-Liège).
Nadine chez M. VANDEWEYER A. (St-Nicolas-lez-Liège).

MARIAGES

NAMUR - LUXEMBOURG

M. DHEUR Jules a épousé Mlle CHARLIER Paula.

HAINAUT

M. BERNIA Julien a épousé Mlle DEWIT Simone.
M. DAUWE Jacques a épousé Mlle VANDERMOUSE M.
M. DELVAUX Camille a épousé Mlle PAQUES Josiane.

BRABANT

M. SCHOONJANS Jos a épousé Mlle BINDELS Fanie.
M. STEENKISTE Jan a épousé Mlle GRYSOON Josephine.

LIEGE

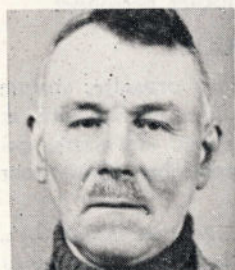
M. GIRCKENS Nicolas a épousé Mlle KOHNEN Erika.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de mars-avril 1962.

	Années de service	Groupe
DUPONT Fl., conducteur él.	48	Anvers
FIERENS L., chef receveur	39	»
RITS V., piocheur	37	»
BROECKX J., machiniste	34	»
BASTIAENSEN C., conducteur él.	33	»
SAENEN J., chauffeur	31	»
DEMEYER R., conducteur A.B.	48	Flandre Occ.
VANDAELE M., ouvrier d'élite	40	»
SEYS P., ouvrier qual.	29	»
BOERJAN R., conducteur A.B.	26	»
CASIER O., conducteur él.	23	»
SOETE O., conducteur él.	11	»
CEUX L., conducteur él.	32	Limbourg
DENIS L., chef de serv.-serv. important	49	Brabant
VANDER HULST K., ch. de dép. 1 ^o cl.	48	»
VAN HYFTE H., ouvrier d'élite	48	»
SCHOLLAERT P., receveur	42	»
GUNS Ch., receveur	42	»
VAN PRAET J., receveur	38	»
MARCHAND G., manoeuvre	30	»
CHARLIER A., contrôleur	28	»
JACKERS P., chef de mouv. 1 ^o cl.	48	Liège
DESTOKAY G., piocheur	42	»
SENTE P., receveur	37	»
ROSS M., conducteur él.	36	»
KRUYTS L., receveur	35	»
THIERY P., commis 1 ^o cl.	44	Hainaut
MALASSE M., conducteur él.	42	»
ROULET L., chef piocheur	42	»
PEDE E., conducteur él.	40	»
DEHON E., contremaître 1 ^o cl.	38	»
SAUVAGE F., conducteur	36	»
HERIN A., receveur	33	»
APPART Th., brigadier	29	»
PHILIPPE J., piocheur	42	Namur-Lux.
VAN HOEY G., conducteur A.B.	41	»

LES LONGUES CARRIERES



PENE J.

Est entré en service le 9-9-1918 à Namur où il fut occupé comme conducteur électrique.



VAN HERCK A.

A débuté à Antwerpen aux services des Voies et Travaux. Au moment de sa mise à la retraite il était chef d'équipe.



VAN SNICK L.

Est entré en service le 8-10-1917 à Turnhout. Au moment de sa mise à la retraite il était machiniste de 1^o cl.



RAMPENBERG V.

Est entré en service le 26-1-1912 à Bruxelles. Il a passé toute sa carrière à l'atelier de Curreghem.



MAGERAT M.

Est entré en service le 12-5-1912 sur les lignes vicinales du Namurois. Au moment de sa mise à la pension il était machiniste à Andenne.

L'AMUTRA vous invite à Visiter le Musée Vicinal

DE SCHEPDAAL

Le musée est ouvert de Pâques au 31 octobre

— les samedis, dimanches et jours fériés : de 13 h. à 17 h.

— les mardis et jeudis, sur demande, pour les écoles, groupements, etc.

Pour tous renseignements : tél. Bruxelles 21.00.07; téléphone durant les heures d'ouverture : 52.10.98.

Droit d'entrée : 10 F par personne. — Entrée gratuite pour les agents en service et pour les pensionnés de la Société Nationale des chemins de fer Vicinaux, sur production de leur libre parcours. Les membres de leur famille, bénéficiaires de la carte de voyage familiale, (carte à cases) paieront un droit d'entrée de 5 F par personne. 8 F pour les membres d'un groupement touristique reconnu ou agents de la S.N.C.B. — 5 F pour les enfants de moins de 10 ans. — Réduction pour les groupes.

La relation de la cérémonie d'inauguration paraîtra dans le prochain numéro.

NOUVELLES DE L'EXPLOITATION LIMBOURG

Deux lignes urbaines d'autobus ont été mises en service à Hasselt.

La ligne 51 comporte 9.911 m. et dessert : Runkst gaarveld - la gare S.N.C.B. - Maastrichterpoort - Godsheide.

La ligne 52 comporte 11.411 m. et dessert : Kuringen - la gare S.N.C.B. - Luikerpoort - nieuw Gasthuis - Casterwijk - Trekschuren.

NAMUR - LUXEMBOURG

Quatre lignes urbaines d'autobus ont été mises en service à Arlon.

Arlon Grand'place - Arlon Frassem;
Arlon Grand'place - Arlon Belle Vue;
Arlon Grand'place - Arlon Chemin de Weyler;

Arlon Grand'place - Arlon rue de Sesselich.

DANS LE GROUPE DU BRABANT, UN JUBILE DE 50 ANS DE SERVICE

Nous avons été rendre visite à un agent habitant St-Kwintens Lennik, M. Gustave Van Vaerenbergh, qui vient de recevoir une gratification exceptionnelle, avec les félicitations de M. le Directeur Général.



C'est à l'âge de 14 ans que Van Vaerenbergh entra comme apprenti-chaudronnier à la société des « Voies Ferrées belges », où son père était déjà machiniste. Il dut être un bon élève car deux ans plus tard, il était déjà ouvrier; lorsqu'il entra au service militaire ses connaissances techniques lui furent utiles; il fut désigné pour une des premières unités motorisées de l'année, en 1920.

A son retour, il reprit son emploi à La Roue comme ajusteur; durant de longues années, il s'occupa de l'entretien et de la réparation des machines à vapeur, des autorails et même du matériel électrique. Il fut promu brigadier en 1943.

Nous souhaitons à Van Vaerenbergh, qui durant sa carrière de 50 ans n'a jamais manqué une heure pour cause de maladie, de pouvoir jouir d'une longue retraite bien méritée.

Propos du contrôleur

BOUDARD

RECEV.-CONDUCT. : Chef, cette année, on fera les foins avec au moins un mois de retard.

BOUDARD : Si la nature est effectivement en retard, je constate que de votre côté, vous êtes en avance et cela ne vaut pas mieux.

R. : Mais, aujourd'hui, c'est samedi. Nous n'avons eu, ce matin, que des écoliers et forcément les arrêts étant moins longs, on met moins de temps.

B. : Ce n'est pas une raison; dites-vous bien que les voyageurs se fient, à bon droit, à l'horaire. En matière de transport en commun, avoir du retard c'est répréhensible, mais passer AVANT l'heure aux arrêts, est inexcusable et anti-commercial.

R. : Il m'est déjà arrivé cependant de stopper mon autobus et d'attendre, à un arrêt de village, l'heure exacte de passage, mais le plus souvent, nous courons après l'horaire!

B. : Puisque nous parlons du respect de l'horaire, je voudrais vous rappeler le désastreux « effet boule-de-neige » que provoque fréquemment la cigarette allumée trop tard au terminus et que l'on achève jusqu'au bout, alors que l'heure de départ est dépassée; c'est toujours durant ce voyage que le passage à niveau sera fermé ou qu'on rencontrera un enterrement; alors, les retards s'accumulent et l'on rate les correspondances prévues.

R. : C'est certainement une mauvaise habitude, mais en ce qui me concerne je suis dans une nouvelle période d'essai « anti-nicotine ». Je m'efforce de ne plus fumer.

B. : Vous avez déjà essayé ?

R. : Oui, une cinquantaine de fois !

B. : Le jour où le médecin vous l'ordonnera, cela ira tout seul ! Mais revenons à ma première remarque. Je veux vous faire comprendre une chose : qui dit « Chemins de Fer » dit horaire précis; et ce n'est pas parce que les Vicinaux roulent de moins en moins sur fer que nous devons perdre ce respect de l'horaire qu'ont tous les cheminots du monde. D'ailleurs, les graphiques horaires des lignes d'autobus sont aussi compliqués à établir que ceux du tram et aussi intéressants à déchiffrer.

R. : Chef, tout cela est très juste mais il me semble que vous aussi, vous êtes en avance; nous ne sommes que samedi et vous me faites un vrai sermon dominical.

B. : Mon fils, les brebis de mon troupeau sont nombreuses et dispersées; je les ramène sur le bon chemin quand je le peux.

Le départ de MM. DENIS et VANDER HULST à Cureghem, le 30 mars 1962.



De gauche à droite : M. Hellebuyck, M. Peerts, M. Denis, M. Vander Hulst, M. le Directeur J. Cuvelier, M. Janssens, M. Paternoster, M. Coppens.

LES LONGUES CARRIERES



KRUYTS L.
Est entré en service le 19-9-1921. Il a été pensionné comme receveur à Oreye.



DEHON E.
Est entré en service le 1-2-1924. C'est à Eugies qu'il a été pensionné comme contremaître 1° cl. sélectionné.



SAUVAGE F.
Est entré en service le 30-5-1926 sur les lignes du Hainaut. Il a été pensionné comme conducteur à Charleroi.



DENIS L.
Est entré en service en 1913 à Bruxelles, comme commis. Il termina sa carrière le 30-3-1962 comme chef de service important.



DUPONT Fl.
Est entré en service le 8 avril 1919 sur le réseau vicinal de Mechelelen. Il a été mis à la pension comme conducteur électrique.



MEYERS Th.
Est entré en service sur les lignes du Limbourg le 1-9-1925. Il a terminé sa carrière comme contrôleur à Lanaken.



LUYCKX J.
Est entré en service le 14-8-1913 sur les lignes anversoises. Au moment de sa mise à la retraite, il était receveur à Zandhoven.



LARUELLE J.
Est entré en service le 22-7-1914. Il a été pensionné comme receveur au dépôt de Verlaine.



JACKERS P.
A débuté le 29-5-1914. Il a été pensionné comme chef de mouvement 1° cl. à Bassenge.



VAN DE VELDE A.
A débuté le 1^{er} octobre 1921. Au moment de sa mise à la pension il était conducteur électrique à Destelbergen.

NECROLOGIE

Nous avons appris le décès des agents dont les noms suivent :

BRABANT

DEHAESELEER J. (conduct. él.) 51 ans.
DE ROOMS G. (conduct. A.B.) 27 ans.

Nous avons été avisés du décès des agents pensionnés suivants :

BRABANT

FLEMAL E., 73 ans.
VERBRUGGEN J., 69 ans.
VANDERSTRAETEN P., 84 ans.
DE SCHOUWER J., 88 ans.
BONDROIT A., 62 ans.
SOETEMANS J., 64 ans.
PRAIRIE J., 64 ans.
DE BECKER P., 73 ans.
RAYMAEKERS F., 75 ans.
DE DONDER B., 84 ans.
DE BECKER A., 70 ans.
CONARD E., 77 ans.

HAINAUT

CANON F., 80 ans.
PANTOT A., 69 ans.
GRAUFF A., 63 ans.
VAN BENEDEN A., 80 ans.
REMY A., 84 ans.
AUBRY J., 56 ans.
MARIEN E., 67 ans.
HACARDIAUX L., 82 ans.

LIEGE

VANRUTTEN F., 65 ans.
LEBURTON A., 59 ans.
SMONS L., 62 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

DOMBRET E., 47 ans.
GATOT J., 86 ans.
LAMBERT A., 81 ans.

NOUVEAUX SERVICES D'AUTOBUS DANS LE GROUPE DU BRABANT

La dernière ligne ferrée du secteur de Leuven a été supprimée. En effet, le 1^{er} avril 1962, la ligne électrique Leuven - O.L.Vr. Tielt a été remplacée par un service d'autobus, qui rétablit en même temps la liaison directe Leuven - Diest.

ACTES DE PROBITE

L'agent HUBERT Joseph du dépôt de Manhay a trouvé le 21-1-1962 un sac de dame contenant divers documents et une somme de 2.750 F.

Il s'est empressé de remettre le tout à la propriétaire.

Le contrôleur L. TRIGALET, du dépôt de Charleroi, a trouvé en mai dernier, un portefeuille contenant 1.100 F.

Il s'est empressé de le remettre à la police qui a prévenu le propriétaire.

L'agent D'HEUR L. du dépôt de Jodoigne, a trouvé un portefeuille contenant la somme de 1.100 F.

Il s'est empressé de le remettre à son chef immédiat.

Il nous est agréable de souligner ces actes de probité.

UNE EXCURSION, EN TRAM, DE 180 KM DANS LE HAINAUT

Les membres de la Light Railways Transport League (qui sont, en fait, les Amis des Tramways d'Angleterre) ont tenu en Belgique et en France leur congrès de 1962. Dans la lettre de remerciements que leur secrétaire nous a adressée, il nous signale que lors de la journée du 24 avril, les participants avaient parcouru l'itinéraire suivant : Charleroi - Sud - Mons (ligne 82) Mons - Quiévrain (ligne 9) Quiévrain - Dour (ligne 9) Dour-Mons via Frameries (ligne 2) Mons - Marchienne (ligne 90) Marchienne - Thuillies (ligne 75) Thuillies - Charleroi-Sud (ligne 75)

Ce circuit, en tram, de 180 km est le plus long qu'ils aient accompli en Europe. En 1950, dans la Ruhr, ils avaient effectué un voyage de 120 km.

Aux jardins français d'Annevoie

QUAND nous arrivâmes à la gare d'autobus de Namur, c'était l'heure de la sieste et il faisait un soleil de plomb.

Avec une dizaine de voyageurs, nous nous réfugions dans l'ombre des arbres qui entourent le pavillon du syndicat d'initiative. Mais voici qu'une voix amplifiée par les haut-parleurs nous apprend que l'autobus vers Annevoie et Maredsous entre en gare et prendra immédiatement le départ. Le temps de fixer la photo ci-contre et nous voilà partis par le rue de Fer, l'artère commerçante de Namur; brusquement nous découvrons la statue équestre du Roi-Chevalier qui contemple la Meuse. Nous sommes bientôt à la hauteur du pont de Jambes et nous suivons maintenant le trajet de la ligne de Wépion. Nous apercevons, sur l'autre rive, la plage d'Amay où s'ébattent de nombreux baigneurs. Nous dépassons rapidement Profondeville mais, ici, le paysage nous est moins familier car l'ancienne ligne

de tram s'arrêtait en cul-de-sac et pendant des années nous avons toujours renoncé de faire, à pied, le trajet Profondeville - Annevoie. Cette fois, grâce à l'autobus, nous continuons notre route et bientôt nous nous arrêtons à l'entrée du parc du château.

Les voyageurs qui sont descendus avec nous, se joignent à un groupe de visiteurs venus en autos. Un guide se présente à nous; c'est un jeune étudiant de l'université qui se fait un petit pécule durant ses vacances. Il nous apprend que le château, dans son aspect actuel de style Louis XIV et ses jardins à la française, sont l'œuvre de Charles-Alexis de Montpellier entre 1758 et 1775. A l'époque, Versailles était célèbre et c'est à son image que fut conçu le parc bien ordonné d'Annevoie et auquel, en Belgique, aucun autre ne peut être comparé.

Mais le charme incomparable de ce parc romantique émane non seulement des pelouses parées de parterres de jonquilles, de tulipes ou de lilas,



Nous voyons ici R. Dieudonné régulateur de trafic, à la station d'autobus de Namur-gare.

mais surtout de l'eau qui jaillit des fontaines et alimente des cascades. Le guide nous apprend que le système des jeux d'eau marche naturellement sans aucune machinerie en utilisant la différence de hauteur des plans d'eau. L'eau est présente partout; voici un vivier où l'on aperçoit des carpes énormes, voici des étangs, des canaux, des vasques habitées de canards noirs et blancs.

On nous parle encore des quatre sources captées dont une source chaude et on nous cite un fait curieux et authentique: lors d'un hiver très rigoureux, alors que la Meuse même était prise par les glaces, les sources d'Annevoie continuèrent à sourdre de la terre; ce qui tend à prouver qu'elles effectuent un long trajet à grande profondeur car l'eau a une température constante de 5 à 6°.

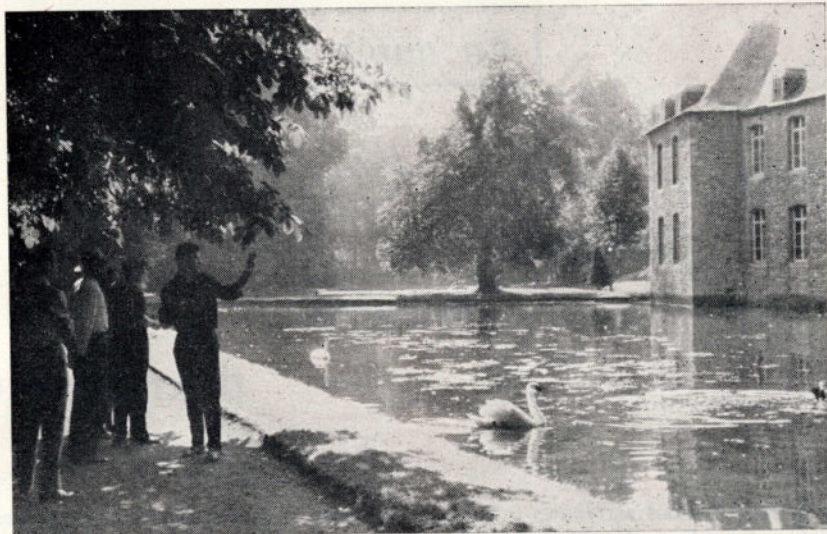
Cette promenade dans un parc de 14 ha est un véritable enchantement; après avoir longé des murs de verdure en buis taillé, nous admirons des hêtres rouges, plusieurs fois centenaires, dont les frondaisons donnent une ombre délicieuse.

Vers la fin de la visite, lorsqu'on atteint le grand canal, laissez-vous distancer par le groupe des visiteurs et attardez-vous quelque peu à écouter la chanson de l'eau.

Dans ce parc romantique, vous aurez l'impression d'être l'unique invité de Charles-Alexis de Montpellier, seigneur d'Annevoie, châtelain de Montaigne, au temps de Louis XV le bien-aimé.



Et maintenant, un renseignement pratique: l'autobus Namur-Profonville-Annevoie-Bioul-Maredsous part de Namur-Gare, le dimanche à 9 h. 05 - 12 h. 25 - 14 h. 30 et 20 h. 10 (pour voir les illuminations); en semaine 9 h. 05 - 12 h. 05 et 14 h.



Des cygnes gracieux rident l'eau qui baigne le soubassement de la façade postérieure du château de style classique, propriété des Montpellier.

NOS CIRCUITS TOURISTIQUES DES ARDENNES

« FLORENVILLE - VILLERS DEVANT ORVAL - AVIOTH - CARIGNAN - FLORENVILLE »

72 kilomètres de parcours dans un cadre merveilleux.

Ce service circule tous les mardis du 4 juillet au 22 août et peut, en outre, être organisé tous les jours du 1^{er} juin au 30 septembre, chaque fois que le nombre de participants est suffisant.

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

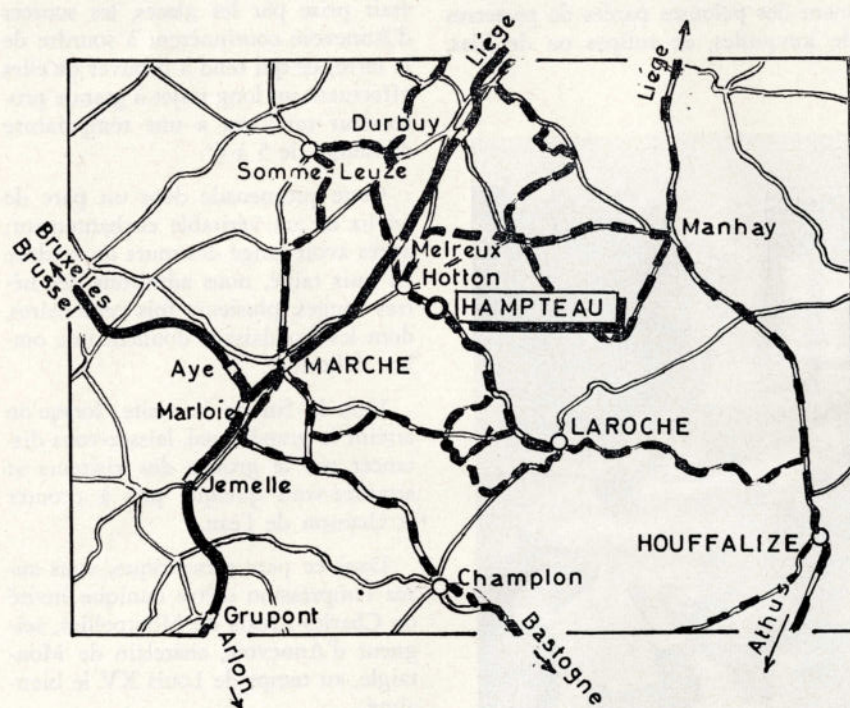
CIRCUIT TOURISTIQUE DES DEUX OURTHES

La Roche - Bertogne - Nisramont - La Roche.

Ce service circule tous les jeudis pendant les mois de juillet et août et peut, en outre, être organisé, au cours de cette même période, chaque fois que le nombre de participants est suffisant.

La Roche, dépôt S.N.C.V.	D. 14 h. 00
Villez-Maboge-Bérisménil	14 h. 20
Nadrin, Hôtel du Héro	A. 14 h. 25
Point de vue du Héro	D. 15 h. 25
Bonnerue	
Engreux	15 h. 40
Vellereux - Compogne	
Bertogne	15 h. 55
Herlinval - Warempage - Nisramont	
Barrage de Nisramont	A. 16 h. 20
	D. 17 h. 30
Nisramont - Hubermont	
La Roche, dépôt S.N.C.V.	A. 18 h. 00

Lignes ferrées S.N.C.B. — Spoorlijnen N.M.B.S
Services d'autobus S.N.C.V. — Autobusdiensten N.M.V.B.



Les voies d'accès aux grottes d'Hampteau s/Ourthe



La carte ci-contre permet de mieux se rendre compte des moyens d'accès aux nouvelles grottes dont nous avons parlé dans le numéro précédent.

Pour tous renseignements complémentaires prière de s'adresser à la gare vicinale de Melreux, téléphone 084/46104.

La réunion annuelle du Service Général de la Sécurité
du 26 mars 1962

Le Groupe de Liège a obtenu le meilleur coefficient d'accident

Il y a dix ans déjà, le Service Général de la Sécurité inaugurerait ses réunions annuelles à l'Administration Centrale, à Bruxelles, en y invitant les chefs de sécurité des Groupes et leurs adjoints. Quelque temps après, lorsque des primes surprises furent attribuées aux équipes ayant travaillé plus d'un an sans accident, on décida de permettre à deux délégués des équipes lauréates de venir à Bruxelles recevoir l'enveloppe bien méritée.

Le résultat de ces dix dernières années d'action de prévention en profondeur est tel, qu'il a dépassé les prévisions les plus optimistes, c'est ainsi que cette année 31 équipes ont pu prétendre à la prime-surprise ce qui constitue un record.

Le 28 mars, vers dix heures du matin, dans un local de la Direction générale, soixante-deux agents attendaient que fut terminée la réunion préliminaire des délégués de sécurité.

Peu avant 11 heures, toutes les délégations, réunies par groupes d'exploitation, prirent place dans la salle.

Bientôt M. le président André fit son entrée suivi de M. Alles, administrateur et de M. R. Hoens, Directeur Général.

M. De Clercq, Inspecteur Général ouvrit immédiatement la séance.

Il remercia M. le président André d'avoir tenu à présider la distribution solennelle des récompenses ainsi que M. Alles, nouvel administrateur, qui pour

la première fois assistait à une réunion annuelle de la Sécurité.

M. De Clercq salua encore ses invités, MM. Huydts et Vannitsen, délégués de la S.N.C.B., ainsi que M. Van Lul, Inspecteur général honoraire; se tournant en souriant vers ce dernier, M. De Clercq expliqua que l'idée lui était venue de relire son dernier discours et de comparer les résultats de l'année correspondante : 1954.

Nous nous trouvons là à peu de chose près à mi-chemin des 13 années de campagnes de sécurité.

Je lis :

« En l'espace de 7 ans d'efforts opiniâtres et persévérants le nombre d'accidents n'est plus que de 5,2 par 100 ouvriers (environ) c'est-à-dire que les risques qui guettent nos travailleurs ont diminué pratiquement de moitié. (Je rappelle que ce coefficient était de 9,4 en 1948) ».



**PRIORITE
A LA PREVENTION
DES ACCIDENTS**

Aujourd'hui, ± 7 ans plus tard : le coefficient est de 2,7 c'est-à-dire environ la moitié de ce qu'il était en 1954. Moins que le 1/3 de ce qu'il représentait en 1948 !

Je lis encore :

« L'expérience de ces deux dernières années, où se livra une lutte entre équipes pour le plus grand nombre de jours consécutifs sans accident, répond largement aux espoirs que nous mettions dans ce moyen d'action.

» Cette année encore, sur les 72 équipes constituées, aux effectifs variant de 45 à 200 agents, suivant les circonstances locales, 60 équipes, que nous



M. Lebrun, chef de sécurité et son adjoint M. Winandy, viennent de prendre possession du trophée comte L. de Lichtervelde.

LE GROUPE DE LIEGE REMPORTE LE TROPHÉE PRESIDENT L. DE LICHTERVELDE POUR 1961

*Les lauréats
du Concours Intergroupes*

Mouvement :

Groupe Namur-Luxembourg

Voies et Travaux :

Groupe du Brabant

Ateliers :

Groupe du Limbourg



Les représentants des lauréats au concours Inter-Groupes se sont rassemblés devant la porte d'entrée de l'Administration Centrale.

De gauche à droite : deux délégués des ateliers du Limbourg Langers L. et Zwerts A., deux délégués des V.T. du Brabant Timmermans M. et Day E., et deux délégués du Mouvement de Namur-Luxembourg Delmont L. et Piroit R.

- » tenons à féliciter, se sont vu récompenser à des titres divers, à savoir :
- » — 51 équipes ayant enregistré de 100 à 350 jours consécutifs sans accident
- » chômant,
- » et
- » — 9 équipes de 400 à 730 jours ».

Aujourd'hui 8 équipes ont franchi le cap de 1.000 JOURS sans accident; certains records semblent invraisemblables : une équipe de 106 agents (atelier d'Andenne) totalise 1.838 JOURS, celle du Mvt Omal-Verlaine (46 agents) 2.495 JOURS.

Loin de moi de vouloir faire apparaître les résultats de 1954 comme des performances de boy-scouts. - Au contraire, ils étaient peut-être encore plus méritoires que ceux d'aujourd'hui.

Mais, c'était pour moi un repère facile, une comparaison certaine, frappante aussi, qui me permet en même temps de rappeler que j'avais promis, dans mon hommage adressé au président, feu le Comte L. de Lichtervelde, en 1957, que nous continuerions à mener la lutte sans faiblir.

Messieurs, nous avons tenu parole — vous avez tenu parole, je vous en remercie de tout cœur.

Après M. De Clercq, M. le Président, s'adressant aux délégués, prononça le discours suivant :

J'éprouve un réel plaisir à présider à la distribution solennelle des récompenses aux lauréats de nos concours de sécurité.

Interprétant les sentiments unanimes du Conseil d'Administration je me réjouis de pouvoir adresser, une fois de plus, nos plus vives félicitations et nos remerciements à tous ceux qui directement ou indirectement ont contribué à la réussite de la campagne préventive 1961.

Il y a 13 ans le Conseil d'Administration décida d'instaurer au sein de la S.N.C.V. un service de sécurité.

C'était là une décision de base importante, mais déjà deux questions se posaient à ceux qui avaient été chargés de réaliser cet objectif : « Comment s'y prendre pour obtenir l'adhésion de tous les membres de l'entreprise ? Comment surmonter la répugnance instinctive du salarié devant toute initiative de la Direction ? ».

A ces questions embarrassantes il n'y avait pas de réponse toute prête.

Comme dans beaucoup de domaines la S.N.C.V. figurait parmi les premiers. Il n'était pas question d'aller voir chez les voisins encore que ces problèmes diffèrent profondément, non seulement suivant les entreprises mais aussi suivant leurs éléments constitutifs.

Il fallait donc rassembler et étudier toutes les données de chaque problème particulier, déceler et mettre en évidence les erreurs à ne pas commettre et les

fausses manœuvres à éviter et avant tout s'imprégner de cette vérité : « rien de durable n'est acquis si chaque travailleur ne se sent pas touché personnellement... » et pour cela il fallait atteindre les individus, être renseigné sur leur état d'esprit, s'efforcer de prévoir leur évolution ainsi que les réactions que susciteraient les mesures envisagées.

C'est là que se dessine l'impérieuse nécessité des contacts directs et fréquents entre chefs et subordonnés. Les cadres, et particulièrement la maîtrise, doivent être aptes à connaître les hommes, à observer et interpréter leur comportement.

Rares étaient ceux qui étaient formés à cela — d'où la nécessité d'une politique et d'un programme de formation.

La première chose à faire consistait à développer et affiner le sens humain des cadres afin qu'ils puissent recueillir les éléments de la décision du chef d'entreprise, afin de pouvoir ensuite agir efficacement dans le sens voulu.

Certes il y avait des problèmes techniques mais les problèmes humains et psychologiques étaient bien plus ardues et plus complexes.

Car à côté des chiffres et des raisonnements, une plus large place doit être réservée aux impondérables, à la curiosité psychologique, à tout ce qui peut aider chacun à la compréhension d'autrui.

C'est ce que nous appellerons LA PREPONDERANCE DU FACTEUR HUMAIN.

Le service général de sécurité sous la conduite de M. le Directeur Général et des différents Inspecteurs Généraux, a montré qu'il avait l'autorité indispensable à la réalisation de ces tâches qui lui incombent et il a contribué d'une manière efficace à la promotion et à la coordination de toutes les activités existant en matière de prévention.

Je dis « il a contribué » car si nous nous réjouissons aujourd'hui des résultats merveilleux que vous avez obtenus, cet état de choses est dû au fait que chacun de vous a toujours eu pleinement



Avant le déjeuner, les délégués du Groupe de Liège, vainqueurs du trophée, ont demandé une photo en souvenir de ce beau jour.

conscience de l'importance de la mission qui lui était confiée.

Pendant longtemps le service général de sécurité a souffert de l'indifférence des agents. Aujourd'hui les choses ont changé. A quelques indifférents près tout le monde parle « sécurité » prévention, concours.

C'est un signe que l'esprit de sécurité se forme et est à beaucoup d'endroits déjà solidement ancré. C'est une chose dont nous nous réjouissons sans réserve.

Toutefois n'oublions pas que les accidents constituent une menace PERMANENTE. Leur prévention exige un effort continu.

Si les problèmes de hier ont été résolus, il y a ceux de demain qui vous attendent. Et j'insisterai en particulier, comme l'année précédente, sur le problème des accidents sur le chemin du travail.

Il faudra les aborder de front. Le bilan présenté il y a quelques instants par l'Inspecteur Général est une assurance : vous avez bien travaillé.

Par un immense effort de centaines d'hommes solidaires vous avez réussi; la promotion de la sécurité est un travail d'équipe.

Je vous demande de continuer, cela veut dire : faire plus, faire mieux. Dans le domaine de la prévention on progresse ou on décline.

Vous pouvez encore progresser. Il suffit de vouloir progresser.

Je n'abuserai pas plus longtemps de votre patience. Vous n'êtes pas venus pour écouter de longs discours. J'ai cru devoir vous faire part de ces quelques réflexions qui me sont naturellement venues à l'esprit.

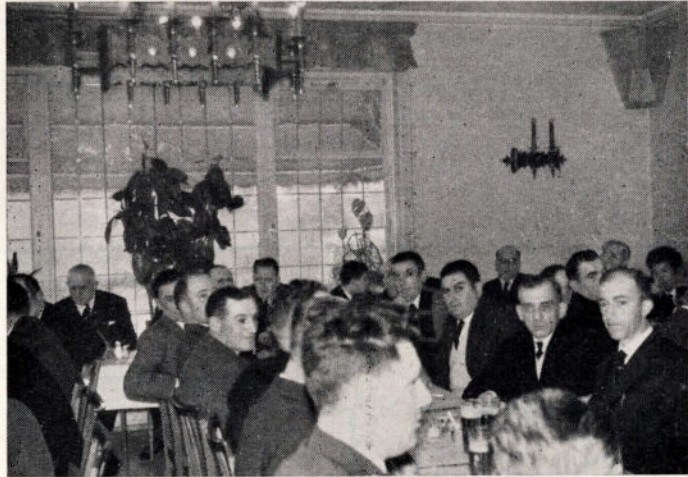
Par leurs applaudissements nourris les auditeurs montrèrent qu'ils répondraient aux vœux de M. le Président en continuant à être les défenseurs de l'esprit de sécurité.

Ensuite, M. R. Hoens, Directeur Général, à l'intention des représentants du personnel d'expression néerlandaise, reprit dans ses grandes lignes le thème développé par M. le Président. Il conclut en disant : « j'adresse personnellement mes vœux de bonne réussite à tous ceux d'entre vous qui sont journellement sur la brèche et qui font de leur mieux pour faire respecter les consignes données, il y a treize ans déjà, par nos pionniers de la Sécurité. »

Ce fut ensuite le traditionnel défilé, à la table présidentielle, des délégués répondant à l'appel du nom de leur équipe; on procéda ensuite au milieu des applaudissements, à la remise des prix aux lauréats du Concours-interéquipes. M. l'Inspecteur Général marqua alors un temps, puis lorsque le silence fut rétabli, il proclama le Groupe de Liège titulaire du trophée Comte L. de Lichtervelde.

M. Lebrun et M. Winandy vinrent recevoir des mains du Président l'impressionnante œuvre d'art qui, pour une année, aura sa place d'honneur à Liège Saint-Gilles.

La partie officielle terminée, on passa à la projection de trois films de sécurité. Le premier traitait des accidents de travail dans l'industrie fran-



Vue d'une partie de la salle du restaurant.

« La sécurité doit être à base d'idéal. Elle doit créer un état d'esprit particulier unissant tous les membres du personnel : ceux qui dirigent, ceux qui commandent, ceux qui exécutent, ceux qui contrôlent. Le législateur l'a bien compris et a voulu promouvoir cet esprit en instituant dans les entreprises des comités à l'activité desquels participent des représentants des différents niveaux hiérarchiques depuis les ouvriers et employés jusqu'aux membres de la direction générale. »

Bulletin du personnel des Usines Espérance-Longdoz.

çaise; il nous a paru excellent par le caractère direct des images allant à l'essentiel, le film néerlandais traitait de la prévention générale, mais c'est un film musical et en couleur de Tcheco-Slovaquie, qui recueillit tous les suffrages.

Vers 12 h. 30, les délégués qui étaient près d'une centaine, prirent place dans un autobus spécial qui les mena hors de la ville, à proximité de la station vicinale de Wommel, dans un restaurant bien connu des Bruxellois où un excellent dîner les attendait.

Entre les hors-d'œuvre et le steak à point, les délégués de nos huit groupes d'exploitation apprirent à se connaître. A notre table, on parla du retard des cultures, de l'élevage des poulets par des retraits et aussi, bien sûr, des accidents qu'on avait failli avoir ! Après le café, les délégués reprirent place dans le bus qui regagna le centre de la ville en faisant un crochet par l'Atomium que plus d'un collègue n'avait plus vu depuis le temps de l'Exposition.

Une fois de plus, la journée nationale de la Sécurité aux Vicinaux a été une parfaite réussite.

HUMOUR



Vas-tu, oui ou non, te décider à couper l'herbe du jardin ?
(London Transport Mag.)

CONCOURS DE SECURITE

SITUATION AU 30 AVRIL 1962

TABLEAU D'HONNEUR

