

NOS VICINAUX



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

NOS VICINAUX

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° 107

NOVEMBRE - DECEMBRE 1963



SOMMAIRE

	Page
Le nouvel abri pour voyageurs . . .	3
L'organisation du travail d'entretien journalier des autobus à Liège St Gilles	4
Une ligne d'autobus relie à Turnhout l'enclave belge de Baerle-Duc . . .	5
Où vont les bénéficiaires de la SNCV ?	7
Les vitrauphanies publicitaires dans les voitures du Musée	15
Le CO, le gaz qui tue	17
Au Texas, un grand magasin con- struit un « semi-Métro » pour sa clientèle	18

*La rédaction de Nos Vicinaux
souhaite que 1964 apporte
à ses lecteurs
ce qu'ils sont en droit d'espérer*



L'an dernier, l'hiver a été un des plus
rudes que nous ayons connus. Néan-
moins, sur le réseau vicinal, le pour-
centage de voyages supprimés par suite
des intempéries a été très minime.
Voici les écoliers du village de Rendeux-
Haut revenant des écoles de La Roche.
(Ligne Melreux - La Roche).



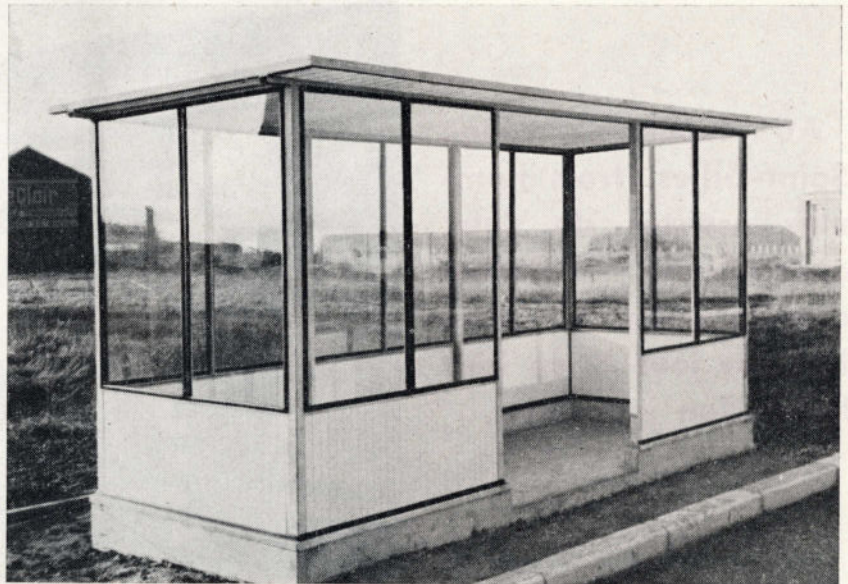
*Que nous passions le jour de Noël dans les
réjouissances, que nous soyons retenus au
travail ou accablés de soucis, souvenons-nous
du message qui accompagne cette fête :*

*un message de paix
aux hommes de bonne volonté*

EDITION & IMPRIMERIE, Soc. Coop.
Quai aux Briques, 74, Bruxelles 1
Tél. : (02) 11.31.36

Le long des lignes d'autobus de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B.

**1500 abris
préfabriqués
pourront être
érigés**



EN juillet 1962, nous avons annoncé qu'à l'initiative de M. le Ministre des Communications, un programme de construction d'abris pour voyageurs avait été mis au point et que dans ses grandes lignes, le type d'abri retenu par la commission de travail était celui que les services techniques de la S.N.C.V. avaient mis au point en conformité de vue avec l'Urbanisme.

L'adjudication-concours, lancée le 29 novembre 1962, obtint un vif succès auprès de diverses firmes spécialisées et finalement M. le Ministre, au reçu du rapport technique, désigna deux firmes qui avaient présenté des modèles utilisant, notamment pour le soubassement, un matériau nouveau plus léger, plus agréable à l'œil et plus résistant que le béton peint, nous voulons parler du P.V.C. (Chlorure de polyvinyle).

Ces abris sont constitués de trois pièces préfabriquées : la base en béton formant cadre extérieur et hourdis en une pièce, une caisse métallique en profilés soudés avec parois en matière plastique et verre sécurisé, le toit en profilés métalliques et polyester moulé translucide.

Comme nous l'avons dit, les soubassements sont composés de lames de volets en P.V.C., coloré en blanc. C'est précisément le choix des couleurs qui a provoqué le plus de discussions. En effet, il y avait moyen d'obtenir toutes les teintes imaginables, mais pour permettre une fabrication en série, il fallait faire un choix conditionné par le fait que cet abri allait être placé dans les sites naturels les plus variés; c'est pour cette raison que l'on a choisi le blanc.

La S.N.C.V. a passé commande de 750 abris à chacun des deux constructeurs soit donc un total de 1.500 abris.

Deux types sont prévus : le type I de 1 m. 35 × 2 m. 70 (voir photo dans n° 100 de « Nos Vicinaux ») et le type II 1 m. 35 × 4 m. 05 (photo ci-contre).

L'imputation des dépenses a été fixée comme suit :

- 25 % à charge du Ministère des Communications,
- 50 % à charge des communes intéressées,
- 25 % à charge de la Société concessionnaire de la ligne.

Ces abris seront installés le long des lignes d'autobus de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Notre société a été chargée de l'organisation administrative de ce vaste programme.

Lorsqu'une administration communale introduit une demande auprès du Ministère des Communications, une enquête est effectuée par le département ministériel conjointement avec la Direction « Exploitation » de la S.N.C.V. Le groupe d'exploitation doit répondre à trois questions :

- 1) L'itinéraire de l'autobus est-il définitif ?
- 2) N'y a-t-il pas impossibilité matérielle d'implanter un abri à l'endroit demandé ?
- 3) Ne faut-il pas tenir compte du voisinage immédiat d'un monument historique ou du culte ?

L'enquête terminée et dès que le Ministère marque son accord, la S.N.C.V. va attendre le paiement de la quote-part de la commune; ensuite une réunion a lieu pour fixer l'emplacement précis avec les délégués de la commune et le gérant de la voirie. Le groupe va alors établir un plan de situation dont un exemplaire est communiqué à la Direction de l'Urbanisme laquelle a accepté de suivre, à partir de ce moment-là, une procédure accélérée et dès lors on peut espérer que tout marchera rondement.

Les services communaux ayant effectué les terrassements, la firme constructrice amène sur place un camion équipé d'un système de levage qui dépose, sur le terrain préparé, une fondation monobloc en béton-ciment, sur laquelle est posé l'abri complètement terminé. On fixe ensuite le toit en polyester ondulé translucide et l'aubette est prête à être utilisée.

Espérons que de très nombreuses administrations communales profiteront de cette offre avantageuse pour mettre à la disposition de leurs administrés, qui sont nos clients, un abri, digne de notre époque, contre les intempéries.

Organisation du travail d'entretien journalier des autobus à Liège Saint-Gilles

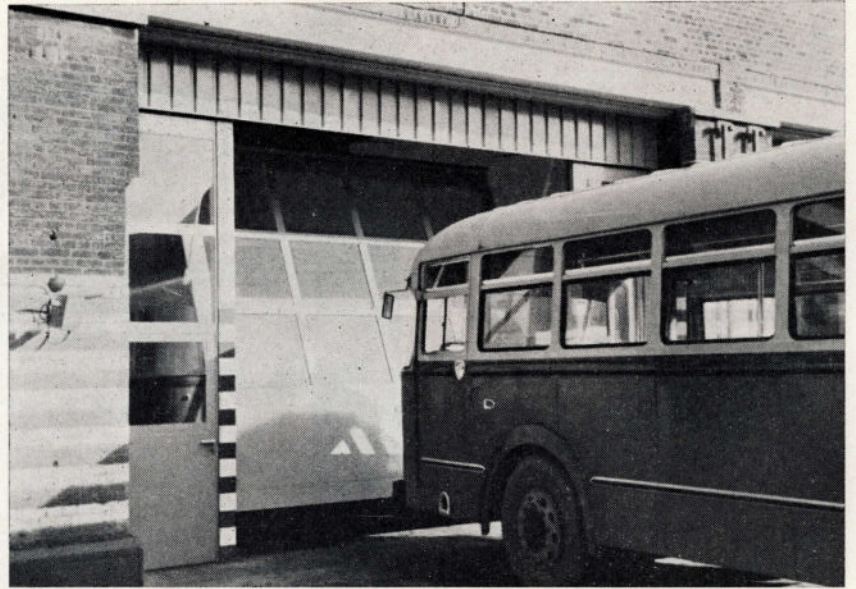
Au dépôt de Liège Saint-Gilles, trois hommes assistés de deux conducteurs nettoient complètement 50 autobus par jour et en font l'entretien journalier.

Dans ce dépôt, une ancienne remise électrique a été aménagée de façon à effectuer en chaîne : le dépoussiérage intérieur des autobus; leur alimentation en eau de refroidissement, en huile de moteur et en mazout; le contrôle des pneus et, enfin, le lavage de la carrosserie. Ce local contient aussi le poste de montage et de retaillage des pneus. D'autre part, il donne accès à la brigade du petit entretien périodique.

Signalons brièvement que la machine à dépoussiérer comprend un tun-



Le tunnel extensible de la machine à dépoussiérer a été appliqué à la baie de la porte avant.



La porte du local d'entretien s'ouvre automatiquement grâce à l'ail électrique dont l'appareil est visible à gauche.

nel mobile venant s'appliquer à la baie de la porte avant du véhicule, 2 motoventilateurs d'un débit total de 40.000 m³/h et un sas de décantation d'un volume de 42 m³. L'air s'échappe de ce sas par des filtres en mousse de nylon offrant une superficie de 19 m².

L'entrée des véhicules dans la remise est assurée par deux portes automatiques commandées par cellule photo-électrique. Il en est de même pour la sortie donnant accès à un parking. La cellule photo-électrique provoque l'ouverture de la porte lorsqu'un autobus intercepte le rayon lumineux émanant d'elle en permanence.

L'eau, le gasoil et l'huile sont délivrés sous pression de façon à accélérer les opérations de remplissage.

Dans le sol, face aux roues de l'autobus à l'arrêt au stand de dépoussiérage, sont ménagées 4 petites logettes qui recèlent chacune un raccord d'alimentation en air comprimé destiné à la remise éventuelle des pneus à la pression normale.

Quant à la machine à laver type Liège, installée dans la remise en fin de circuit face à une porte de sortie, elle est bien connue du personnel vicinal. Elle a d'ailleurs été décrite dans un article précédent.

Voyons maintenant le processus des opérations.

Les autobus rentrant après l'heure de pointe du matin sont accueillis par le chef de dépôt. Celui-ci, si le conducteur n'a aucune remarque à formuler, les dirige vers un grand parking à ciel ouvert, dont l'extrémité aboutit à la sortie de la remise susdite d'entretien journalier. Le personnel a donné à ce parking le nom de « Sibérie » en raison de son étendue et de son exposition aux vents du Nord.

Les autobus à propos desquels des anomalies sont signalées vont au contraire se ranger au fond de la cour intérieure du dépôt, d'où un technicien les confie à la brigade spécialisée suivant la nature de l'avarie figurant au carnet ad hoc. Dès que le nécessaire a été fait, ces véhicules sont amenés en « Sibérie » où, comme ceux qui les y ont précédés, ils sont pris en charge par un des deux agents d'atelier, Doignies ou Simonon, qui les conduisent à l'entrée du local d'entretien journalier dont la porte s'ouvre automatiquement à l'arrivée de chaque véhicule et se referme de même après son passage.

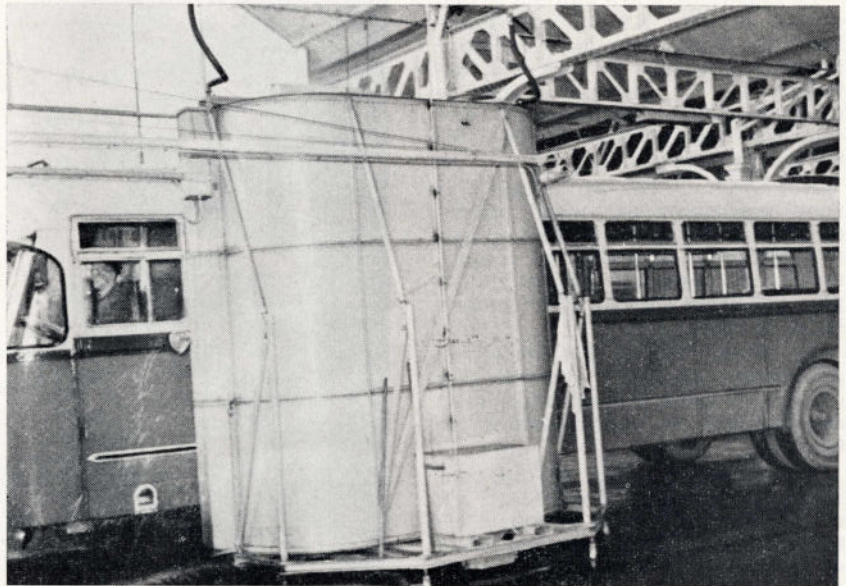
L'autobus s'immobilise devant le stand de dépoussiérage. Pendant que les agents Thibeau et Cougnet sont

occupés à son dépoussiérage intérieur, le conducteur procède aux diverses alimentations et vérifications mentionnées plus haut.

Le véhicule est ensuite conduit devant la machine à laver où l'agent Royen, protégé par un long vêtement imperméable, lave rapidement l'avant et l'arrière à l'aide d'une large brosse à long manche projetant elle-même de l'eau à la pression du réseau public.

Au signal de Royen, l'autobus se remet doucement en marche et, dès l'interruption du rayon lumineux de la cellule photo-électrique, la machine à laver entre en action tandis que s'ouvre déjà la porte de sortie. Ruiselant d'eau, parfaitement propre et prêt pour le service, l'autobus réintègre la « Sibérie » où il est rangé en position de départ. L'agent prend alors un autre véhicule qui subira les mêmes opérations.

Les véhicules qui doivent passer au petit entretien ou au poste de remplacement de pneus accèdent au local par une seconde porte automatique voisine de la première. La sortie vers la « Sibérie » peut également être effectuée au travers d'une secon-



L'autobus passe lentement entre les deux éléments de la machine à laver.

de porte automatique, sans passer par la machine à laver. Ils n'ont plus alors qu'à revenir pour subir le cycle normal d'entretien.

Lorsque, l'après-midi, un chauffeur vient prendre son service au dépôt de Liège Saint-Gilles, il trouve à sa

disposition parmi les 50 autobus qui ont été traités, son véhicule bien au point et propre; grâce à une organisation rationnelle et au travail consciencieux de cinq hommes aidés du matériel de conception moderne que la S.N.C.V. a su mettre à leur disposition.

De Turnhout à Baerle-Duc, dans l'enclave belge en Hollande

*Pour desservir une localité de la province d'Anvers,
un autobus vicinal franchit deux fois la frontière*

SI Baerle-Hertog ne dit pas grand-chose au Belge moyen d'expression française, par contre le nom francisé de Baerle-Duc éveille en lui un souvenir scolaire assez confus, celui d'une partie de territoire belge située aux Pays-Bas. L'atlas des enfants est venu à point pour nous rafraîchir la mémoire et nous rappeler que la frontière traverse cette commune de la province d'Anvers, dont un hameau, appelé Zondereigen, se trouve en Belgique, tandis que le centre de Baerle-Duc est complètement entouré par la commune hollandaise de Baerle-Nassau.

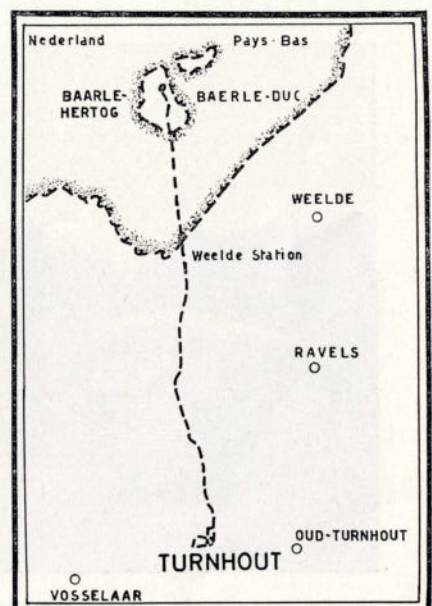
Primitivement, les deux Baerle ne formaient qu'une commune; la scis-

sion a eu lieu en 1479 et la dénomination « den Hertog » (le duc) y fut ajoutée au XV^e siècle, pour distinguer cette localité de la partie restée attachée à la baronnie de Breda, qui fut appelée Baerle-Nassau. La commune ne fut pas occupée pendant la première guerre mondiale.

Il convient de ne pas confondre avec un « Bar-le-Duc » proche également de nos frontières, mais situé dans le département de la Meuse, en France. Ceux qui aiment les humoristes français se souviendront que c'est là que Georges Courteline a fait déambuler les soldats La Guillaumette et Croquebol dans le célèbre conte « Le train de 8 h 47 ! »

*
**

Depuis septembre dernier, notre groupe d'Anvers exploite en régie la ligne d'autobus Turnhout-Baerle-Duc; auparavant les transports étaient assurés, pour notre compte, par la société K.A.V. de Turnhout.



Le départ de notre autobus a lieu devant la gare S.N.C.B. de **Turnhout**; en traversant la ville, nous croisons plusieurs de nos bus urbains; mais ce qui nous frappe le plus, c'est la transformation de cette ville que nous avons trouvée assez terne avant-guerre.

Aujourd'hui, en parcourant les rues macadamisées, nous remarquons de nouveaux cafés-restaurants et notamment un restaurant chinois, un grand magasin à rayons multiples, un vaste cinéma et un nouvel hôtel de ville.

Le dépôt vicinal lui-même, où nous avons vu entrer et sortir tant de trains vapeur et d'autorails, subit actuellement un « traitement de beauté ».

Il est évident qu'en ce qui concerne la clientèle, Baerle-Duc n'a ni le même intérêt ni le même attrait que la ville d'Eindhoven, nœud de communication vers tout le nord de la Hollande. Il s'agit ici d'une clientèle strictement locale et, si le samedi et le vendredi notre bus est bien rempli, c'est qu'il attire surtout des ménagères de Turnhout, désireuses de faire des achats économiques en territoire belgo-néerlandais, avec de l'argent belge!

Tandis que nous roulons sur une route rectiligne, en direction de Weelde, nous remarquons, à gauche du poste de conduite, un splendide micro sur pied flexible; le conducteur nous apprend que cet autobus a été ainsi équipé pour assurer le service sur Eindhoven où nos coassociés de la B.B.A. ont demandé l'annonce des haltes par haut-parleur.

Nous nous trouvons bientôt sur le territoire de Weelde; le village est à 4 km à notre droite.

Quelques minutes plus tard, voici déjà la frontière. Il y a à peine un quart d'heure que nous avons quitté Turnhout.

Ici, à Weelde, les douaniers belges et hollandais partagent un mé-



L'autobus venant de Turnhout passe devant le poste de douane belgo-néerlandais.

me bâtiment et leurs bureaux ne sont séparés que par une mince cloison.

Notre conducteur marque un temps d'arrêt pour nous permettre de prendre une photo et nous roulons maintenant sur une route visiblement hollandaise parce qu'elle est en briques rouges et voici qu'elle se complète d'une splendide piste cyclable.

Moins de 8 minutes plus tard, l'autobus pénètre dans la partie belge de Baerle-Duc, puis va faire son arrêt sur une petite place centrale dont l'architecture est typiquement néerlandaise. D'après notre conducteur, nous voici de nouveau en Hollande et il nous montre l'endroit dans la rue, derrière nous, où passe une frontière, pas tellement symbolique après tout, comme on l'a vu il y a quelque temps, à propos de taxes fiscales. Pour l'instant, notre bus va attendre son heure de

départ près d'un parc. En arrivant à 13 h., le touriste a la possibilité de séjourner jusqu'à 17 h., mais déjà à 13.20 h. le bus peut le ramener à Turnhout.

Au moment du départ, nous constatons avec plaisir qu'une douzaine de voyageurs sont installés dans l'autobus. Nous jetons un dernier regard à cette petite cité ducale et tout à coup, à la sortie de la ville, nous apercevons sur le bord de la route, un panneau à trois volets portant en grandes lettres, à l'intention des touristes: Tot ziens - So long - Au revoir! Ce salut amical en trois langues nous a rendu Baerle-Duc très sympathique et, jusqu'à l'arrivée à Turnhout, nous nous sommes demandé s'il ne conviendrait pas d'organiser des voyages spéciaux, en autobus, vers cette ville belgo-néerlandaise qui a su trouver le ton en matière d'accueil touristique.



La place communale de Baerle-Duc.

« Il n'y a aucun mérite spécial à être très courtois quand on vous parle poliment. UNE PERSONNE COURTOISE EST CELLE QUI RESTE POLIE SOUS LA PROVOCATION.

C'est cette qualité qui est nécessaire dans un métier comme le nôtre ».

Extrait d'un discours de M. Valentine, Président de la London Transport en 1959.

Où vont les bénéfices de la S.N.C.V. ?

Au terme de l'année 1962, les recettes résultant de l'activité vicinale présentaient encore un excédent sur les dépenses, excédent appelé communément « bénéfice d'exploitation ».

Aux revendications nouvelles formulées par le truchement des représentants syndicaux, on oppose cependant la situation précaire de la société, et beaucoup d'agents ne comprennent pas qu'aussi longtemps que le compte d'exploitation clôture par un boni, on puisse refuser une amélioration des conditions de travail.

Ce problème a fait l'objet d'un récent échange de vues et, à cette occasion, il est apparu combien sont nombreux les agents insuffisamment familiarisés avec les dispositions légales régissant la structure et l'économie financière de la S.N.C.V.

Aussi a-t-il été jugé opportun et utile de publier dans « Nos Vicinaux » un exposé succinct de la question.

*
**

La construction d'une ligne ayant été décidée, il fallait évidemment disposer des capitaux nécessaires pour la construire et l'équiper (installations fixes et matériel roulant).

Cette décision ayant été prise par les pouvoirs publics, c'est-à-dire l'Etat, les Provinces et les Communes (*), ce furent ces pouvoirs qui devaient mettre à la disposition de la S.N.C.V. l'argent nécessaire au paiement des fournisseurs et des entrepreneurs chargés de l'exécution des travaux. Ces pouvoirs publics actionnaires ne disposant pas des capitaux nécessaires ont, pour se les procurer, eu recours à un emprunt, contracté par l'intermédiaire de la Société Nationale.

Personne n'ignore qu'emprunter de l'argent n'est possible qu'à condition d'assurer un intérêt à celui qui met son argent à disposition. De plus, un emprunt se contracte habituellement pour un certain terme et, en dehors de l'intérêt, il faut dès lors prévoir un mode de remboursement.

Les pouvoirs publics devenant actionnaires de la société, mais ne pouvant verser immédiatement l'argent nécessaire au paiement du coût des lignes à construire, ont, comme déjà signalé ci-avant, émis indirectement un emprunt, demandant au public belge d'avancer les sommes nécessaires tout en lui assurant, sous la garantie de l'Etat :

- a) un intérêt annuel;
- b) un remboursement échelonné des sommes avancées.

Chaque souscripteur a reçu en échange de l'argent avancé un nombre correspondant de titres appelés obligations, lui garantissant tant l'intérêt annuel que le remboursement, qui se fait régulièrement par tirage au sort.

L'ensemble des charges qui en résultent pour les pouvoirs publics actionnaires s'appellent annuités. Ces annuités représentent donc les sommes que les pouvoirs

publics doivent *obligatoirement* et annuellement consacrer, d'une part, au paiement de l'intérêt dû aux porteurs d'obligations et, d'autre part, au remboursement de l'argent prêté.

L'autorité publique avait évidemment le choix de la durée de l'emprunt, mais désirant que la charge annuelle n'en soit pas trop lourde, elle a décidé de prévoir le remboursement en 90 ans.

Cette façon d'opérer, qui fut décidée à la construction des premières lignes, a été reprise lors de chaque augmentation de capital rendue nécessaire pour les modifications du réseau vicinal : extension, remplacement de la traction vapeur par le diesel, électrification.

A chaque augmentation de capital correspond un nouvel emprunt entraînant une nouvelle charge d'intérêt et de remboursement.

Il résulte de tout ceci que les actionnaires de la S.N.C.V. (Etat, Provinces et Communes) ne peuvent retirer quelque profit pécuniaire de la S.N.C.V. que pour autant que l'excédent des recettes sur les dépenses de leurs lignes dépasse la charge annuitaire qu'ils se sont engagés à supporter pour indemniser les prêteurs qui ont bien voulu mettre leur argent à disposition.

Les actionnaires ont donc pris un risque, mais un risque calculé, espérant que les résultats d'exploitation couvriraient les charges qu'ils se sont engagés à supporter. Cet espoir a malheureusement été trop souvent déçu.

Pour mieux fixer les idées, signalons que l'ensemble du capital de la S.N.C.V. est de 1.250.000.000 F et qu'il y correspond des charges, c'est-à-dire des annuités, se montant pour l'ensemble du pays à 56.000.000 F. Il faut donc annuellement 56.000.000 F pour payer les bailleurs de fonds, c.-à-d. les particuliers obligataires qui ont confié leur épargne aux pouvoirs publics pour que ceux-ci l'utilisent à la construction et à l'équipement des lignes vicinales.

En d'autres termes, disons que si le compte d'exploitation pour l'ensemble du pays se clôturait en équilibre, c'est-à-dire que si pour toutes les lignes les recettes étaient strictement égales aux dépenses, les pouvoirs publics devraient décaisser annuellement 56 millions, ce qui reviendrait à dire que la S.N.C.V., tout en équilibrant ses comptes, coûterait 56 millions au pays.

En fait, cette charge se trouve diminuée dans son ensemble du « bénéfice » que fait la société, mais pour un très grand nombre de lignes vicinales, ce bénéfice a toujours été insuffisant pour couvrir l'annuité.

Dès lors, à la question « Où vont les bénéfices de la S.N.C.V. ? » on doit répondre : ce n'est pas en premier lieu aux actionnaires que vont ces bénéfices, mais bien et avant tout au public qui, à des époques diverses, a confié son argent aux pouvoirs publics.

Devant nécessairement nous en tenir dans un premier article à un exposé succinct de la question, nous nous proposons d'examiner dans les publications suivantes :

- le cas des lignes clôturant en perte,
- le cas des lignes clôturant avec un boni supérieur à l'annuité due.

Nous illustrerons l'ensemble par des cas concrets.

(*) Certains particuliers furent intéressés dans la construction des lignes du fait surtout des raccordements reliant leurs usines au réseau S.N.C.V.; leur participation dans le capital total de la S.N.C.V. ne dépasse pas 0,5 %. Nous y reviendrons dans un article ultérieur.

L'EXPRESSION POÉTIQUE chez Mme Anny Ticx et M. Michel Savoie

DANS un journal d'entreprise, il n'est pas interdit de s'évader, une fois l'an, de l'aspect technique et commercial de la maison.

Cette fois, nous croyons avoir été bien inspiré en vous présentant deux personnes ayant des attaches avec la S.N.C.V. et qui consacrent partiellement leurs loisirs à l'expression poétique, c'est-à-dire à écrire des vers.

Un critique affirmait récemment que « la poésie n'existe plus, hélas, ni comme phénomène social ni comme art ». Il disait cela à propos de l'attribution du prix Nobel de littérature 1963 à un poète grec. Or, cet été plus de 400 poètes du monde entier se sont rencontrés à la Biennale de Knokke-Zoute et récemment, toujours en Belgique, pour commémorer le 20ème anniversaire du prix Max Rose de poésie, 8.000 poèmes attachés à des ballons, furent lâchés dans le ciel! Rappelez encore qu'en Russie, des milliers de jeunes connaissent par cœur les vers des poètes Pasternak et Evtouchenko.

Le même jour d'ailleurs où nous lisons cette opinion discutable, nous sommes entretenu, à Mons, avec l'épouse d'un de nos contrôleurs et avec un de nos receveurs, qui tous deux, sous des formes différentes, possèdent un don d'expression poétique.

Nous vous présenterons d'abord Mme Anny Ticx, que nombre d'agents de Mons ont connu au siège de la Direction, car elle fut occupée, en qualité de commis, de 1939 à 1945, époque au cours de laquelle elle épousa M. Lassoie, contrôleur, et quitta alors notre service. Mme Anny Ticx a fait ses humanités et a toujours aimé transcrire en vers de 6 ou 8 pieds les petits événements de la vie. Ses anciennes compagnes, entrées dans l'enseignement, lui demandaient fréquemment de courtes poésies accessibles à de jeunes enfants et traitant de « centres d'intérêt » comme l'automne, le Carnaval, la fête des mères, etc... Ces institutrices montoises ont bien de la chance d'avoir une amie aussi complaisante et ce sont finalement les jeunes écoliers qui profitent de ce talent spontané en apprenant que la langue française permet de saluer le printemps en ces termes :

Vraiment
Printemps
Sois béni,
Toi qui
En magicien déposes
La joie au cœur de chaque chose.

Nous sommes convaincus que par cette approche de la poésie, plus tard, au collège, ces jeunes apprécieront mieux les chefs-d'œuvre qu'on leur fera apprendre, comme ce poème immortel de Charles d'Orléans (1400) :

Le temps a laissé son manteau
De vent, de froidure et de pluie ...

Anny Ticx a chanté aussi la libellule légère, la souris blanche Trotte menu, Messire Escargot qui

Son toit sur le dos
Parcourt la nature.

Les quatrains de Anny Ticx peuvent paraître simples, mais il y a, chaque fois, une petite touche humoristique; elle sait aussi que la rime est une nécessité absolue du vers syllabique, que cet écho attendu procure de l'agrément à l'oreille et à l'esprit et que la césure est une règle qui mérite d'être respectée. Ce que nous apprécions spécialement chez elle c'est la concision : en une vingtaine de vers, elle sait broser un tableau charmant où tout est dit. Jugez-en d'après cet extrait de « Février », ce grincheux, dit-elle qui au lieu de se trouver heureux d'être le petit qu'on cajole, crie et se désole :

Et voilà qu'il se fâche aussi!
Pour se venger d'être petit,
Savez-vous ce qu'en sa colère
Il envoie sur la pauvre terre?

Brouillard épais, traître verglas
La bise qui transit les doigts
Et puis, tous les fléaux possibles
A nous tous qu'il a pris pour cible!

Moi, je vous dis que février
Est un bien vilain effronté!
Heureusement, mars qui s'approche
A le printemps dans sa sacoche...

Anny Ticx a déjà rassemblé une trentaine de petits poèmes qu'elle a publié sous le titre « Sous mon pimpant tablier »; nous lui souhaitons de trouver un bon illustrateur et un éditeur compréhensif pour tous les autres encore inédits.

Par contre, avec Michel Savoie, nous abordons un tout autre aspect de la création poétique. Ce pseudonyme cache, à peine, le receveur Arthur Savoie, né dans ce Borinage dont l'horizon est borné de toute part par des terrils et où il a sa petite maison. Il est entré aux Vicinaux, au dépôt de Quaregnon, il y a près de 20 ans; il est marié et père de trois enfants dont l'aînée étudie la musique. Il nous a permis de lire une quinzaine de poèmes dont certains passages témoignent d'une vision du monde qui, certes n'est pas commune et qui frappent d'autant plus, que cet autodidacte qui n'a commencé à écrire qu'à 45 ans, emploie des images hardies exprimées avec force. Bien sûr, ce sont des vers libres et même des vers blancs, c'est-à-dire qu'en règle générale, il ignore le recours à la rime et, à notre avis, il se sert plus exactement de la prose poétique rythmée car la découpe de ses phrases est gratuite et arbitraire.

Dans « Jungle » l'auteur semble s'interroger sur le pourquoi de l'existence :

.....
Je suis
Comme un guerrier
Désarmé

Dans la poussière des combats.
J'agonise parmi
Mes frères
Comme moi,
Assoiffés d'un secours qui ne vient pas.

Le décor des terrils au coucher du soleil l'a beau-
coup inspiré :

Entraîlles de détresse
Couvertes de flore
Sauvage
Caverneux mirage
Sur l'horizon
Quand l'oiseau
Cesse sa chanson.

Du Borinage, qu'il voit comme une « taupinière
gigantesque », il dit :

De ton ultime énergie
Qui se meurt
Naîtra une page historique.
Tu laisses pour mémoire
Tes chaînes
Schisteuses
Gravées
Sur tes horizons épurés.

La mort de son frère jumeau l'a profondément
frappé et maintes fois, quand la nuit tombe, il est
malgré lui hanté par l'idée de la mort :

Galet de l'univers
Dans le roulis
Des temps,
Doucement
Je rejoins
Le limon de la mer
J'attends
Le signal vert
Du destin
Qui clignote
Sa puissance
Au carrefour du néant.

A 14 ans, M. Savoie descendait dans la mine où
son père avait usé sa vie; à cette époque les conditions
de travail étaient pénibles et même inhumaines. Tout
celà l'a marqué, comme nombre de Borains. Mais chez
lui, cette amertume est tempérée par une foi chrétienne
sincère.

M. Savoie a choisi une voie difficile mais ce qu'il
s'efforce d'exprimer a un tel accent de sincérité qu'il
mérite qu'on s'arrête et qu'on l'écoute.

Quant à son goût pour les vers libres, qui pour le
profane ne seront jamais que de la prose cadencée,
il ne serait pas étonnant que, comme tant d'autres, il
adopte ultérieurement les formes traditionnelles.

Pour conclure, nous livrons à vos réflexions une
pensée du chroniqueur parisien Jean Duché : « Les gens
heureux que j'ai connus étaient toujours actifs. Ils cré-
aient des objets, des œuvres d'art, n'importe quoi et ce
faisant, ils se créaient eux-mêmes. *Le bonheur est un
sous-produit : il s'obtient, comme le coke, en faisant
autre chose* ».

Un jubilé au Limbourg

Il est assez rare de rencontrer des gens ayant travaillé
50 ans dans la même entreprise et cependant, ces derniers
mois, nous avons mis à l'honneur plusieurs de ces jubilaires.

Cette fois, c'est un Limbourgeois, M. Jean Colla qui
a commencé sa carrière comme nettoyeur, en juin 1913,
au dépôt de Bilzen. Un an plus tard, il était chauffeur de
locomotive et en 1917 il était déjà machiniste.



**M. Jean
COLLA**

M. Colla fut l'homme des services à longue distance;
c'est ainsi qu'il fut machiniste et plus tard conducteur
d'autorail, non seulement sur la ligne Genk - Bilzen, longue
de 50 km, mais il a également tractionné d'innombrables
trains de charbon d'Eisden à Villers, d'où ils continuaient
vers Liège.

Notre jubilaire reconnaît que le travail était dur, surtout
en hiver, et cependant il a toujours rempli sa tâche quoti-
dienne avec satisfaction.

M. Colla, qui a pris depuis peu sa retraite, jouit d'une
excellente santé. « Nos Vicinaux » le félicite et lui souhaite
de continuer encore longtemps à parcourir son beau Lim-
bourg en autobus.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de septembre-octobre 1963	Années de service	Groupe
PEETERS E., receveur	46	Anvers
PROOST E., receveur	45	»
GEENTJENS F., receveur	41	»
GEVERS C., receveur	41	»
VAN ANTWERPEN E., ou. q. 1 ^o cl.	39	»
TOURNE J., receveur	39	»
COOYMANS P., chauffeur	28	»
COLLA J., conducteur A.R.	50	Limbourg
MANGON J., chef de mouv. 1 ^o cl.	46	»
SMETS Anna, commis aux.	11	»
STRUYF Josina, sténo-dactylo	44	Flandre Occ.
NYS H., chef de service 2 ^o cl. . . .	43	»
WIEME G., conducteur él.	43	»
CAMERON G., chef de mouv. 1 ^o cl.	43	»
VANDEKEERE G., manœuvre	42	»
VANDENABEELE M., receveur	40	»
POTTIER A., conducteur él.	33	»
CLAEYS M., conducteur A.B.	30	»
HUYSVELD R., receveur	39	Flandre Or.
VAN OOSTERWEYCK P., cond. él. . . .	43	Brabant
PASTELEURS F., piocheur	43	»
DE MUYLDER F., piocheur	28	»
CHRISTIAENS E., ouv. qual. 1 ^o cl.	20	»
HOUET H., contrôleur 1 ^o cl.	45	Namur - Lux.
BACK C., contremaître	44	»
TOUL J., chef de mouv. 2 ^o cl.	44	»
TILKIN A., contrôleur	43	Liège
WILLAUMEZ A., conducteur él. . . .	35	»
BOSMANS F., conducteur él.	32	»
DEHEZ J., ouvrier qual. 1 ^o cl.	30	»
MEUBUS H., conducteur él.	27	»
DEMONCEAU H., piocheur	13	»
DERUE A., conducteur él.	44	Hainaut
LECUM E., receveur	42	»
LEDENT P., contrôleur	41	»
LEHON O., receveur	33	»
DELHOVE L., piocheur	26	»
GILLET H., receveur	21	»

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

NAISSANCES

*Nous accueillons avec joie les nouveaux bébés S.N.
C.V. et nous félicitons les heureux parents.*

ADMINISTRATION CENTRALE

Lieven chez M. D'HONDT L. (De Pinte).

ANVERS

Reinhilde chez M. VAN WESEMAEL H. (Merksem).
Luc chez M. VANGEEL J. (Ste-Katelyne Waver).
Fabian chez M. DOCKX G. (Oostmalle).
Rudi chez M. BILLIET E. (Borsbeek).

FLANDRE ORIENTALE

Mario chez M. TOLLENAERE Julien (Gand).
Guy chez M. VAN AUDENAERDE Alfons (Herzele).
Didier chez M. DROESBEKE Marcel (Erpe).

FLANDRE OCCIDENTALE

Myriam chez M. CLOET Gérard (Ostende).
Sylviane chez M. KNOCKAERT Gilbert (Nieuwkerke).
Dorine chez M. PARMENTIER Roland (Assebroek).
Ann chez M. DECLERCQ Gustaaf (Courtrai).
Carine chez M. VANDAMME Nestor (Mouscron).
Christine chez M. CLOET Willy (Middelkerke).
Anne-Marie chez M. DECEUNINCK Michel (Bellegem).

LIMBOURG

Wilfried chez M. BLEUS Gustaaf (Diepenbeek).
Linda chez M. FIDDELAERS Cornelis (Kinrooi).
Gilbert chez M. MICHIELS Alfons (Vorst-Kempen).
Kathelijne chez M. VANDECLEE Jozef (Hasselt).
Nelly chez M. DREESSEN Laurent (Genk).
Anita chez M. NUYTS Frans (Vorst - Kempen).
Lambert chez M. HENDRIKX Victor (Rekem).
Carine chez M. PIETERS Albert (Hasselt).
Karine chez M. LATHOUWERS Adolf (Koersel).
Heidi chez M. CRIJNS Camiel (Opgrimbie).

BRABANT

Marcel chez M. DEVITS René (Kester).
Eric chez M. PLETINCKX Frans (Gooik).
Kristine chez M. BILLET Gaston (Linden).
Josiane chez M. EVENEPOEL Lucien (Strijtem).
Greta chez M. DE BONTRIDDER Frans (St-Pieters Leeuw).
Dirk chez M. JANSSENS Henri (Humbeek).
Luc chez M. DE MAEYER Alfons (Breendonk).
Denise chez M. SCHEVERNELS Jozef (Haasrode).
Jozef chez M. VAN EECKHOUDT Frans (Meise).
Kathleen chez M. LAUWERS Marcel (Humbeek).
Marc chez M. DE MOOR Willy (Strombeek-Waver).
Geert chez M. VAN KERCKHOVEN Albert (Testelt).
Marleen chez M. MEERTEN Jean (Heverlee).
Marc chez M. DE LEENER Jean-Louis (Ukkel).
Christel chez M. VERGALLE Marcel (St-Kwintens Lennik).
Albert chez M. GOOSSENS Raym. (Tourinnes St-Lambert).
Karine chez M. DELLIS Charles (Loupogne).
Greta chez M. BORREMANS René (Leerbeek).
Jean chez M. MARESCAU André (Steenokkerzeel).
Fabienne chez M. CLOSE Camille (Sombrefre).

HAINAUT

Martine chez M. BOSCH Albert (Frameries).
Françoise chez M. COULON Arthur (Eugies).
Christine chez M. COLYN André (Wayaux).
Fabienne chez M. DEGRAUX Jules (Dampremy).

Roger chez M. HUBERT Noël (Châtelineau).
Dominique chez M. CASTIAU Gaston (Eugies).
Karl chez M. SURDIACOURT André (Morlanwelz).
André chez M. DENEYER Victor (Houdeng Goegnies).
Patrick chez M. TILMART Ghislain (Montignies-le-Tilleul).
Béatrice chez M. DEVUYST Roger (Houdeng Goegnies).
Fabienne chez M. BARBIEUX Robert (La Louvière).

NAMUR - LUXEMBOURG

Agnès chez M. DHEUR Jules (Ben Ahin).
Béatrice chez M. FERY Joseph (Clavier).
Claudine chez M. FREDERICK Emile (Mariembourg).
Joseph chez M. MOINY Robert (Forville).
Nadine chez M. STEVANT Albert (Noville-les-Bois).
Michelle chez M. DELBART Joseph (Ermeton s/Biert).
Josiane chez M. WIAME Jean (Bouge).

LIEGE

José chez M. CORNET Yvan (Bressoux).
Paul chez M. HEINE Paul (Ligny).
Francine chez M. MOHR Rodolphe (Herbesthal).
Viviane chez M. PREGARDIEN Gabriel (Xhendessele).

MARIAGES

*Nos plus vives félicitations et nos vœux de bonheur
aux jeunes mariés.*

FLANDRE ORIENTALE

M. DE BRUYCKER Gaston a épousé Mlle OSSELAER M.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. SAUDEMONT Freddy a épousé Mlle ELIGIUS Andréa.
M. BEARELLE Aloïs a épousé Mlle VANTOMME Maria.

LIMBOURG

M. MOONS Willy a épousé Mlle BEETS Suzanna.
M. BAETEN Joseph a épousé Mlle HOUSEN Helena.
M. TERRIERE Sylveer a épousé Mlle MICHIELS Maria.

BRABANT

M. MEERT Albert a épousé Mlle DE PAUW Maria.
M. SAELENS Georges a épousé Mlle DURANG Anna.
M. DARCHE Gilbert a épousé Mlle MERRIS Yvonne.

HAINAUT

M. CLAVIE Robert a épousé Mlle FIEVET Valentine.
M. DANDOIS Richard a épousé Mlle BUGHIN Erika.
M. HUART Marcel a épousé Mlle GODEFROID Monique.
M. SCHELLEBROODT Daniel a épousé Mlle DUPRET M.
M. THIELS Albert a épousé Mlle DUFOSSEZ Simone.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. DE MAERTELAERE A. a épousé Mlle LAMOTTE G.
M. DUJEU Roger a épousé Mlle HENRY Josiane.
M. PONSART Francis a épousé Mlle MICHAUX Chantal.

LIEGE

M. JANS Pierre a épousé Mlle YUNKER Mathilde.
M. MARX Marcel a épousé Mlle SMETS Marie-Louise.

RECRUTEMENT

A L'ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle A. Coune a débuté le 1-10-1963 comme dactylographe.

Le 18-11-1963, Mlle A. Van den Abeele est entrée également au service de la Dactylographie (I.G.).

Nous leur souhaitons la bienvenue.

MISES A LA RETRAITE

AU GROUPE NAMUR - LUXEMBOURG

M. H. HOUET
Contrôleur

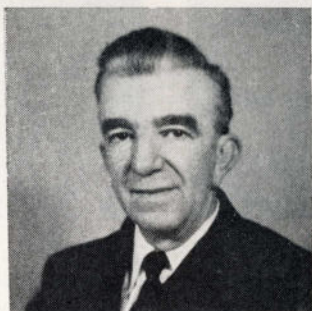
M. Houet a débuté comme receveur à Marloie le 1-7-1918. Il passa à Amberloup en 1932 où il fut nommé chef-receveur en 1935. L'année suivante, il fut transféré à Namur;



dans cette ville, il fut nommé chef de station en 1943. Un an plus tard, il fut transféré à Burdinne où il occupa la jolie station pendant 17 ans. En 1949, il y fut nommé contrôleur et, en 1960, il eut la satisfaction d'être classé comme agent d'élite. M. Houet a fait preuve, durant toute sa carrière, d'une grande conscience professionnelle et d'un esprit de débrouillardise apprécié de ses supérieurs.

M. J. TOUL
Chef de mouvement de 2^e cl.
44 ans de service.

M. Toul a débuté comme receveur à Bastogne, le 25 mai 1919. Lorsqu'on substitua les autorails au tram à vapeur, il devint conducteur à Arlon. Deux ans plus tard, en 1936,



il passa chef conducteur. En 1937, il fut promu contrôleur à Namur et, en 1939, il fut désigné comme chef de station de 2^e cl. à Manhay;

puis il fut muté à Arlon en 1946 où il fut nommé chef de station de 1^{re} cl. en 1956. Il passa ainsi 17 années à Arlon et fut pensionné comme chef de mouvement de 2^e cl., grade qu'il obtint en 1959. Dans ce poste éloigné, M. Toul a eu à assurer la continuité du trafic dans des conditions climatiques souvent très pénibles.

LIMBOURG

M. Jos MANGON
Chef de mouvement de 1^{re} cl.

C'est le 10 septembre 1917 que M. Mangon a débuté sur la ligne Oreye - St Trond qui faisait partie de ce que l'on appelait, à l'époque, le groupe d'Oreye.

En 1928, cet ensemble de lignes fut repris par le groupe du Limbourg. M. Mangon fut nommé chef de station de 2^e cl. le 1-1-1939 et passa à la 1^{re} cl. deux ans plus tard. Ensuite, il fut promu chef de dépôt de 1^{re} cl. en 1942 et, finalement, chef de mouvement de 1^{re} classe en 1956.

M. Mangon a passé dans la gare de St Trond la plus grande partie de sa carrière exemplaire et, pendant 11 années, on a pu voir son épouse, Mme Anna Smets-Mangon, travailler à ses côtés en qualité de commis auxiliaire.



Au cours d'une cérémonie organisée le 14 août dernier et à laquelle assistaient M. Goovaerts, ingénieur principal - chef de service et M. Peeters, chef de service, ce dernier a fait l'éloge du nouveau retraité, après quoi un vin d'honneur fut servi.

DANS CE CAS, LES HEURES D'UTILISATION DOIVENT ETRE MENTIONNEES SUR LA CARTE D'IDENTIFICATION.

R. : Mais alors ? Qu'est-ce qui s'était passé ?

B. : Le père de ces élèves a cru probablement qu'un abonnement, quel qu'il soit, peut être utilisé au gré de chacun.

R. : Cela n'est exact que dans le cas d'un abonnement ordinaire.

B. : Ensuite, au cours de la discussion avec le chef de dépôt, celui-ci n'a pas réussi à convaincre son interlocuteur.

L'Administration Centrale a joué son rôle de médiateur : les enfants ne prennent plus l'autobus qu'à 12 h. et à 13 h. 30, mais leur carte d'identification porte la mention des heures d'utilisation.

Les propos du contrôleur BOUDARD

RECEVEUR : Quand je vois un bus rempli d'écoliers, je pense toujours à ce dessin humoristique où l'on voit un « school-bus » américain avec des enfants hurlant aux fenêtres; le conducteur est entré dans une cabine téléphonique, il a pris le cornet et dit : « Allo ? La compagnie de transport de dynamite ? Est-ce que la place de conducteur est encore libre ? »

BOUDARD : On a parfois aussi des ennuis avec des pères de famille ! Ce que je vais vous raconter est arrivé récemment sur une de nos lignes :

Un père de famille nombreuse avait pris pour ses enfants des abonnements scolaires de 1 voyage ALLER et RETOUR par jour.

Que font d'une façon générale, les enfants qui ont de tels abonnements ?

R. : Ils effectuent le matin leur voyage ALLER, vers l'école, et le soir, leur voyage retour.

B. : Evidemment. Mais ce père de famille possédait une voiture et comme il désirait que ses enfants reviennent manger à la maison à midi, il s'arrangeait pour les transporter, dans son auto, deux fois par jour; seulement il entendait choisir l'heure de ces voyages en auto SELON SES PROPRES POSSIBILITES.

Cet arrangement dura jusqu'au jour où un receveur-conducteur, plus attentif que les autres, s'aperçut qu'à midi des enfants revenant de l'école située dans le centre de la ville, lui présentaient un abonnement dont la case du jour n'avait pas encore été barrée pour le voyage ALLER, qui normalement avait dû avoir lieu. Il annula donc l'ALLER et le RETOUR.

R. : Que fit le père au début de l'après-midi ?

B. : Il alla demander au conducteur-receveur pourquoi il avait annulé la case alors que d'après lui ses enfants avaient encore droit de faire un voyage.

Il alla réclamer ensuite chez le chef de dépôt et le jour même il écrivit à l'Administration Centrale.

R. : Mais dites un peu, chef, est-ce que les enfants n'avaient pas le droit de voyager UNIQUEMENT PENDANT L'HEURE DE MIDI ?

B. : Bravo ! Mais oui ! Le règlement dit :

« Les abonnements pour 6 déplacements ne sont NORMALEMENT valables que pour un seul voyage aller LE MATIN et pour un seul voyage de retour LE SOIR », mais exceptionnellement, en vertu du § 5 de l'alinéa B de l'article 30 - Abonnements scolaires - du fascicule A, il peut être délivré un abonnement scolaire pour 1 voyage « aller et retour » par jour PENDANT L'HEURE DE MIDI.

FLANDRE OCCIDENTALE

Echos d'Ostende



Mlle Josine Struyf,
sténo-dactylographe.

Qu'un agent féminin des Vicinaux ait terminé sa carrière à 65 ans, après 44 années de service, nous a

paru assez exceptionnel pour justifier une interview de l'intéressée.

Mlle Josine Struyf entra, en 1919, au service de la Société S.E.L.V.O.P. qui exploitait les lignes du littoral pour le compte de la S.N.C.V. Agée de 21 ans, elle venait de revenir de France à Ostende, sa ville natale, d'où elle avait été évacuée en août 1914.

Elle fit ses débuts dans des bureaux situées à la place Vander Zweepen, près de l'ancienne gare des chemins de fer. Elle connut immédiatement des longues prestations de 7 h 30 à 20 h, car il fallait dresser la liste des dommages de guerre. Par la suite, elle a été sténo-dactylo auprès de 4 directeurs successifs : M. De Cuyper, M. Courtens, tous deux décédés, M. Van Yperzele de Stribou et, depuis la reprise de l'exploitation par la S.N.C.V., M. Storms.

Pour ne pas utiliser une expression triviale, nous dirons que Mlle Struyf a eu, et a toujours, un tram... dans son cœur et elle a de bonnes raisons pour cela. En effet, son père posa les rails de la ligne vicinale Ostende - Nieuport, et son propre frère M. Albert Struyf, qui fut pensionné, en 1955, comme chef des Voies et Travaux, à Ostende, a construit de nombreux kilomètres de lignes ferrées... qu'il dut démonter 40 ans plus tard.

Mlle Struyf est heureuse d'avoir pu continuer à travailler en bonne santé jusqu'à 65 ans et comme elle profite depuis sa naissance, de l'air iodé d'Ostende, il ne lui sera pas difficile de suivre l'exemple de son frère ! C'est ce que nous lui souhaitons.

CAMERON GUILLAUME
Chef de mouvement de 1° cl.



M. Cameron est entré au service de la S.E.L.V.O.P. le 15-5-1920 à Ostende, comme receveur. En 1937, il fut nommé contrôleur ff. et en 1944 obtint sa nomination définitive. En 1949 il devint chef de dépôt de 1° cl. et en 1951 il fut promu chef de mouvement de 1° cl.

LES LONGUES CARRIERES



Gevers K.

Est entré en service le 18-5-22. Il a terminé sa carrière comme receveur à Merksem.



Lecum E.

Est entré en service comme receveur à La Louvière et toute sa carrière il a été attaché au même dépôt.



Tilkin A.

Entré en service comme receveur à Liège le 18-6-20. Nommé brigadier en 1934, il fut promu contrôleur en 1939.



Derue A.

Est entré en service, le 27-6-14. Au moment où il a été pensionné, il était conducteur électrique à Casteau.



Clymans P.J.

Est entré en service le 12-8-18. Il a été pensionné à Turnhout comme chef-receveur.



Digneffe A.

Est entré en service le 2-2-1926 à Liège. Il a été pensionné comme conducteur sélectionné.



Peeters E.

Est entré en service, le 1-10-27, comme receveur à Anvers où il a terminé sa carrière.



Geentjes Fr.

Est entré en service, le 1-10-22, comme receveur à Oostmalle où il a terminé sa carrière.



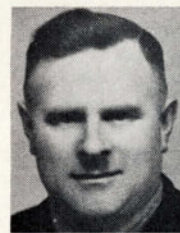
Van Antwerpen

Est entré en service, le 19-8-20, à l'atelier de Merksem. Il a été pensionné comme ouvrier qualifié de 1° cl.



Proost E.

Est entré en service, le 28-6-28, comme receveur à Turnhout où il a terminé sa carrière.



Huysveld R.

Est entré en service, le 27-4-24, comme receveur à Destelbergen qu'il n'a pas quitté durant sa carrière.



Tourné J.

Est entré en service, le 1-8-24, comme receveur à Merksem où il a terminé sa carrière.

L'Hommage aux morts des deux guerres à l'Administration Centrale

Le lundi 11 novembre, dans le hall d'honneur de l'Administration Centrale, a eu lieu la cérémonie annuelle de l'hommage aux morts des deux guerres.

A 10 h. 30, M. Hoens, Directeur Général, précédé de deux huissiers portant une splendide couronne de chrysanthèmes et d'œillets, vint s'incliner devant le Mémorial rappelant le sacrifice de nos collègues morts pour la défense de nos libertés. A sa suite, M. J. Cuvelier, Directeur du groupe du Brabant, rendit un hommage fleuri au nom des ateliers et du Mouvement de Cureghem. Puis vinrent, successivement M. Baggerman au nom de l'Espoir Vicinal, M. Vanderbruggen au nom de l'Amicale des Résistants et des Combattants et M. Van den Eede au nom du Cercle Entre-Nous.

Tandis que les délégations déposaient leur gerbe de fleurs, les porte-drapeaux de l'Amicale et de l'Espoir Vicinal encadraient le monument.

Après un moment de recueillement, M. le Directeur Général vint remercier chacun des assistants.

Vue de la stèle commémorative où sont gravés les noms de 160 agents morts, fusillés ou disparus au cours des deux guerres.



La cérémonie patriotique du souvenir, A CUREGHEM

Chaque année, à la veille du 11 novembre, la direction du groupe du Brabant et le personnel des bureaux et ateliers se rassemblent, à 16 h. 45, dans la cour du dépôt de Cureghem, devant le mémorial aux trois agents fusillés en 1940-1945.

Cette cérémonie traditionnelle a eu lieu le vendredi 8 novembre.

Dans son allocution, M. Janssens,

Inspecteur principal, rappela qu'il y a près de 50 ans, notre pays était envahi et que durant 4 ans des milliers des nôtres tombèrent sur le front de l'Yser; en 1940, l'histoire se répéta, et notre pays subit une nouvelle occupation.

« Mais », dit M. Janssens, enchaînant en flamand, « à quelque chose malheur est bon; nous avons vu du-

rant ces sombres années fleurir une entraide, une fraternité qui se concrétisa dans les plus héroïques actes de résistance aussi bien que dans la distribution de vivres. Je vous demande, au nom des camarades dont nous allons honorer la mémoire, de conserver intact cet esprit parmi vous. »

M. Cuvelier, Directeur, vint alors déposer une gerbe devant la plaque commémorative; il fut suivi par M. Baggerman, président de l'Espoir Vicinal et par diverses délégations des ateliers, du Mouvement et des Voies et Travaux, des dépôts d'Uccle - Calevoet, de Louvain et de Tirlemont, conduites par leurs chefs respectifs.

Les porte-drapeaux inclinèrent leurs étendards et le trompette sonna un dernier appel; la brève mais émouvante cérémonie était terminée.



La Direction et le personnel de Cureghem écoutent l'allocution de M. Janssens, Inspecteur principal.

NECROLOGIE

Agents

ANVERS

VERCAUTEREN J., receveur, 57 ans.

BRABANT

TONDEUR G., ouvr. qual., 1^o cl., 34 ans.

DE BLAESER E., receveur, 44 ans.

THIBAUT H., brigadier, 58 ans.

MASSIN V., conducteur A.B., 31 ans.

HAINAUT

MEUNIER R., ouvrier qual., 49 ans.

LIEM L., receveur, 42 ans.

LIEGE

NIJSSSEN H., receveur, 52 ans.

LA CEREMONIE DE REMISE DE DECORATIONS A ANVERS

Lors de la remise des décorations aux agents du groupe d'Anvers, qui a eu lieu à Merksem, le 26 octobre dernier, un hommage a été rendu à deux agents MM. Dupont et Van Sundert qui avaient passé chacun un demi-siècle au service de la S.N.C.V.

A 10 heures, M. Vermeire, Directeur, souhaita la bienvenue à l'assistance. A ses côtés, avaient pris place M. Van Habost, ingénieur en chef, M. Neyen, ingénieur principal - chef de service, M. Lelievre-Damit, ingénieur, M. Cuvelier, Inspecteur technique, MM. Boogaerts et Van Wesemael, ingénieurs techniciens, Mlle Cornelissens, assistante sociale et plusieurs chefs de service.

Dans son discours, M. Vermeire souligna la fidélité à l'entreprise des nombreux agents qui allaient être décorés et mit en valeur les résultats obtenus par les conducteurs d'autobus du groupe, qui se sont classés 2ème pour le meilleur coefficient en matière d'accidents-tiers avec responsabilité.

M. le Directeur s'adressant ensuite aux jubilaires, les pria de venir prendre place près de lui, sur la scène; il évoqua alors brièvement leur carrière respective.

On nous a signalé que parmi les décorés, se trouvait M. Jules Smits, conducteur d'autobus à Broechem, qui pendant

25 ans ne s'est pas absenté une seule fois; ce cas de conscience professionnelle et d'exactitude méritait d'être souligné.

La partie récréative fut assurée par un orchestre avec le concours très apprécié d'un collègue, M. Jos Hendrickx, qui se révéla un excellent animateur-humoriste.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

CHEVALIER

DE VOS J., chef d'atelier 1° cl.

PALMES D'ARGENT

STAQUET A., ouvrier qual. 1° cl.
FRAEYMAN A., chef receveur.
VERMEIRE K., ouvrier qual.

MEDAILLE D'OR

VERSCHUEREN V., receveur.
VERSTRAELEN J., conducteur.
CLAES H., conducteur.
DE BACKER L., receveur.
JANSSENS C., receveur.
SCHEPERS P., receveur.
VAN DYCK P., receveur.
VAN TRICHT L., manœuvre.
VERWERFT L., conducteur.
WAGHEMANS C., receveur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ans de service

CROIX CIVIQUE 2° CL.

VERSTAPPEN H., contrôleur.

MEDAILLE CIVIQUE 1° CL.

BOIY H., conducteur él. CRABBE G., brigadier. DE VOS F., ouvrier qual. ENGELEN L., ouvrier qual. GOMMERS L., receveur. LENAERTS F., piocheur. OOMS L., ouvrier qual. 1° cl. ROM-BOUTS Th., ouvrier qual. VAERTEN J., ouvrier qual. VAN DEN BOSCH P., conducteur él. VAN GILS P., conducteur él. VAN LOON L., brigadier. VERSMISSEN A., conducteur él. WILS F., receveur. WUYTS J., receveur. ADRIAENSSENS P., ouvrier qual. COOPMANS J., conducteur él. DE BEUKER L., ouvrier d'élite. FRANS F., conducteur A.B. IN 'T VEN J., conducteur A.B. JENNEN F., piocheur. LUYTEN J., receveur. MI-CHIELSEN J., conducteur A.B. MOORT-HAMER A., conducteur él. ORIS W., conducteur él. STAPPAERTS J., conducteur él. VAN AERSCHOT L., conducteur él. VERMEULEN J., brigadier. CLOOS-TERMANS F., ouvrier d'élite.

25 ans de service

MEDAILLE CIVIQUE 2° CL.

COOLS J.B., DE WILDE J., HEYLEN F., HEYSELBERGHS J., MEEUS J., SCHUDDINCK L., SERNEELS J., SMITS J., STRIJMANS J., VAN BAKEL R., VERVECKEN J., WILS P., COOLS E., MERTENS E.

Nouvelles de nos groupes

Brabant

Une mise à la pension.

La remise d'un cadeau au contrôleur N. Paternoster, atteint par la limite d'âge, a eu lieu le 31-10-1963 dans la salle de réunion de la rue Eloi en présence de nombreux collègues. Ce témoignage de sympathie mettait le point final à la carrière digne d'exemple de ce contrôleur consciencieux, qui entra au service de la S.N.C.V. en 1915, au dépôt de Leerbeek, et qui fut nommé contrôleur en 1935.

M. Janssens trouva les mots qu'il fallait pour rendre hommage à ce contrôleur dévoué.

Hainaut

Le 26 octobre dernier, M. BLAIRON Herman, de Merbes-le-Château a trouvé un portefeuille contenant 6.100 F. et l'a remis à son propriétaire.

M. TOUSSAINT Gérard, conducteur A.B. à Solre-sur-Sambre a trouvé et remis un porte-monnaie.

M. Florent GOBERT, receveur, a trouvé et remis un portefeuille sur la ligne Frameries-St-Ghislain.

M. SPLINGARD Roger a trouvé et remis un porte-monnaie contenant 4.260 F.

Namur-Luxembourg

M. LALLEMAND René (Bouillon) a trouvé par deux fois un porte-monnaie.

M. MASSART Arthur (Onoz) un sac de dame contenant 1.542 fr.

M. LAMBERT Fernand (Namur), M. LONCHAY Joseph (Manhay), M. ANTOINE Léon (Namur). Ce dernier a trouvé un porte-monnaie contenant 1.045 fr.

NECROLOGIE

Pensionnés

BRABANT

DE HAES J., 63 ans.
VAN BELLE E., 81 ans.
BORREMANS G., 86 ans.
RENDERS Th., 66 ans.
SMEESTERS K., 68 ans.
ROELANTS E., 70 ans.

FLANDRE OCCIDENTALE

MERLEVEDE C., 85 ans.
MOLENAER L., 77 ans.
CROCK C., 80 ans.
LAGAST A., 75 ans.
DEWULF E., 84 ans.
VAN NIEUWENHUYSE E., 76 ans.

LIMBOURG

PAQUE W., 74 ans.

HAINAUT

FIEVET H., 63 ans.
BINARD J., 63 ans.
LEBRUN J., 68 ans.
VEKEMAN E., 69 ans.
SCLIFFET V., 66 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

ROUSSEAUX A., 60 ans.
GOFFIN J., 65 ans.
LECLERCQ C., 71 ans.
CHAIDRON A., 55 ans.

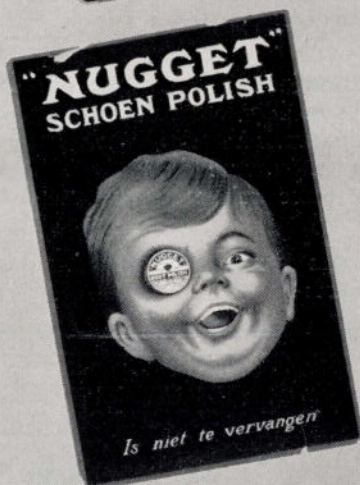
LIEGE

ROSSILLION J., 85 ans.
GROSJEAN C., 65 ans.
PIRONET J., 78 ans.

ACTES DE PROBITE

L'agent JABON - dépôt Jodoigne - a trouvé au cours de son service un portefeuille contenant la somme de 1.225 F. A son passage à Overijse, il a remis cette somme au chef de ce dépôt et le propriétaire a pu récupérer son bien quelques heures après.

Les vitrauphanies publicitaires des tramways d'avant-guerre



(Cliché obligeamment prêté par « Euromedia »)

AU cours d'une des réunions du Comité des Amis du Musée du Tram qui précéderent l'inauguration, en mai 1962, du Musée de Schepdaal, l'un des membres proposa d'effectuer des recherches dans les dépendances des dépôts de tramways afin d'y retrouver des vitrauphanies publicitaires datant de 1925 à 1935.

La plupart des membres de ce comité ont entre 20 et 30 ans, ils n'ont jamais connu les marques commerciales de cette époque et ils ne s'intéressent pas spécialement à l'histoire de la publicité par affichage. Cependant, tous applaudirent à cette initiative, car ils comprenaient qu'en recréant fidèlement la décoration typique de ces anciennes voitures de transport en commun au moyen d'affichettes publicitaires appropriées, une grande partie des visiteurs parviendrait à situer l'époque aussi sûrement qu'en examinant, sous le châssis, le millésime de la plaque du constructeur.

Le jeune et actif président, qui lui non plus n'avait jamais entendu parler de l'huile Spidoléine ou de l'apéritif Berni, fit remarquer qu'il faudrait se montrer très prudent et ne pas coller, sur des vitres de véhicules ayant circulé à la fin de siècle dernier, des réclames de produits lancés après l'armistice de 1918.

Les recherches entreprises furent décevantes car, depuis lors, trente années et une guerre ont passé.

Mais au sein de ce comité siégeait également un fonctionnaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux qui se souvint opportunément, avoir décliné « rosa - la rose » avec M. Pierre Lacroix, un des dirigeants actuels de la fabrique de papiers peints Peters-Lacroix, firme qui, il y a quarante ans, était le plus important producteur du pays en vitrauphanies publicitaires. Rendez-vous fut pris et très obligeamment, MM. Pierre et Willy Lacroix firent cadeau au Musée du Tram d'un lot d'anciennes vitrauphanies extraites de leurs archives.

Les travaux d'aménagement des voitures et des locaux occupèrent toutefois le personnel jusqu'au jour de l'ouverture et l'on ne put placer des vitrauphanies que dans une seule voiture; depuis lors, d'autres voitures ont été décorées.

Entrons ensemble au Musée de Schepdaal et montons à bord de la A9314 qui porte la plaque Z (Zuen) où nous allons trouver un échantillonnage assez étonnant de messages commerciaux, d'il y a trente à quarante ans, et qui ressemblent à des diapositives. Voici une réclame de poudre à lessiver, curieusement appelée Jeanne d'Arc, qui permet aux jeunes de 1963 de voir que leurs grand-mères faisaient habituellement la lessive dans un baquet de bois.

Avec l'image suivante, l'artiste a probablement voulu évoquer l'obscurantisme du Moyen-âge, en représentant une châtelaine vêtue d'une longue robe; cette Mélisande, chaussée de poulaines, se dresse sur deux ampoules électriques tandis que son index indique le nom de la firme qui recommande ce mode d'éclairage.

En voilà une autre qui fait physiquement mal à regarder. Une jeune bonne frotte vigoureusement la taque noire d'une cuisinière au charbon; mais tandis que le dos voûté, elle applique « la pâte incomparable Cora », son visage tourné à 90° exprime une douleur atroce, on devine qu'elle a dû se briser quelques vertèbres. La réclame suivante est également de conception étonnante : pour prouver que la chicorée « MONDIALE » mérite son nom,

l'artiste a dessiné deux tasses posées sur un plateau et remplies de café brûlant; il s'en échappe une fumée formant une sorte de champignon atomique d'où émerge une mappemonde. Les dessinateurs de l'époque semblaient d'ailleurs être obsédés par le désir de faire admettre aux futurs clients que le produit recommandé par eux était connu dans le monde entier. Dans cette même voiture de tram, voici une vitrauphanie reproduisant un pot de couleur d'émail Colorin d'où s'écoule une sorte de crème blanche qui dégouline sur la Sibérie, recouvre le Pacifique et envahit le Japon.

Un sujet classique également mais déjà périmé à l'époque, c'est l'utilisation des gnomes et des nains. En voici, montés sur des échelles et nettoyant un soulier brillant comme un miroir.

Voilà une jeune femme callipyge, coiffée d'un bonnet phrygien; cette Marianne, s'appuyant sur la dernière édition du journal « La Wallonie », plane dans un ciel d'encre, annonciateur sans doute d'orages politiques.

Dans une autre voiture, nous trouvons un séduisant boxeur, aux lèvres maquillées; son short s'orne à la taille d'un ruban tricolore belge; il vient d'envoyer au tapis, pour le compte, un adversaire à la peau verte dont le short rouge porte les mots « Imitation - Contrefaçon » Second Patches; il faut beaucoup de bonne volonté et d'attention pour se rendre compte que « SECOND PATCHES » sont des pièces permettant de réparer, sans dissolution, les crevaisons de chambres à air.

La Société Royal Axminster a voulu, sans doute, montrer ses possibilités de fabrication de tapis, et cela nous permet d'admirer, trente ans plus tard, une vue du péristyle de la Bourse de Bruxelles recouvert d'un immense tapis d'Orient.

Parmi les vitrauphanies que l'on peut voir dans diverses voitures du musée de Schepdaal, il y a quelques sujets qui connurent un succès indéniable, au point qu'elles furent utilisées comme affiches, tel par exemple le Romain drapé dans un péplum chevauchant une sorte de monture au poil rouge zébré de blanc et brandissant

une bouteille d'apéritif. Il en fut de même de la célèbre affiche du nègre fumant trois cigarettes à la fois. Un dessin qui fut utilisé pendant plus de trente ans, est celui du petit groom souriant portant comme monocle, dans l'œil droit, une boîte de cirage.

Ces cellophanes publicitaires avaient comme dimension 16 cm x 22 cm. Il exista des modèles plus larges que les autres et qui se plaçaient sur les vitres des portes de communications des voitures de tramways. Une des plus régulièrement utilisées à cet effet, représentait un gros bourgeois hollandais du XVI^e siècle ayant devant lui un pot à tabac en porcelaine de Delft et fumant une anachronique cigarette.

En regardant ces affichettes, on est étonné de constater à quel point le goût des artistes publicitaires et même du public a évolué en quarante ans. La plupart de ces compositions semblent vieillottes et quelque peu ridicules même aux gens d'un certain âge; quant aux jeunes qui préparent les « Beaux-Arts » ou qui suivent des cours de Publicité, ils jugent que ces dessins sont le comble du mauvais goût. Et pourtant, au concert, nous constatons que les œuvres musicales conçues et exécutées de 1915 à 1930 conservent toujours la faveur des mélomanes et que, sur le plan pictural, les œuvres de Dufy, Matisse, Braque et autre Picasso, sont toujours très recherchées et très cotées.

Bien sûr, il est toujours dangereux d'établir des comparaisons, mais de même que la chansonnette 1963 paraît à beaucoup supérieure aux chansons de 1900, il est certain que les conceptions publicitaires de notre époque ont un caractère autrement percutant et efficace que celles de 1925.

Néanmoins, ces échantillons de vitrauphanies publicitaires qui ont déjà 40 ans d'âge constituent une collection unique et qui est désormais à l'abri de toute destruction; c'est une tranche intéressante de l'histoire de la publicité par affichage parce qu'elle est restituée dans son cadre véritable.

Et ainsi le Musée des tramways se complète d'un musée des arts publicitaires !

Un nom à retenir

GRONINGEN

Au moment où la S.N.C.V. augmente le nombre de ses autobus fonctionnant au gaz propane, il est intéressant que nos lecteurs soient tenus au courant d'une importante découverte.

Groningen est le chef-lieu de la province du même nom, au N.-E. des Pays-Bas.

A cet endroit, deux sociétés pétrolières associées (la Standard Oil et la Royal Dutch/Shell) ont foré et découvert une énorme nappe de gaz naturel. La concession comprend toute la province de Groningen et plusieurs puits sont déjà productifs.

La nappe contiendrait 500 milliards de m³ de gaz naturel, réserve 2 à 3 fois plus importante que celle de Lacq au sud-ouest de la France qui, en son temps, défraya la chronique et dont le gaz est amené aujourd'hui jusqu'aux départements du Nord.

Le gisement de Groningen bénéficie d'une situation géographique

avantagée car un certain nombre de villes importantes des pays limitrophes ne se trouvent guère à plus de 50 km de la frontière.

On prévoit que la **production quotidienne**, en 1964, d'un seul puits, celui de Slochteren, s'élèvera à 6 millions de m³. Récemment la Nederlandse Aardolie Maatschappij (N.A.M.) annonçait qu'elle remontrait ses estimations relatives aux réserves à 1.100 milliards de mètres-cubes.

Le gaz naturel, a déclaré le directeur de la N.A.M., se trouve concentré dans un énorme gisement s'étendant en dessous de toute la province de Groningen.

Ces réserves deviennent ainsi les secondes plus importantes du monde: elles se classent après les énormes réserves américaines (7.500 milliards de m³), mais dépassent sensiblement les réserves sahariennes d'Hassi R'Mel (600 milliards de m³).

PETITE TABLE DE RECONVERSION

1 t de lignite =	0,6 t de houille
1 t prod. pétr. =	1,5 t de houille
1.000 m ³ gaz nat. =	1,33 t de houille
1.000 kWh =	0,6 t de houille

Les quantités d'énergie en « tonne équivalent charbon » (T.E.C.) correspondent à des additions qui ne « s'additionnent pas » (kilowatt-heure, tonne de pétrole, mètre cube de gaz, tonne de houille, etc...). Pour faciliter toutefois les calculs, les économistes se servent de la table de reconversion ci-dessus; grâce à cette dernière, toutes les sources énergétiques sont converties en T.E.C. Un bilan, des comparaisons entre pays, entre besoins et ressources deviennent ainsi possibles.

Esso-Nouvelles.



L'hiver est là...

ATTENTION AU CO

le gaz qui tue!

L'OXYDE DE CARBONE

Ces morts et ces troubles ont le plus souvent pour cause des émanations d'oxyde de carbone (CO en langage chimique). Il s'agit d'un gaz très toxique, plus léger que l'air, sans couleur ni odeur. Comme nous l'avons dit on le trouve dans le gaz d'éclairage et il se dégage dans les poêles à feu continu et dans tous les appareils de chauffage alimentés au charbon.

On ne compte plus les méfaits de l'oxyde de carbone qui sont chaque fois les résultats d'une imprudence : poêle en mauvais état, porte de chaudière laissée entr'ouverte, cheminée fissurée; et en ce qui concerne le gaz : tuyaux d'alimentation détériorés, brûleurs éteints par un liquide qui déborde, ouverture irrégulière d'un robinet, etc.

Ces risques sont connus. Des mises en garde sont prodiguées chaque année. Nous ne les renouvelerons pas ici.

L'AERATION DES PIECES

Nous nous bornerons à un conseil de prudence qui a l'avantage de s'appliquer à tous les moyens de chauffage (à l'exception du chauffage central ou du chauffage électrique que l'on peut considérer comme sans danger),

Ce conseil est le suivant : Ne vous calfeutrez pas. Toute vie est impossible dans un local étroitement clos. Les gaz toxiques produits par les appareils de

chauffage s'accumulent. L'oxygène ne se renouvelle pas. L'asphyxie ne saurait tarder.

Une pièce doit être aérée. L'appel d'air doit être proportionné aux besoins de l'appareil de chauffage utilisé. L'afflux d'air passant sous les portes n'est pas toujours suffisant.

Les gaz brûlés plus ou moins dangereux ou toxiques doivent être évacués, quel que soit l'appareil utilisé.

Le meilleur dispositif d'évacuation, est le conduit de fumées étanche, ou cheminée. S'il n'existe pas de conduit, ce qui est parfois le cas pour des appareils dits « autonomes » qui utilisent de nouveaux procédés de chauffage et ne produisent que des quantités insignifiantes d'oxyde de carbone, la pièce doit quand même être suffisamment ventilée pour éviter la raréfaction de l'oxygène, qui, elle aussi, est un facteur d'asphyxie.

Vous qui, à juste titre, haïssez les courants d'air, rappelez-vous cependant la technique macabre de certains candidats au suicide : ils collent des papiers aux portes et aux fenêtres, partout où peut se glisser un filet d'air pur. Puis ils ouvrent les robinets à gaz.

A trop calfeutrer, vous risquez d'établir les conditions d'un suicide involontaire : et vous exposez tous ceux qui vivent au foyer, et notamment les jeunes enfants si vulnérables à l'asphyxie, à un terrible danger.

J. L.

Berliet-Informations

La S.N.C.V. possède plus de 125 dépôts et garages disséminés dans tout le pays. De ce fait, un grand nombre de nos agents habitent en dehors des villes et la plupart d'entre eux ne disposent pour se chauffer que de poêles à charbon ou au bois.

Dans la journée, la ménagère peut surveiller son feu, mais la nuit, ce genre de chauffage reste dangereux.

UN GAZ INVISIBLE ET SANS ODEUR TUE CHAQUE ANNEE, DANS NOTRE PAYS, PRES D'UNE CENTAINE DE PERSONNES. Il s'agit de l'oxyde de carbone, contenu aussi dans le gaz d'éclairage, et qui naît dans tous les appareils de chauffage contenant du charbon.

NE VOUS CALFEUTREZ PAS

L'hiver est là, avec ses frimas. La saison est revenue des portes closes et des feux allumés. Et, comme chaque année, les pages de faits divers des quotidiens s'enrichissent d'une nouvelle rubrique : l'asphyxie.

On compte certains jours d'hiver, jusqu'à quatre décès par asphyxie dans des pièces trop hermétiquement fermées.

Nombreux sont aussi ceux qui échappent à la mort sans le savoir. Ceux qui, pris de somnolence, dans la moiteur d'une pièce surchauffée, ont fait effort pour ne pas s'endormir et, pour dissiper leur migraine, ont ouvert la fenêtre.

D'autres peuvent bénir leur chance. Comme cette femme qui, s'étant assoupie, fut éveillée par les jappements angoissés de son chien. Prise de nausées, la tête lourde, elle entreprit de se traîner jusqu'à la fenêtre. Elle allait atteindre l'espagnolette lorsqu'elle s'écroula. Son coude, heureusement, heurta la vitre qui se brisa. Elle fut ainsi sauvée elle et son chien.

— Allons, Jules, continues à essuyer. Tu auras tout le temps de voir la télévision durant la soirée...



TEA HENDERSON

Un semi - métro pour les clients d'un grand magasin AU TEXAS

INTRODUCTION

Un de nos correspondants de la première heure, M. L. Clessens, de Liège, nous a envoyé un article qui traite d'un sujet qui lui tient à cœur et qui ne manquera pas d'intéresser nos lecteurs; les transports dans les grands centres urbains.

Nous laisserons cependant à l'auteur la responsabilité de ses conclusions.



Au-dessus : Deux des motrices, type P.C.C., rachetées à Washington, passent près de l'entrée des voies en souterrain. Remarquez la simplicité du dispositif de suspension du fil de contact.

Au centre : A l'intérieur du tunnel. Les rails semblent être posés dans la masse du béton et la ligne de contact est supportée par des croisillons.

En dessous : la station de métro aux magasins Leonards; quand les magasins sont fermés, un escalier conduit à la rue.

Le Nouveau Monde ne cesse de nous étonner par ses réalisations pleines d'audace et de sens pratique ! Cette fois, il s'agit de la construction d'un « métro », par un important commerçant, à l'usage de sa clientèle, entre un parking éloigné et ses magasins dans le centre.

La ville de Fort Worth (350.000 habitants), située en plein cœur du Texas, sur les rives de la Trinity River, possède une université et une raffinerie de pétrole.

En plein centre de Fort Worth, on trouve un complexe géant de magasins : les « Leonards Department Stores » s'étendant sur une superficie de 450.000 mètres carré env. Les magasins Leonard occupent 2.000 employés (malgré les « self-services ») et comptent 185 départements différents. En plus de tout ce que l'on trouve dans nos plus grands magasins, on peut aussi s'y procurer, par exemple, un tracteur agricole, un canot automobile, des pneus de voitures, des skis ou encore une selle de cow-boy.

A côté d'un des magasins, une aire non bâtie procure le parking gratuit pendant 2 heures, pour une bonne centaine de voitures de clients de Leonard.

Mais l'usage de l'auto s'étant répandu là-bas bien avant chez nous, ce parking était déjà insuffisant en 1936. Il y a quelques années, les Leonard achetèrent des terrains vagues, le long d'un des bras de la Trinity River, et y créèrent un parking gratuit pour 3.000 voitures.

Comme cet emplacement se situe à un peu plus d'un kilomètre des magasins, un service **gratuit** d'autobus-navettes fut alors instauré entre ce lieu de parking et lesdits magasins. Aux heures de pointe, il fallait 7 autobus, pour assurer ce service, mais parfois, comme à la Noël et au Nouvel An, des bus supplémentaires étaient encore nécessaires.

Cependant, là-bas comme ici, les centres urbains deviennent de plus en plus encombrés, de sorte que ces derniers temps, les autobus du parking Leonard étaient toujours un peu plus retardés, prenant 15 minutes et plus, aux heures de pointe pour parcourir le kilomètre du trajet !

Pour éviter une trop longue attente aux clients, soit au parking soit au sortir des magasins, du fait des autobus retardés en chemin, on craignait de devoir encore mettre plus de voitures en service !

Les Leonard étaient perplexes car le besoin d'extension de leurs magasins pour répondre à la demande de la clientèle ne leur laissait qu'une alternative : soit créer un super-marché à l'extérieur de la ville, avec amples terrains pour parquer les voitures, soit conserver et agrandir les magasins actuels au centre de Fort Worth, mais construire alors, à proximité, un « building-parking » ou « silo à voitures », pour quelque 1.000 voitures.

La solution du super-marché extérieur ne plaisait pas aux Leonard, car leurs magasins actuels en plein centre sont bien équipés et bien achalandés. Ils estimaient en outre que les 350.000 habitants de Fort Worth et les 60.000 ouvriers et employés, qui viennent y travailler chaque jour, ont bien le droit d'être servis, sans devoir parcourir des kilomètres pour atteindre un super-marché éloigné. Il restait donc l'autre solution : agrandir les magasins actuels au centre, et construire à côté, un building à multiples étages pour y parquer 1.000 voitures. Cependant, en examinant les choses de plus près, il fallut bien déchanter quant à la construction de ce silo à voitures. En effet, rien que la construction et l'équipement de cet édifice auraient exigé

un capital représentant 1.000 dollars (env. 50.000 F.) par voiture parquée. A cela se seraient ajoutés les frais d'exploitation (salaires du personnel, courant consommé, assurances, amortissement et réparations des élévateurs, etc.). Pour un parking gratuit, c'était trop cher !

En plus de cela, loin d'éviter les encombrements dans le centre, on les aurait favorisés, en quelque sorte, par ce parking massif, car plutôt que de prendre les autobus, chacun aurait amené sa voiture au centre, se croyant sûr de pouvoir la parquer dans le building-parking. Aux heures de pointe, et spécialement lors de la fermeture des magasins et des bureaux, c'est plusieurs heures qu'il aurait fallu pour en sortir le millier de voitures parquées ! car on ne pouvait quand même pas arrêter toute circulation pour permettre ce lâcher massif de voitures ! !

C'est alors qu'un des frères Leonard eut une idée originale : Pourquoi ne pas, à l'instar des grandes villes, construire un métro, entre le parking près de la rivière, et les magasins au centre ? Cela au moins c'est rapide et jamais retardé. La question fut mise à l'étude et tout fut calculé : achat des terrains et du matériel roulant, coût de construction du tunnel et des voies, etc. Finalement compte tenu de la place disponible pour parquer 5.000 voitures, le capital représentait 200 dollars (10.000 F. env.) par voiture parquée, au lieu des 1.000 dollars par voiture, pour le parking en building envisagé d'abord !

L'idée du métro fut donc trouvée intéressante et parfaitement réalisable, et sans plus tarder, on passa à l'action : Cela c'est bien américain !

Les travaux furent entamés en mai 1962, et tout fut prêt pour commencer le service du « métro », le 15 février 1963. Le souterrain, à 2 voies, a une longueur de 425 m., et son point le plus bas est à 12 m. env. du niveau des chaussées. Sa largeur intérieure est de 6,38 m., et sa hauteur intérieure est de 4,25 m.

Pour sa construction selon la méthode dite « cut-and-cover » (« ouvrir et couvrir ») c'est-à-dire par tranchée ouverte, 40.000 tonnes de terre et de roc furent enlevées, tandis que 9.000 tonnes de ciment, et 400 t. d'acier furent utilisées pour le béton armé. Le tracé du tunnel sous les rues centrales, est rectiligne, sauf près de sa sortie extérieure où existe une courbe de 125 m. de rayon env.

Le reste du parcours vers le parking se fait à ciel ouvert, à travers des terrains vagues et les terrains du parking, sur un siège spécial clôturé. Les deux voies, à l'écartement normal, sont constituées de rails Vignole lourds posés sur traverses et ballast. Le courant à 600 volts, produit par deux génératrices achetées à l'U.S. Navy, est distribué par un fil de trolley.

Le parcours total de 1.200 m. (dont les 425 m. en souterrain) comporte 4 haltes. La halte dans le souterrain est le terminus de la ligne, dans les sous-sols même des magasins Leonard. Les 3 autres haltes sont réparties le long du parking extérieur. Ces haltes extérieures sont couvertes, et leur quai est surélevé à 80 cm. env. plus haut que les rails (voir photo).

Le matériel roulant consiste en 5 motrices modernes de tramway, du type PCC, en excellent état, rachetées à Washington. Ces 5 motrices ont été habilement transformées. Une 3ème porte fut placée dans le flanc droit, de sorte que l'entrée se fait par les portes d'extrémité, et la sortie, par la porte centrale double.

Les marchepieds et leur emboîtement ont été supprimés, et les portes ont été remontées, de façon que le plancher près des issues soit au même niveau que les quais des haltes, comme pour les métros !

En outre, chaque voiture a été pourvue d'un appareil climatiseur (air conditionné d'un second poste de conduite, d'un avertisseur à sirène, et d'un petit pantographe. Enfin, l'aspect extérieur a été particulièrement amélioré; chaque motrice admet 100 passagers en charge normale.

La vitesse maximum a été limitée à 48 km/h. (30 miles/h) en raison des faibles distances d'interstation. Le parcours total prend 3 minutes, y compris les temps d'arrêt aux haltes entre terminus.

Le service, **gratuit pour tous**, commence à 7 h. 30 (bien que les magasins n'ouvrent qu'à 9 h.) et se ter-

mine à 18 h. 30, sauf les lundis, jeudis et samedis, où il est prolongé jusqu'à 19 h. 30. Il n'y a pas de service du métro le dimanche, car les magasins sont fermés. A la station terminale, dans les sous-sols des magasins Leonard, un accès direct vers la rue permet d'utiliser le métro, sans devoir passer par les magasins.

Il faut normalement 2 voitures en ligne, et quatre aux heures de pointe, au lieu des sept autobus d'il y a un an.

Ce nouveau service baptisé « Leonards M & O Subway » (« Métro M & O Leonard ») en hommage aux créateurs Malvin et Obie Leonard, a été tout de suite adopté, non seulement par les clients, mais aussi par tous les habitants de Fort Worth. Il est bon de dire que ce « subway » (métro) a été entièrement construit aux frais de la firme Leonard, sans la moindre aide pécuniaire de l'Etat ou de la Ville !

Les voyageurs apprécient hautement le confort et la rapidité de ce transport. Le succès de l'opération est tel que les Leonard envisagent déjà de prolonger la ligne à ses deux extrémités, ce qui fait dire à certains, qu'une vraie ligne urbaine rapide est née, à Fort Worth. D'autre part, comme les voies sont disposées partout sur siège spécial clôturé, on projette aussi d'assurer la marche des voitures sans wattman, selon la formule mise au point par la General Electric Co., et dont « Nos Vicinaux » a fait mention (n° 100, page 20) !

CONCLUSIONS

Le « métro » de Fort Worth, que nos techniciens en transports publics appelleront plutôt « semi-métro » puisqu'il est desservi par des motrices de tramway, est plein d'enseignements.

En effet, outre la leçon de courage que la construction de ce semi-métro peut nous donner, on peut notamment en dégager ce qui suit :

1° Il n'est pas intéressant de construire des buildings à parking (silos à autos) dans le plein centre de nos grandes villes, pour deux raisons. D'abord, les frais de construction et d'exploitation de telles installations ne pourraient être compensés que par une redevance élevée à exiger de chaque automobiliste y parquant son auto (exemple : silo de 700 autos, à Cologne : 2 Marks pour 2 heures ! !).

Ensuite, toute concentration massive de véhicules individuels sur un petit espace dans la ville, est une source supplémentaire d'encombrements en elle-même. Combien faudrait-il d'heures pour dégager 1.000 voitures d'un parking-building situé en plein centre de Bruxelles, d'Anvers ou de Liège, par exemple, à l'heure de la fermeture des magasins et des bureaux, compte tenu de la circulation à ces moments.

2° Les astucieux commerçants Leonard de Fort Worth ont réalisé à petite échelle, ce que l'on cherche à obtenir dans toutes les grandes villes d'Amérique... et d'ailleurs : éviter la pénétration massive des véhicules individuels, au centre des villes. Pour cela, les automobilistes venant vers la ville parquent d'eux-mêmes leur voiture dans l'un des parkings organisés à la périphérie, près du terminus extérieur des métros et des tramways rapides. Ils continuent ensuite vers le centre par l'un de ces transports en commun : c'est le système dit « Park-and-Ride » très répandu dans les grandes villes américaines.

Cela suppose évidemment que ces transports en commun soient rapides et attrayants, ce qui devient de plus en plus difficile dans nos villes européennes, autant que dans les villes américaines. En effet, les trams modernes et les autobus surpuissants sont toujours davantage retardés par les encombrements urbains de nos grands centres.

Dès lors, il ne reste que deux solutions logiques pour sauver la situation : construire des métros ou des semi-métros dans le centre de nos plus grandes villes.

L'inconvénient dans nos pays européens est que l'accomplissement d'une œuvre intéressante est toujours précédée de palabres et de discussions sans fin. Sur ce point les quinquagénaires dynamiques Leonard, de Fort Worth (Texas), viennent encore de nous faire la leçon ! !

Louis Clessens, Liège.

(Les clichés nous ont été prêtés gracieusement par la Light Railway Transport League.)

LES AGENCES DE PRESSE COMMUNIQUENT:

flash - flash - concours de sécurité - jours travail sans accident -
 situation 31 octobre 1963 : Liège 4 (personnel omal - verlain) :
 3164 jours - Limbourg 1 (ateliers et entretien Hasselt) : 1841 jours
 Limbourg 4 : 1739 jours - Liège 1 : 1732 jours - Brabant 4 : 1386
 jours - Liège 2 : 1144 jours - Liège 6 : 1101 jours - Hainaut 2 :
 1099 jours - Liège 8 : 1068 jours.

