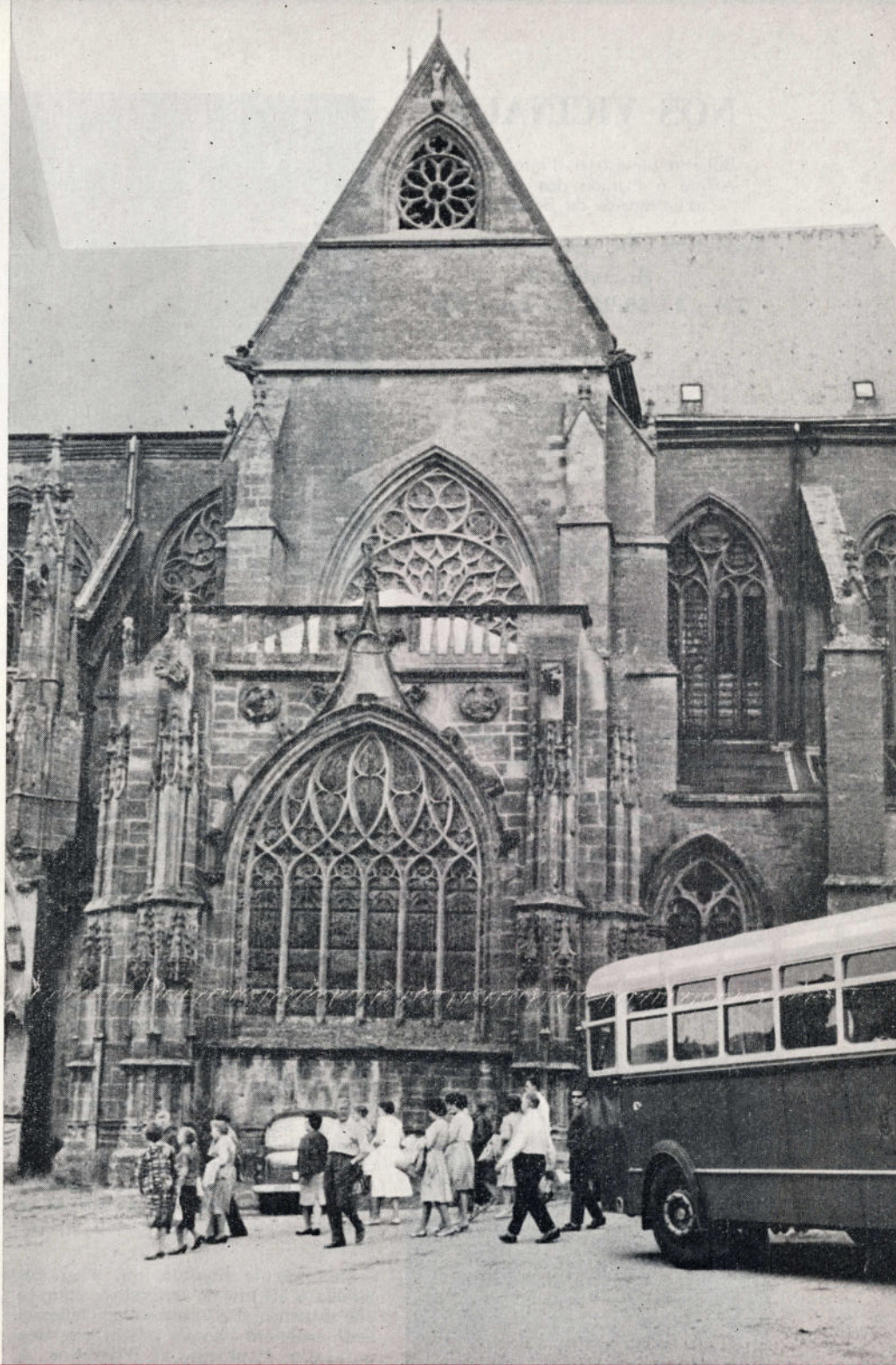


19^{me} ANNEE — N° 110

MAI - JUIN 1964



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



NOS VICINAUX

NOS VICINAUX

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

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles 4

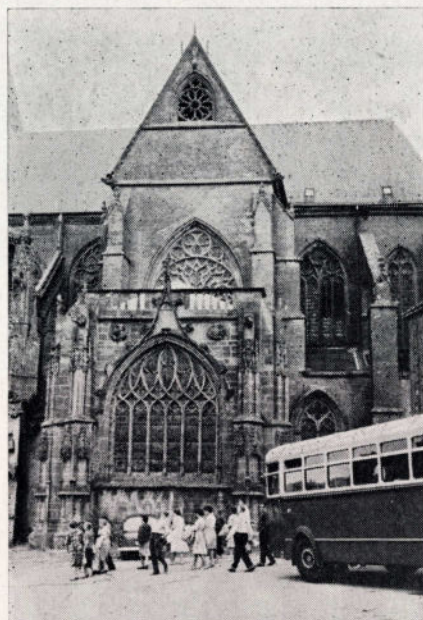
Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 110

MAI - JUIN 1964

SOMMAIRE

	Page
Le circuit touristique de Montmédy	3
Le Tram panoramique des grottes de Han	6
Les allocations C.R.A. Réversibilité sur les veuves et orphelins	12
Les rapports annuels pour l'exercice social 1963	14
Deux mille jours sans accident à Hasselt	16
Les voies vicinales vues par un folkloriste	19



A une dizaine de kilomètres de Virton et de Florenville, en territoire français, se dresse la petite cathédrale d'Aviotha, attribuée au XIIe siècle. Un de nos circuits touristiques du groupe Namur-Luxembourg en permet la visite, tous les mardis, en juillet et en août. (Voir article page 3).



En revenant de Waterloo-Argenteuil, l'autobus suit la rue de la Loi, à Bruxelles, puis bifurque par la rue de la Science. Le voici à hauteur du numéro 14, devant le bâtiment de l'Administration Centrale.

LA LIGNE D'AUTOBUS BRUXELLES (Bd du Régent) — — WATERLOO (Argenteuil).

Il y a quelques mois, des agents de l'Administration Centrale qui traversaient, à 8 h. précises du matin, le square Frère-Orban à Bruxelles, à deux pas de la rue de la Science, furent assez surpris de voir un autobus vicinal du modèle interurbain s'arrêter près de l'église St-Joseph et embarquer quelques écolières.

Assurément, les Directeurs Généraux qui se sont succédé depuis 1884, auraient été bien étonnés si on leur avait dit qu'un jour, un véhicule d'une ligne régulière vicinale passerait sous leurs fenêtres! Ce service public n'a toutefois que quelques départs par jour et sert, en ordre principal, au transport des élèves de la très ancienne institution de Berlaumont, qui a été transférée de la rue Archimède, près du rond-point de la rue de la Loi, au domaine d'Argenteuil, à Waterloo.

Cette école réputée, qui s'est déplacée à 18 km de Bruxelles, compte 150 internes et 870 externes. Celles-ci sont amenées chaque matin par une quinzaine d'autocars et d'autobus. A l'heure actuelle, notre groupe du Brabant exploite cinq de ces services.

L'INSTITUTION DES DAMES DE BERLAIMONT

En 1624, la comtesse de Berlaumont, Marguerite de Lalaing, résolut de convertir en un cloître de chanoinesses régulières de St-Augustin son hôtel situé sur un terrain s'étendant sur le premier rempart de Bruxelles, à proximité de la rue d'Assaut, près de Ste Gudule.

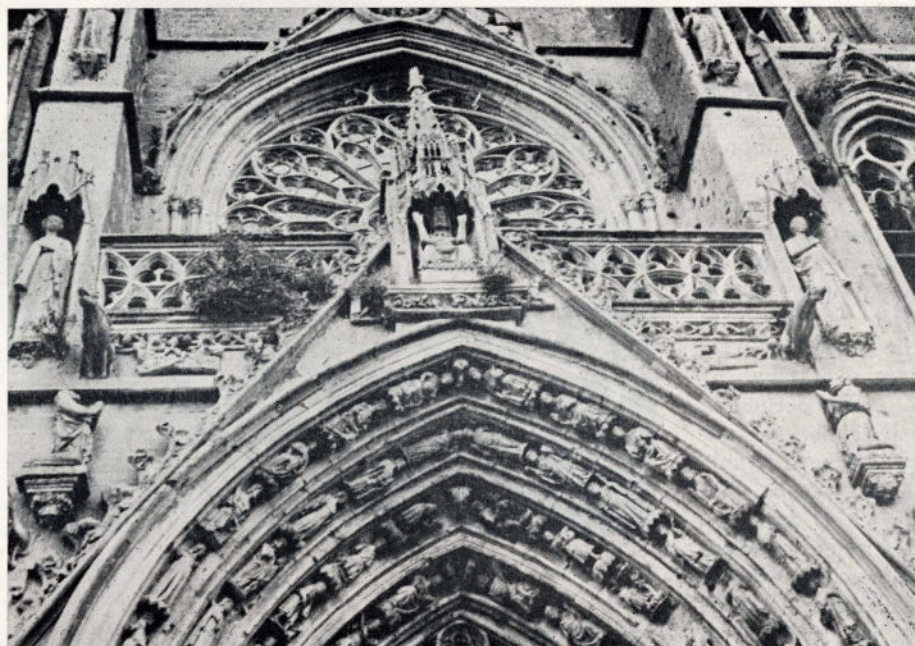
La fondation du couvent de Berlaumont fut sanctionnée le 10 août 1626 par le pape Urbain VII. Cet établissement fut fondé dans le but d'instruire des jeunes filles de la bonne société.

Les dames de Berlaumont chassées de leur couvent le 31 mai 1797, pendant la révolution française passèrent en Allemagne par la Hollande. Elles revinrent après la tourmente dans des locaux situés rue aux Laines. En 1864, menacées par l'édification du nouveau palais de Justice, elles quittaient ces lieux pour s'installer dans une vaste maison située au haut de la rue de la Loi. La prévôte de l'époque ne se doutait pas que 95 ans plus tard, l'Etat allait racheter les terrains de la rue de la Loi et de la rue Archimède pour 112 millions, afin d'y installer une cité administrative de la Communauté Européenne.

L'institution de Berlaumont occupait 2,7 hectares rue de la Loi, elle en dispose de 27 à Waterloo-Argenteuil où la construction des bâtiments débuta en juillet 1959.



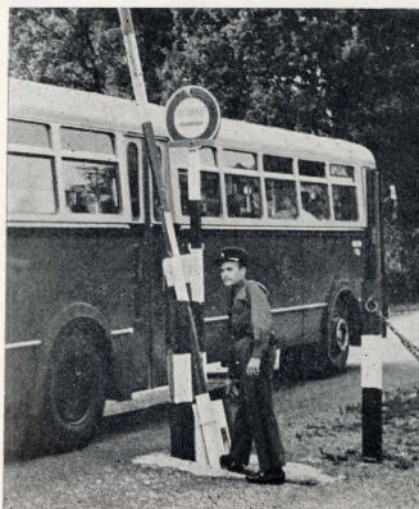
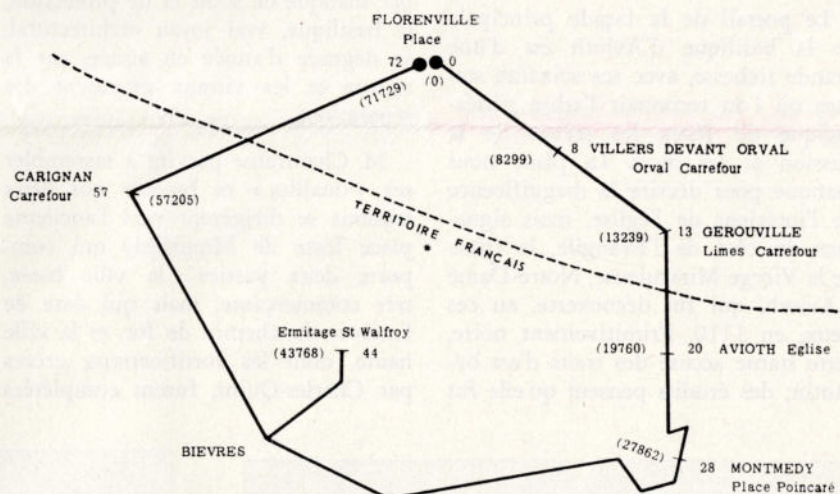
**Tous les mardis, au départ de Florenville,
la S.N.C.V. organise le circuit de Montmédy avec visite de**



Le grand portail et la rosace.

LA BASILIQUE D'AVIOTH

LES touristes qui séjournent à Florenville, disposent d'une série de promenades signalées et, durant les mois d'été, grâce aux services d'autobus de la S.N.C.V., des lieux enchanteurs comme Chiny, Lacuisine, Ste Cécile, Herbeumont et Orval, sont facilement à leur portée. Mais la plupart des villégiateurs qui séjournent à l'hôtel, sont des habitués qui connaissent par cœur ces promenades classiques. Ils ne



Un « gabelou », à la tenue impeccable, nous ouvre la frontière française.

s'en fatiguent pas, mais apprécient néanmoins les initiatives qui leur permettent de sortir du programme habituel. C'est ainsi que, depuis plusieurs saisons, le circuit touristique organisé une fois par semaine, au départ de Florenville, vers Montmédy et Carignan, en territoire français, a toujours son succès assuré.

L'an dernier, « Nos Vicinaux » a voulu prendre part à cette excursion et, par une belle après-midi de juillet, nous primes place dans un des deux

autobus spéciaux conduits par les frères Chantraine.

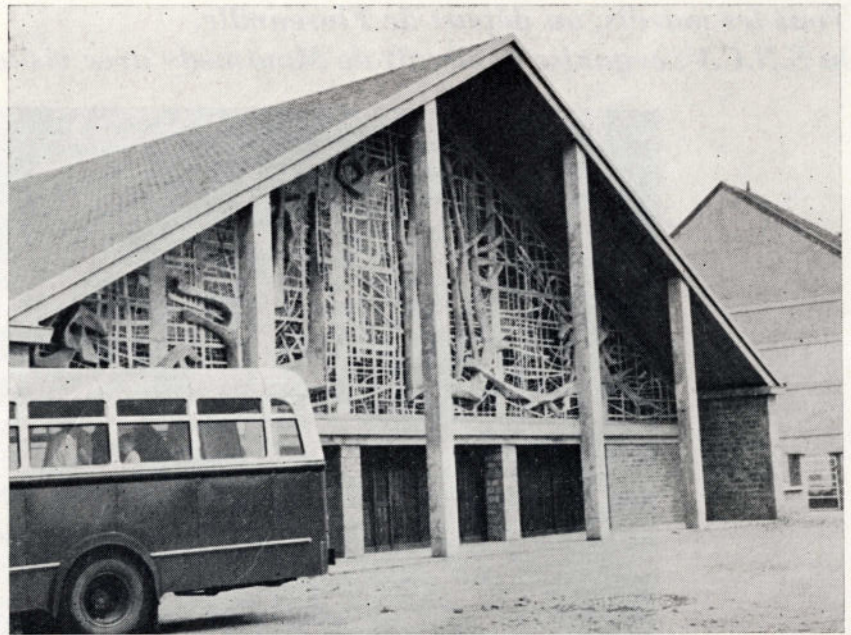
Parmi nos compagnons de voyage, plusieurs couples étaient venus de Bouillon, par autobus. Pendant la montée des voyageurs, nous avions remarqué que plus de la moitié des participants utilisaient la carte de voyage du Groupe Namur-Luxembourg, ce qui leur permettait d'effectuer cet attrayant circuit pour la modique somme de 42,50 F.

Les bus quittèrent la vaste place carrée de Florenville, à 14 h., et prirent la route de Virton, en direction de Villers-devant-Orval. Après être

passés devant les ruines admirables de l'abbaye du XII^{ème} siècle, puis par Gérardville, les autobus rouge et crème s'arrêtèrent au poste de la douane française. Bientôt, la barrière s'abaissa et nous roulâmes dans cette Lorraine qui allait nous réserver, peu de temps après, une étonnante surprise. En effet, on ne peut manquer d'être impressionné lorsqu'on voit surgir brusquement, au détour de la route surplombant un pauvre village groupant encore une centaine d'habitants, cette cathédrale miniature d'Avioth dont la munificence contraste curieusement avec la pauvreté du sol et des lieux. Cette église, attribuée au XII^{ème} siècle et transformée, au cours des temps, jusqu'au XVI^{ème} siècle, abrite l'antique statue de Notre-Dame d'Avioth.

Une primitive église romane, fondée par un comte de Chiny, Louis IV, fut englobée, on pourrait dire sertie, vers 1260, dans un nouveau vaisseau de l'art rayonnant, décalque de la cathédrale de Reims. La basilique est précédée d'un édifice appelé Recevresse, destiné à recevoir les dons en argent et en nature offerts par les pèlerins qui furent toujours très nombreux.

Le portail de la façade principale de la basilique d'Avioth est d'une grande richesse, avec ses soixante statues où l'on reconnaît l'arbre généalogique de Jésus, les scènes de la Passion et les mois. La place nous manque pour décrire la magnificence de l'intérieur de l'église, mais signalons du côté de l'Evangile, le trône de la Vierge Miraculeuse, Notre-Dame d'Avioth, qui fut découverte, en ces lieux, en 1110. Primitivement noire, cette statue accuse des traits d'art byzantin; des érudits pensent qu'elle fut



Le bus s'est arrêté devant l'église de St-Walfroy de construction récente, avec son vitrail ultra-moderne.

apportée par des Croisés en cette terre de l'ancien Duché du Luxembourg. Un fait demeure certain, c'est qu'elle est là depuis 854 ans!

Il nous sera permis de déplorer que, par manque de soins et de protection, la basilique, vrai joyau architectural, se dégrade d'année en année, car la toiture et les vitraux attendent des réparations.

M. Chantraine parvint à rassembler ses « ouailles » et bientôt nos deux autobus se dirigèrent vers l'ancienne place forte de Montmédy qui comporte deux parties: la ville basse, très commerçante, mais qui date de l'arrivée du chemin de fer, et la ville haute, dont les fortifications, créées par Charles-Quint, furent complétées

par Philippe II et remaniées par Vauban.

L'autobus s'arrêta une trentaine de minutes dans la ville-basse, le temps d'écrire une carte illustrée et de boire un verre de muscadet! C'est dommage, car c'est Montmédy-haut, avec ses bastions toujours intacts qui mérite une visite; reconnaissons que l'accès est difficile et qu'il faut tenir compte des désirs de la majorité de la clientèle.

La petite caravane vicinale se dirigea ensuite vers l'ermitage de Saint-Walfroy, un haut-lieu d'Ardenne au point de vue religieux. Dès leur descente de voiture, les voyageurs s'extasièrent sur l'ampleur du panorama qui s'ouvrait devant eux. Mais M. Chantraine les invita à pénétrer à sa suite dans la nouvelle église construite en



Les touristes belges admirent le vaste panorama de l'ermitage de St-Walfroy. La ligne Maginot passait à proximité.



A Carignan, dernier arrêt avant le retour. Les cafés avec leurs « zincs » bien fournis en alcools divers, sont toujours appréciés par les touristes belges.

1953. Ils furent reçus par le Supérieur des Pères Missionnaires Oblats qui leur résuma, avec une pointe d'humour, la vie exemplaire de l'ermite St Walfroy qui fut, pendant une courte période de sa vie, l'unique « stylite » connu en Occident ⁽¹⁾ et que l'évêque-historien Grégoire de Tours décrit dans ses manuscrits dès... 585. Nous en avons retenu que les processions sur la tombe de St Walfroy, d'ailleurs vide de ses reliques, ont été suivies pendant plusieurs siècles malgré les guerres et les révolutions.

En 1940, l'église, située en plein milieu de la ligne Maginot, fut presque complètement détruite par des bombardements.

En 1953, une église nouvelle, d'inspiration très moderne et un ermitage furent reconstruits. L'intérieur de l'église, qui rappelle un refuge de montagne, est éclairé par un vitrail situé au-dessus de la porte d'entrée. De l'extérieur, on ne voit que des rami-

⁽¹⁾ Nous conseillons vivement à ceux que l'histoire religieuse intéresse de se procurer le petit livre de J. Leflon: « Un haut lieu d'Ardenne: Le Mont St Walfroy ».

fications en béton entourant des morceaux de verre de teinte foncée, mais de l'intérieur, lorsque le soleil éclaire la façade du sanctuaire, le dessin de ce vitrail, par le mystère de son art abstrait, peut suggérer que la boule rouge flamboyante symbolise l'Esprit Saint en lutte contre le mal.

Ceux que pourrait dérouter, de prime abord, ces conceptions nouvelles, ne pourront toutefois nier la profondeur de pensée qui anime celles-ci. Et, comme disait le Père Abbé en prenant congé de ses visiteurs belges: « il faut d'abord comprendre pour aimer ».

Cet ermitage ardennais est situé sur un plateau d'où l'on jouit d'une vue superbe. Autour de nous, les touristes belges faisaient le tour du domaine ou se désaltéraient à la buvette et prenaient connaissance des dates des principaux pèlerinages (7 par année).

Il fallut quelques coups de klaxon pour réunir tout notre monde et, quelques minutes plus tard, nous étions au bas de la colline que des milliers de pèlerins ont gravie en priant.

La petite ville de Carignan, chef-

lieu de canton du département des Ardennes, allait constituer notre dernière halte sur le sol de France. Au moment du départ, nous nous aperçûmes que la plupart des voyageurs étaient parfaitement au courant des tolérances de la douane française, principalement sur le chapitre des produits vinicoles! Mais le départ conjugué de nos deux autobus prit un peu plus de temps que de coutume, car les nouveaux francs français brûlaient les doigts de quelques dames!

Le voyage était pratiquement terminé, et lorsque la porte du bus s'ouvrit, et que le douanier belge posa la question rituelle, il fut accueilli par des sourires angéliques. Quelques minutes plus tard, la frontière franchie, nous fûmes étonnés de voir déjà les premières maisons de Florenville.

Au cours du voyage, ayant interrogé quelques touristes, nous fûmes rapidement convaincus que ce circuit de Montmédy, par sa variété et son horaire bien conçu, avait plu à tout le monde; et plusieurs voyageurs nous exprimèrent le vœu de voir les Vicinaux organiser encore d'autres circuits touristiques durant les vacances.

LES LONGUES CARRIERES



A. Orens
A débuté, le 19-7-1923, à l'atelier d'Hasselt. Il a été pensionné comme ouvrier qualifié.



F. Quévy
A débuté comme conducteur électrique, le 6-8-1919. Il était attaché au dépôt de St-Ghislain.



D. De Wit
A débuté le 1-6-1922 comme conducteur électrique. Il était attaché au dépôt de La Roue.



G. Meessaert
A débuté le 15-7-1920 sur les lignes du littoral. Il a été pensionné comme commis-auxiliaire à Oostende.



A. Tonus
A débuté sur les lignes de Chastre et Sart-Risbart en 1922. A été pensionné comme conducteur-receveur.



A. Smits
A débuté le 4-7-1917, à Turnhout. Il a été pensionné comme conducteur A.R.



J. Puttaert
A débuté le 6-6-1917 à l'atelier de Cureghem où il termine sa carrière comme ouvrier qualifié.



J. Colleye
A débuté le 1-6-1922 comme chauffeur. Nommé machiniste en 1924. Il a terminé sa carrière à Bressoux.



F. Van Dooren
A débuté le 3-8-1920 à l'atelier de Merksem où il a été pensionné comme ouvrier qualifié.



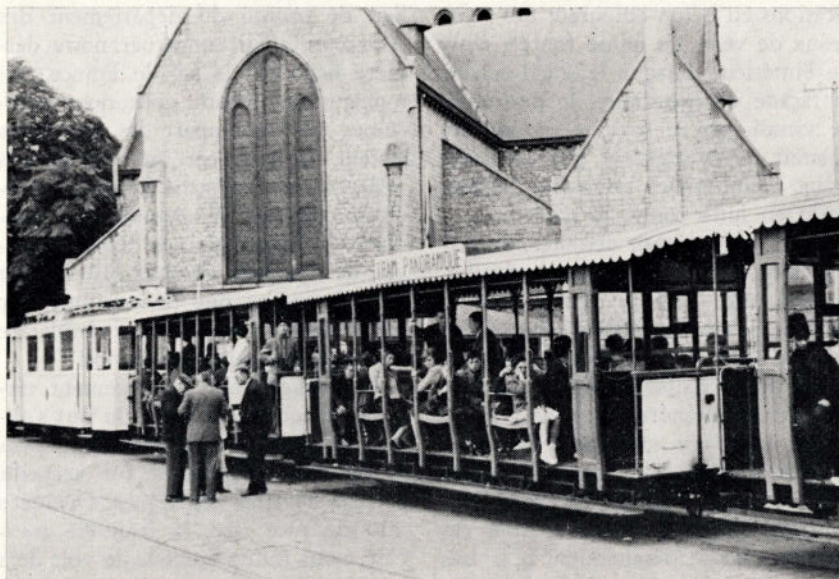
H. Dekeyser
A débuté le 11-6-1928. Il a été pensionné comme ouvrier qual. de 1^e cl. à Kessel-Lo.



J. Nizet
A débuté le 12-4-1918 à Liège. Il a été pensionné comme ouvrier qualifié de 1^e cl.



L. Depaep
A débuté le 1-9-18. Nommé contrôleur le 1-1-36, il a été pensionné comme chef de service de 2^e cl. à Mons.



L'attrait panoramique de

Dans le rapport annuel de la S.N.C.V., au chapitre « Exploitation », il suffit maintenant d'une page pour donner la situation des lignes *ferrées* par groupe d'exploitation. Depuis plusieurs années, pour le groupe Namur - Luxembourg, les chiffres sont remplacés par deux tirets qui expriment un état « néant » et il faut aller chercher, en bas de page, le texte se rapportant aux lignes ferrées affermées pour trouver mention de la « Société Anonyme pour l'exploitation du Chemin de fer vicinal du groupe de Wellin - Grottes de Han » : 3 km 700 en traction *non* électrique.

Ce groupe de Wellin, dont on parle encore toujours, comprenait jadis les lignes de :

Grupont à Wellin, mise en exploitation le 1-2-1894;

Rochefort à Wellin, mise en exploitation le 14-2-1904;

Han-sur-Lesse aux Grottes, mise en exploitation le 1-5-1906;

Wellin à Graide : mise en exploitation, section Chanly-Daverdisse, le 25-6-1908, Daverdisse-Graide, le 14-8-1908.

Est-il besoin d'ajouter que toutes ces lignes sont exploitées aujourd'hui par autobus, à l'exception de celle de Han-sur-Lesse aux Grottes.

Les personnes qui demandent des détails sur le mode de transport du village de Han à l'entrée des grottes, sont toujours étonnées d'apprendre qu'il s'agit du *seul* service public vicinal exploité quotidiennement en autorail.

Le parcours est très court, mais la montée à flanc de coteau jusqu'au sommet des Rochers de Faule laisse un souvenir inoubliable, car on découvre, d'un côté, la Lesse sinueuse et de l'autre l'Ardenne sauvage et boisée, ce qui justifie son surnom de « tram panoramique ».

Le maintien de la ligne ferrée est dû à deux causes distinctes dont l'une est toutefois fonction de l'autre. En

effet, la direction des Grottes s'étant rendu compte que pour des raisons commerciales, il fallait réduire le temps exigé pour une visite complète, avait pensé aménager l'entrée des grottes pour y permettre l'accès *direct* des dizaines d'autocars qui arrivent journellement à Han et qui actuellement stationnent sur la place de l'église et dans la rue principale où se trouvent concentrés, depuis plus de 60 ans, les hôtels - restaurants et le commerce florissant des inévitables magasins de souvenirs. Tout le monde aura com-

pris que ce projet rencontra quelques résistances au conseil communal et qu'il fut finalement repoussé. C'est ainsi que la seule ligne vicinale qui utilise encore quatre autorails (les AR 145 - 159 - 168 et 266) continue à faire la joie des écoliers qui n'ont jamais rien vu de semblable, car ils sont nés après 1950. De ce fait, le petit tram avec ses voitures ouvertes est devenu, en lui-même, une attraction touristique indéniable. ⁽¹⁾

Pour s'en rendre compte, il faut se trouver devant l'église de Han en mai et en juin, les mois de voyages scolaires, quand les autocars déversent leur bruyante cargaison devant la halte vicinale et que la place est transformée en une vaste cour d'école!

⁽¹⁾ Signalons pour ceux que ces détails intéressent, que les baladeuses 8798 - 8812 - 8820 et 8821 ont été transférées des lignes du groupe Namur - Luxembourg à la ligne Han - Grottes.



La station terminale non loin de l'entrée des Grottes.

du tram des grottes

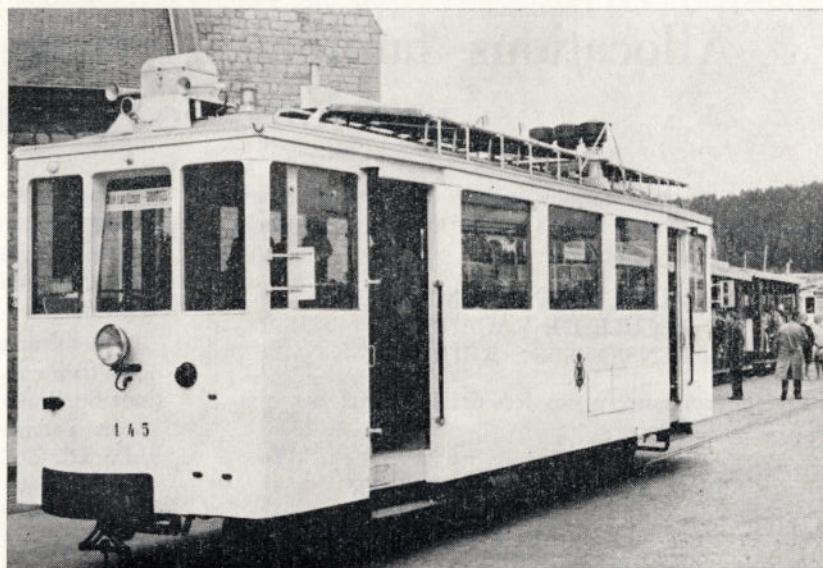
HAN

D'autre part, la réduction du temps de parcours restait indispensable pour satisfaire les organisateurs de voyages touristiques. Il y a 30 ans, la visite comportait 3 km et elle durait plus de deux heures et demie. Aujourd'hui, on compte encore une heure et demie pour effectuer un parcours de 2 km et demi.

L'aménagement de cette curiosité naturelle date de 1854; on sait que la Lesse parcourt plus de 3 km sous terre, mais qu'elle met 24 heures pour faire ce trajet.



Nous ne décrivons pas une fois de plus les Grottes de Han, nous pensons que tous les Belges ont vu, au moins une fois, les immenses salles qui s'appellent la Salle d'Armes, la Salle du Dôme et le lac d'Embarquement, la plus vaste nappe d'eau souterraine que l'on connaisse. Ces grandes manifestations des puissances de la nature stupéfient toujours le visiteur; mais à



L.A.R. 145 devant l'église de Han.

Han, dans les profondeurs de la terre, au sein même du grandiose, on trouve toujours le détail ravissant et délicat d'une cristallisation scintillante qui contraste avec la majesté de l'ensemble.

Même si vous êtes allergique à la spéléologie, laissez-vous entraîner dans cette aventure souterraine. Vous ne pourrez manquer d'être impressionné par le décor extraordinaire de ce « corridor enchanté » qui servit de refuge durant des périodes d'invasion et d'insécurité. Nous vous conseillons de visiter, au préalable, le musée local où sont rassemblés une partie des objets trouvés récemment par une équipe de

plongeurs; les objets les plus anciens datent du « néolithique final », à peu près 2000 ans avant notre ère!

Les grottes de Han attirent, en moyenne, 150.000 visiteurs par an! Et, parlant d'expérience, nous vous dirons que si vous avez visité les grottes au temps où vous alliez à l'école, ne manquez pas d'y retourner 30 ou 40 ans plus tard, vous y ferez encore de nouvelles découvertes car, il faut le souligner, les effets de féerie et de mystère que provoquent ces gigantesques concrétions sont encore multipliés grâce aux progrès réalisés, ces dernières années, dans la science de l'éclairage.

L'ARRIVEE DE L'A.R. 266

Un invalide qui se porte bien

L'an dernier vers le début de la saison, la direction de la société qui exploite la ligne Han - Grottes de Han, se rendit compte qu'il lui serait difficile d'assurer les forts trafics de juillet et d'août avec un matériel de traction réduit. M. de Pierpont, administrateur - délégué de la société exploitante, fit appel à la S.N.C.V. qui, malheureusement, ne disposait plus que de tracteurs marchandises, d'ailleurs passablement essoufflés. Restait encore un seul véritable autorail en bon état et pouvant transporter lui-même des voyageurs, c'était l'A.R. 266 mais... il se trouvait déjà au Musée de Schepdaal! La Direction Générale n'hésita cependant pas et, le 10 juillet, le tracteur routier partit à 5 h. 30 du matin de Schepdaal et arriva à 16 h. à Han avec ce véhicule pensionné qui reprenait du service actif!

Quelques jours plus tard, l'A.R. 266 était mis en service; pour le rendre iden-

tique aux autres, fonctionnant avec frein Pieper, on lui a supprimé ses boyaux de frein.

SAVEZ-VOUS DISTINGUER UNE « STALACTITE » D'UNE « STALAGMITE » ?

Certaines salles des Grottes, notamment les « Mystérieuses », sont presque entièrement tapissées de concrétions.

L'eau de pluie chargée d'acide carbonique par son passage dans l'atmosphère s'infiltré à travers le sol dont elle dissout le calcaire. Lorsqu'elle atteint le vide, c'est-à-dire la voûte d'une des salles, elle abandonne, avant de tomber, une partie de ce calcaire, ce qui donne naissance aux stalactites; elle en dépose encore sur le sol, ce qui constitue les stalagmites. Un bon moyen mnémotechnique pour distinguer une stalactite d'une stalagmite: dites « Stalagmite - m - monte » et « Stalactite - t - tombe »!

Allocations familiales, pécule de vacances, pensions de retraite

Parmi les améliorations sociales importantes intervenues récemment, il nous a semblé utile de faire choix de celles qui se rapportent

aux ALLOCATIONS FAMILIALES,
au PECULE DE VACANCES,
aux PENSIONS DE RETRAITE,

et de faire connaître à nos lecteurs l'essentiel des nouvelles dispositions.

I. ALLOCATIONS FAMILIALES

A. Régime légal résultant de la loi du 9-3-1964 et des arrêtés royaux du 10-3-1964.

Les barèmes des allocations familiales normales se présentent comme suit depuis le 1-4-1964 :

Rang de l'enfant	Taux mensuels		Taux journal.	
	Nouv.	Ancien	Nouv.	Ancien
Premier enfant	500	(468,25)	20,—	(18,73)
Deuxième enfant	700	(576,—)	28,—	(23,04)
Troisième enfant	1.000	(940,25)	40,—	(37,61)
Quatrième enfant et chacun des suivants	1.049	(1.044,—)	41,96	(41,76)

A ces taux de base, un SUPPLEMENT EN FONCTION DE L'AGE des enfants est ajouté. Le montant en est fixé à :

de 6 à 10 ans: F 110,— par mois ou F 4,40 par jour,
de 10 à 14 ans: F 192,75 par mois ou F 7,71 par jour,
de plus de 14 ans: F 260,50 par mois ou F 10,42 par jour.

Précisons que :

— le taux forfaitaire mensuel est accordé lorsque, au cours d'un mois, 23 allocations journalières sont acquises;

— l'enfant unique et le cadet d'une famille comptant plusieurs enfants bénéficiaires n'ont PAS droit au « supplément d'âge ».

Outre ce relèvement des allocations, les nouvelles dispositions suivantes entrent en vigueur :
Avec effet au 1-4-1964.

Certains enfants handicapés obtiendront, jusqu'à l'âge de 25 ans, des allocations familiales dont le montant est, en principe, égal à celui du forfait mensuel attribué pour un orphelin de père et de mère de même rang.

Actuellement, ce taux est de F 1.284,25 par mois, le « supplément d'âge » éventuel restant acquis selon les indications données ci-dessus.

Les enfants handicapés.

Les parents ayant un enfant handicapé, AGE DE MOINS DE 25 ANS, sont instamment priés, si ce n'est déjà fait, de se mettre en rapport avec l'Assistante Sociale de leur secteur afin :

1. d'examiner si l'enfant satisfait aux conditions générales d'admissibilité;

2. de provoquer la constatation du degré d'insuffisance ou de diminution de la capacité physique ou mentale de l'enfant.

Toutefois, si l'handicapé est âgé de plus de 14 ans et de moins de 25 ans et que son incapacité a été précé-

demment reconnue dans les formes prévues par la loi, aucune démarche ne doit être accomplie par les parents.

Dans pareille éventualité, les allocations majorées sont consenties d'emblée.

A partir du 1-10-1964.

1. Les étudiants poursuivant des cours dans les conditions fixées par la législation, bénéficieront des allocations familiales jusqu'à l'âge de 25 ans au lieu de 21 ans.

Aux parents ayant un enfant aux études, AGE DE PLUS DE 21 ANS ET DE MOINS DE 25 ANS, nous recommandons de se faire connaître, dans le courant du mois de septembre prochain, à la Direction de leur Groupe ou à l'Assistante Sociale du secteur.

2. Le supplément en fonction de l'âge sera octroyé au profit de l'enfant unique et du cadet de la famille, âgé de plus de 14 ans, bénéficiaire, à un titre quelconque, des allocations familiales.

Ce « complément », répétons-le, est actuellement de F 260,50 par mois (ou de F 10,42 par jour); il sera versé sans formalités administratives préalables pour les parents intéressés.

B. Régime extra-légal.

Depuis le 1-4-1964, et par analogie avec les mesures prises pour le personnel rétribué par l'Etat, les maxima mensuels des allocations familiales complémentaires allouées par la S.N.C.V. s'élèvent respectivement à :

pour le 1^{er} et le 2^e enfant F 121
pour le 3^e enfant F 125
pour le 4^e enfant F 150
pour le 5^e enfant et chacun des suivants F 160

Ajoutons qu'à l'instar des allocations légales, le « complément vicinal » est lié aux fluctuations de l'index.

II. PECULE DE VACANCES

En vertu de la loi du 28-3-1964, l'allocation complémentaire de vacances a été intégrée dans le régime des vacances annuelles des travailleurs.

Pour les agents salariés, l'autorisation de paiement établie à leur intention par la « Caisse Nationale des Vacances Annuelles » comporte, dès lors, en 1964, un pécule représentant 8 % (au lieu de 6 % en 1963) des rémunérations réelles ou fictives de l'année 1963 (10 % pour les ouvriers de moins de 18 ans au 31-12-1963).

Notons que du pécule ainsi obtenu, la C.N.V.A. a soustrait :

— la taxe de solidarité ouvrière (4,5 %);

— le précompte professionnel (forfaitairement 5 %).

Afin d'éviter toute confusion, nous attirons l'attention sur le fait que l'allocation complémentaire de vacances 1964 remplace l'avantage équivalent qui, en 1963, fut octroyé séparément par la S.N.C.V. sous l'appellation « majoration du double pécule de vacances ».

Nous croyons également opportun de rappeler aux agents salariés que la souche de l'autorisation de paiement est à conserver soigneusement par eux. Ils se trouvent, en effet, dans l'obligation de déclarer personnellement, à l'administration des contributions, le montant de la somme perçue à titre de rémunération de vacances.

Ceci dans leur intérêt bien compris ! ... car le calcul

fait d'office par le contrôleur des contributions pourrait, s'il y a omission par le déclarant, s'avérer finalement défavorable pour ce dernier.

Quant aux agents appointés, ils ont obtenu, comme en 1963, une allocation complémentaire de vacances dont le montant correspond à celui du double pécule. L'ensemble de ces deux avantages, soit 2/48mes de la rémunération brute de juin 1964 par mois de service presté ou assimilé au cours de l'année 1963, c-à-d en général la moitié des appointements de juin 1964, a été soumis à la retenue fiscale suivant les directives sur la matière.

III. PENSIONS DE RETRAITE

Par un arrêté royal du 13-3-1964, le cumul des pensions individuelles dans un même régime de retraite est autorisé à partir du 1-4-1964, de telle façon que chacun des conjoints puisse jouir dorénavant d'une pension au taux « isolé » pour toute la durée de sa carrière professionnelle.

Jusqu'à présent, les années de prestations antérieures à 1955 pour les ouvriers et à 1957 pour les employés ne donnaient pas droit à une pension individuelle pour l'épouse, le mari recevant le taux « ménage » pour ces années.

L'épouse qui désire bénéficier des nouvelles dispositions, avec effet rétroactif au 1-4-1964, doit introduire une demande de révision auprès de son administration communale avant le 1-10-1964.

Cette demande entraîne la révision de la pension de retraite, accordée au mari, dont le taux « ménage » sera transformé en taux « isolé ». Cette révision ne peut toutefois avoir pour effet de réduire le montant cumulé des pensions de retraite des deux conjoints, acquises en vertu des dispositions antérieures.

Sauf dans le cas où sa pension de retraite a pris cours avant l'âge de 60 ans, l'épouse peut renoncer à la jouissance de sa pension de retraite pour toutes les années de sa carrière en vue de permettre la prise en considération de toutes les années de la carrière de son mari au taux « ménage ». Cette renonciation peut également être demandée par l'épouse dont la pension a pris cours avant l'âge de 60 ans, si sa demande a été introduite pour la première fois avant le 1-4-1964.

Comme dans les autres domaines, le Service Social se tient à la disposition des « anciens » désireux d'obtenir son concours en cette occurrence. Disons enfin que le cumul des pensions légales n'a pas de répercussion sur le montant de l'allocation C.R.A.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois mars - avril 1964	Années de service	Groupe
DUPONT D., ouvrier qual. 1° cl.	50	Anvers
VAN KERCKHOVEN A., receveur	41	»
JANSSENS L., conducteur él.	41	»
VERREYDT C., conducteur él.	40	»
DE BRUYN K., chef receveur	39	»
VERWILGHEN M., receveur	42	Flandre Or.
RYCKBOSCH L., receveur	40	»
VAN HOYWEGHEN F., cond. él.	31	»
SINNAEVE J., conducteur él.	43	Flandre Occ.
VERFAILLIE A., cond. él.	36	»
PROOT L., chef receveur	33	»
THONNON B., chef de service	45	Limbourg
VINCKEN L., machiniste 1° cl.	41	»
WILS J., piocheur	20	»
AUSSELOOS A., ouvrier d'élite	49	Brabant
GOOVAERTS P., contrôleur	47	»
RENIERS O., conducteur A.R.	45	»
VAN DER ELST C., receveur	41	»
HARCQ A., conducteur A.R.	41	»
TUYAERTS F., receveur	40	»
DE JONGHE Ch., receveur	37	»
MATHYS G., ouvrier d'élite	30	»
DU VILLE F., ouvrier semi qual.	29	»
CARLENS P., chef de mouv. 1° cl.	45	Liège
V. PEVENAEGE L., ch. d. s. 2° cl.	44	»
MARTIN C., ouvrier qual.	35	»
NELISSEN L., receveur	33	»
LONGDOZ F., chef de mouv. 1° cl.	29	»
DELVA G., conducteur él.	24	»
LIBERT J., chef receveur	38	Namur-Lux.
WEBER M., piocheur	31	»
WILMOTTE G., piocheur	19	»
DEVAUX E., conducteur	44	Hainaut
VAN WALLENDIAEL G., receveur	43	»
MAES A., contrôleur	38	»
PARIS E., conducteur él.	38	»
DARDENNE A., receveur	38	»
DELANNE G., receveur	34	»
CONNART J., ouvr. qual.	31	»
PRAET J., piocheur	30	»

LE PRIX LITTERAIRE CHATRIAN 1964

Depuis 15 ans, la revue française « La Vie du Rail » décerne le prix de littérature ferroviaire Chatrian d'un montant de 2.000 F.F., auquel la S.N.C.V. contribue modestement.

Cette année, le livre qui a retenu l'attention unanime du jury fut un fort ouvrage de M. Marc Baroli, préfacé par Pierre Gaxotte, de l'Académie Française, intitulé : « Le train dans la littérature française ».

Cet ouvrage qui constitue l'inventaire presque complet des opinions et des sentiments des gens de lettres quant au chemin de fer au cours des âges, est un tel monument de travail et rend un son si juste dans ses jugements qu'il n'était pas possible de faire autrement que de lui donner la première place.

Dans sa préface, M. Pierre Gaxotte dit que les qualités de ce livre sautent aux yeux : « une immense documentation, une abondance de citations dont pas une n'est indifférente ».

Ce livre a paru aux éditions Notre Métier, 11, rue de Milan, Paris (9ième). Il sera vendu en Belgique au prix officiel de librairie de 184 F. On peut s'adresser à la rédaction de Nos Vicinaux.

AMICALE DES APPOINTES DU BRABANT

Voyage d'adieu.

La substitution de la ligne Bruxelles - Braine-l'Alleud - Wavre (1-4-64) a incité l'Amicale à entreprendre un ultime voyage en tram sur cette belle ligne. En effet, le lundi 30 mars 1964, un groupe joyeux d'une soixantaine de personnes (membres et leur famille) entreprit ce voyage qui les mena de la Gare du Nord à la lisière de cette merveilleuse Forêt de Soignes et ensuite à la « Morne Plaine de Waterloo ». Après une visite traditionnelle au « Panorama » et au Musée, l'excursion se poursuivit par la pittoresque vallée de la Lasne, où les villages de Plancenoit, Maransart et Lasne constituent une véritable oasis de verdure et de paix.

A Wavre, terme du voyage, le groupe se scinda après quelques heures de repos passées dans une bonne ambiance collective.

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Geert chez M. VERMEIR Roger (Termonde).
Paul chez M. GOSSELIN O. (Auderghem).

ANVERS

Hilde chez M. BOSMAN Lucien (Wilrijk).
Erik chez M. DE SMET Frans (Schoten).
Nicole chez M. VAN HOVE Adriaan (Langdorp).
Luc chez M. STEENHUYZEN Robert (Malines).
Guido chez M. PIRARD Eduard (Schoten).
Geert chez M. VAN LOOKEN Bruno (Broechem).
Jan chez M. BARTHOLOMEEUSEN Emiel (Loenhout).
Godelieve chez M. GOOVAERTS Lodewijk (Hombeek).
Peter chez M. DIELS Carolus (Turnhout).
Luc chez M. HILLEN Jozef (Rijckevorsel).
Marc chez M. VERBUNT Jozef (Hoogstraten).
Eric chez M. VAN CRAENENDONCK Leo (Mol).

LIMBOURG

Mariella chez M. WEYTIENS Guillaume (Gruitrode).
Erik chez M. MARTENS Julien (St-Trond).
Marc chez M. PULINX Nicolas (Kuringen).
Marc chez M. CARREMANS Eugeen (Kwaadmechelen).
Freddy chez M. ROOSEN Hubert (Bilzen).
Dominique chez M. PEETERS Henri (Maaseik).
Erwin chez M. GEUNS Pierre (Peer).
Greta chez M. JANSSENS Norbert (Kuringen).
Francis chez M. JANS Pierre (Hasselt).
Marc chez M. SPILTIJNS Fernand (St-Trond).

FLANDRE ORIENTALE

Pascale chez M. SERREYN Herm. (Herzele).
Joris chez M. BAETENS Frans (Wanzele).
Carmen chez M. VANDECASTEELE André (Herzele).
Berlinda chez M. VERHELST Willy (Stekene).
Erwin chez M. VERSTRAETE Robert (Evergem).
Wouter chez M. EECKHOUT Albert (Mont St-Amand).
Geert chez M. VAN DAELE André (Nevele).

FLANDRE OCCIDENTALE

Philip chez M. LOUAGE Gérard (Courtrai).
Brenda chez M. HOUTHOOFF Roger (Ostende).
Luc chez M. SCHUYESMANS Edmond (Ostende).
Ann chez M. VANSTEENBERGE Carlos (Ostende).
Annick chez M. BROCK René (Ostende).
Magda chez M. CLOET Marcel (Ostende).
Marc chez M. SCHOCKAERT Walter (Assebroek).
Ingrid chez M. DAMOISEAUX François (Bruges).

BRABANT

Godelieve chez M. UYTTEBROECK Marcel (Kessel-Lo).
Pierre chez M. RONVAL Adolphe (Piétrebais).
Geert chez M. HEYVAERT Frans (Mollem).
Pierre chez M. RENVERSEZ Jacques (Maurage).
Wim chez M. THOMAS Alphonse (Kessel-Lo).
Jan chez M. VAN DE GAER Emiel (Tielt Br.).
Anne chez M. VAN EECKHOUT Frans (Pamel).
Corinne chez M. DE PERMENTIER Roger (Anderlecht).
Danny chez M. DARCHE Gilbert (Vossem).
Christa chez M. VAN DER KELEN Alfred (Gooik).
Karin chez M. BLOMMAERT Jan (Londerzeel).
Luc chez M. DECLoux Fernand (Wavre).
Nadine chez M. DAUBIOUL André (Lillois-Wittezé).

LIEGE

Jean-Louis chez M. CLOES Victor (Grâce Berleur).
Véronique chez M. LEMANS Pierre (Poucet).

HAINAUT

Dominique chez M. VANHOORDE Claude (Frameries).
Véronique chez M. LACROIX Jean (Gouy-lez-Piéton).
Jean-Luc chez M. PIRET Edmond (Aiseau).
Thierry chez M. DEWAELE Valère (Casteau).
Aimée chez M. DEPIREUX André (Gosselies).
Corinne chez M. LEHERTE Claude (Gosselies).
Dominique chez M. MEUL Franz (Fayt-lez-Manage).

NAMUR - LUXEMBOURG

Patrick chez M. DECHAMBRE René (Havelange).
Etienne chez M. VAN DE STEENE J.-P. (Morialmé).
Isabelle chez M. MARTINET Roger (Flavion).
Cécile chez M. CHENU Marcel (Flavion).

Patrick chez M. DENTZ Hubert (Arlon).
Philippe chez M. SABBE Lucien (Jambes).

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle TORFS Elza a épousé M. BRUYNDONCKX J.

LIMBOURG

M. BAUDUIN Leo a épousé Mlle EYGEMANS Maria.
M. LAMMENS René a épousé Mlle KNAPEN Suzanna.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. DEKOSTER Roger a épousé Mlle VERFAEILLIE Fr.
M. BONJE Frans a épousé Mlle MINNEBO Jeanne.

BRABANT

M. HENDRICKX Guy a épousé Mlle JUNIAUX Jacq.
M. LEBRUN Jean a épousé Mlle DE ROOVER Arlette.
M. MERTENS Antoon a épousé Mlle WILLEMS Julia.
M. PILLET Victor a épousé Mlle EYLENBOSCH Fr.
M. DEMEY Roger a épousé Mlle SWAELENS M.-L.

LIEGE

M. BOLLINNE Camille a épousé Mlle GILLARD Ginette.
M. DEVIGNE Joseph a épousé Mlle LEBRUN Suzanne.
M. KERSTEN Lambert a épousé Mlle EVELETTE Cécile.

HAINAUT

M. HOLLEZ Constant a épousé Mlle FAIK Kamilla.
M. MORCEAU Noël a épousé Mlle HOSTELART Raym.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. FISSETTE Francis a épousé Mlle BERNARD Henriette.
M. POUSSEUR André a épousé Mlle GEORGES Yvonne.

LIMBOURG

Une réunion d'adieu s'est tenue à Hasselt, le 31 mars dernier, à l'occasion du départ en retraite après 45 ans de service, de M. Barthélémy Thonnon, chef de service à la direction régionale du groupe du Limbourg.



Assis, de gauche à droite : M. Goovaerts, ingénieur principal - chef de service, Mme Louis Thonnon et M. et Mme Barthélémy-Thonnon. Debout, au milieu, M. Smets, chef de service, entouré des employés des services techniques.

M. Van Autgaerden, Directeur régional, dans une allocution très élogieuse, retraça la carrière de M. Thonnon et mit l'accent sur les qualités de précision dont il a fait preuve en dirigeant, pendant 35 ans, le magasin central d'Hasselt.

Au nom de ses collègues de la direction, un plat en « vieux Rouen » lui fut offert tandis que son épouse recevait une corbeille de fleurs. La fête se termina dans un restaurant local.

Administration Centrale

Nous avons vu arriver parmi nous M. L. Leclercq et C. Dumortier, transférés du Groupe du Brabant; ils sont entrés en fonction à la Direction des services techniques en qualité de commis.

Le 1er avril a débuté également M. Van Nijverseel comme rédacteur au services des Assurances.

Le 1er mai, la Direction des Finances a accueilli deux nouveaux agents, M. Van Lier Edm. et J.P. Jurdan, en qualité de rédacteurs.

★

C'est avec peine que les anciens de l'Administration Centrale ont appris le décès à l'âge de 76 ans, de M. Maurice Pirard, inspecteur, qui avait pris sa retraite depuis 1951. La carrière de M. Pirard est liée à la mise en service des premiers auto-rails et des premiers autobus. C'était un excellent technicien, un meneur d'hommes et son caractère ouvert de Liégeois 100 % lui avait valu des amitiés dans tous nos dépôts et ateliers.

AU GROUPE DE LIEGE

TROIS MISES A LA PENSION parmi le PERSONNEL APPOINTE

Au mois de mars, MM. CARLENS J. et LONGDOZ F. ayant tous deux le grade de chef de mouvement de 1ère classe, atteignaient l'âge de la retraite après une carrière respectivement de 45 et de 29 années.

Le 31 mars en fin de journée, cet événement fut fêté en présence d'une nombreuse délégation d'agents appointés.



M. J. Carlens.

M. Narinx, chef de service important, rappela la carrière des héros du jour et leur souhaita une longue et paisible retraite.

Au nom de la Direction du Groupe, M. Henrard, Ingénieur en Chef, remercia MM. Carlens et Longdoz pour les bons et loyaux services rendus à la Société pendant leur carrière.

La fête se termina par la remise d'un magnifique cadeau à chacun des retraités.

Au mois d'avril, M. JOLY H., commis de 1ère classe, atteignait aussi

l'âge de la retraite après une carrière de 41 années.

Malheureusement, pour raison de maladie, M. Joly interrompait ses activités le 24 du mois.

Quelques jours plus tard, M. Narinx et quelques collègues se rendirent chez M. Joly pour lui souhaiter un prompt rétablissement et lui remettre le cadeau qui lui était destiné.

★

Le numéro précédent était sous presse lorsque nous parvint une stupéfiante nouvelle: M. Botton, directeur du Groupe de Liège, avait failli être victime d'un attentat. Les jours qui suivirent, nous apprîmes qu'un exploitant d'une ligne d'autobus affirmée, se jugeant lésé, s'en était pris à M. Botton et avait voulu tirer sur lui, à bout portant, mais l'arme s'étant enrayée, M. Botton avait échappé, par miracle, à une mort certaine.

Nous n'avons pas voulu passer cet événement sous silence, parce que nous tenions à nous faire l'interprète des nombreux lecteurs de « Nos Vicinaux » qui connaissent l'esprit social du Directeur du Groupe de Liège, pour lui dire avec quelle émotion et avec quel soulagement aussi nous avons appris que ce geste insensé n'avait pas eu de suite dramatique.

ACTES DE PROBITE

Cette fois encore nous avons l'agréable mission de faire savoir au personnel que la réputation d'honnêteté des agents des Vicinaux n'est pas surfaite.

NAMUR - LUXEMBOURG

Les agents dont les noms suivent ont rapporté diverses sommes d'argent trouvées durant leur service:

Pirotte G. (Namur) 171,25 F.; Maréchal A. (La Roche) 103 F.; Antoine L. (Namur) 778 F.; Delcourt G. (Namur) 285 F.; Fery J. (Havelange) 590 F.

Nous ferons une mention spéciale, vu l'importance de la somme trouvée, à DESORBAY J. (Mariembourg) qui a trouvé une sacoche contenant 1.883 F. et MONFORT A. (Namur) qui a remis à son propriétaire une sacoche contenant 5.220 F.

BRABANT

Au cours de son service, l'agent DUMORTIER (Cureghem), a trouvé un portefeuille contenant 3.200 F. Grâce à l'honnêteté de cet agent, il a été possible de restituer cette importante somme à son propriétaire.

★

L'agent COOSEMANS Albert, de service sur la ligne Louvain - Diest, a trouvé dans son autobus un portefeuille contenant une grosse somme ainsi que des documents importants. Notre agent ayant aussitôt remis le portefeuille à son chef, le propriétaire a pu rentrer en possession de son bien et n'a pas manqué d'exprimer sa gratitude dans une lettre élogieuse de la direction.

Les propos du contrôleur BOUDARD

LE RECEVEUR-CONDUCTEUR :
Vous avez vu, chef, le temps que notre bus a perdu en ville ?

BOUDARD : La vitesse commerciale des autobus dans le centre des villes, aux heures de pointe, tend à diminuer d'année en année.

R. : Peut-être verrons-nous un jour des bus télégués longeant les bordures des trottoirs.

B. : Cela, c'est de la science-fiction, mais cela suppose « une piste de roulement réservée aux autobus ». Or, depuis quelque temps, dans différentes villes d'Europe et des Etats-Unis on expérimente des priorités de passage pour autobus.

R. : Il est évident que si je pouvais rouler comme un wattman en site propre, cela irait tout seul.

B. : A Paris, sur une piste de circulation longue à peine de 1 km 500 et que 13 lignes d'autobus empruntent en tout ou en partie, la vitesse commerciale a pu remonter de 5 km/h à 20 km/h au cours des pointes du matin et du soir.

R. : Les administrations communales devraient sérieusement envisager une réglementation efficace de l'usage de la voirie, car moi, chaque matin, j'amène 80 personnes travailler en ville à deux reprises.

B. : Et ces 160 travailleurs n'occupent qu'une place réduite de la chaussée pendant leur entrée en ville.

R. : Puisque nous faisons des vœux, j'ai lu que le Président de l'Ordre international des experts en automobiles avait proposé à ses confrères l'éclairage en VERT des véhicules en marche. Cet éclairage passerait à l'ORANGE ou au JAUNE au moment du freinage et au ROUGE au moment de l'arrêt.

B. : Je trouve également que ce système simple diminuerait le nombre d'accidents par tamponnements et « carambolages », car en tout temps, un conducteur saurait si le véhicule qui précède roule sans intention de modifier sa marche ou s'il est à l'arrêt.

R. : Vous avez vu que de nombreuses mesures pour renforcer la sécurité automobile vont entrer en application le 1er septembre ?

B. : Il faut reconnaître que les services compétents du Ministère ont fait du bon travail.

R. : Il faut se donner de la peine pour arriver à quelque chose, hier encore, ma sœur le disait à mon neveu qui apprend le piano : « Est-ce que tu te figures que Mozart passait son temps à regarder la télévision ? »

Chronique sociale

VI. Réversibilité de l'allocation C.R.A. sur les veuves et les orphelins

A. - ALLOCATIONS AUX VEUVES.

a) Conditions d'octroi :

- 1°) le mari décédé devait bénéficier d'une allocation C.R.A., C.R.I., C.A.S. ou, s'il était encore en activité, être affilié à la C.R.A. et compter au moins 10 ans de service.
- 2°) la veuve ne peut avoir plus de 20 ans de moins que son mari.
- 3°) la veuve doit avoir été mariée à l'agent pendant au moins 1 an et l'être encore au moment du décès.
La veuve qui se remarie perd ses droits à l'allocation.

b) Modalité de calcul :

L'allocation C.R.A. allouée à la veuve est calculée en fonction de celle du mari.

Si celui-ci n'était pas pensionné au moment de son décès, une allocation fictive est établie suivant la formule :

$$\text{C.R.A.} = (2/3 T - \text{Pl}) \frac{n}{35}$$

dans laquelle :

T = le salaire ou traitement du mari au moment de son décès.

Pl = le montant minimum de la pension légale d'un salarié marié, à l'âge de 65 ans, soit actuellement 42.000 F.

n = le nombre d'années de service du mari au moment de son décès (maximum = 35 ans).

L'allocation fictive ou réelle du mari est affectée d'un ou de deux coefficients, suivant que la veuve est du même âge que son mari décédé ou qu'elle est plus jeune ou plus âgée que lui.

Nous examinons ci-après ces deux éventualités :

- 1°) Si la veuve a le même âge que son mari décédé, son allocation est constituée par un pourcentage de celle de son mari; ce pourcentage, comme l'indique le tableau ci-dessous, varie d'après l'âge du mari à son décès.

Age du mari à son décès	Quotité
Moins de 41 ans	46,60 %
41	47,95 %
42	49,25 %
43	50,60 %
44	51,95 %
45	53,25 %
46	54,60 %
47	55,95 %
48	57,25 %
49	58,60 %
50	59,95 %
51	61,25 %
52	62,60 %
53	63,95 %
54	65,25 %
55	66,66 %

Si l'agent est décédé après 55 ans, l'allocation de sa veuve, de même âge, est donc toujours égale aux 2/3 de celle du mari.

- 2°) Si les époux étaient d'âges différents : l'allocation de la veuve est calculée d'abord d'après l'âge du mari à son décès, comme indiqué ci-dessus; la somme ainsi obtenue est affectée ensuite d'un pourcentage variant suivant la différence d'âge et le sens de cette différence.

Il ne nous est pas possible de reproduire ici les tableaux très complexes de ces pourcentages. La conception qui se trouve à la base de ces tableaux est toutefois très simple :

Une personne jeune a normalement plus de chances de vivre encore un grand nombre d'années qu'une personne âgée; ainsi, la caisse C.R.A. doit s'attendre à devoir payer plus longtemps l'allocation à la veuve âgée de 50 ans d'un agent décédé à 65 ans, que si la veuve de cet agent avait 75 ans, c'est-à-dire 10 ans de plus que son mari.

Voici, à titre d'exemples, le montant du pourcentage pour quelques cas précis :

- a) Cas d'une veuve moins âgée que son mari :
Age du mari à son décès : 50 ans.
Age de la veuve au moment du décès de son mari : 40 ans.
Pourcentage résultant de l'âge du mari à son décès (cfr. tableau ci-dessus) : 59,95 %.
Pourcentage résultant de la différence d'âge des époux : 83,98 %.
Pourcentage final : 50,35.
- b) Cas d'une veuve plus âgée que le mari :
Age du mari à son décès : 50 ans.
Age de la veuve au moment du décès de son mari : 60 ans.
Pourcentage résultant de l'âge du mari à son décès (cfr. tableau ci-dessus) 59,95 %.
Pourcentage résultant de la différence d'âge des époux : 130,20 %.
Pourcentage final : 78,05.

B. - ALLOCATIONS AUX ORPHELINS.

L'allocation allouée aux orphelins de père et de mère est fixée à 2/5 de celle qui aurait été accordée à la veuve de même âge que le mari décédé; elle est augmentée de 1/5 par orphelin avec maximum de 5/5.

Une famille comportant deux orphelins de père et de mère se verra donc allouer 2/5 + 1/5 + 1/5, soit 4/5 de l'allocation qui aurait été allouée à la veuve de même âge que le mari décédé.

Toutefois, une allocation C.R.A. sera accordée aux orphelins dont le père ne comptait pas 10 années de service, et ce compte tenu d'une ancienneté fictive de 10 ans, même si la mère vit encore.

La limite d'âge pour bénéficier d'une allocation C.R.A. d'orphelin est fixée à 18 ans.

L'assemblée générale

annuelle des actionnaires de la S.N.C.V.

L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE S'EST TENUE DANS LA SALLE DE REUNION DU CONSEIL PROVINCIAL DU BRABANT LE 26 MAI 1964

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

265 actionnaires sont représentés. Sur le nombre total de 1.191.743 actions émises, ils représentent 914.173 actions, donnant droit à 578.670 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.

M. Lauwereins, échevin d'Oostende, expose ses observations et suggestions. M. le Directeur Général répond à cet interpellateur.

Ensuite le bilan est approuvé à l'unanimité.

Le 4ème et dernier 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, Leclère et Luc.

Le nombre des candidats présentés étant égal au nombre des mandats à conférer, il n'y a pas lieu de procéder au scrutin prescrit par les statuts, si l'assemblée est unanimement d'accord à ce sujet.

L'assemblée marque son accord sur cette proposition. Dans ces condi-

tions, 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. Leclère, député permanent, commissaire sortant;

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

M. le Président les félicite et les remercie de leur collaboration si active. Il rend aussi hommage au dévouement du personnel.

DANS NOS GROUPES D'EXPLOITATION

Le groupe du Brabant a repris en régie l'exploitation du service public d'autobus Boitsfort - Wavre, exploité précédemment par la Firme « Mme Vve Preumont et Consorts », à Boitsfort, pour le compte de notre société.

Dans le cadre des services urbains d'Oostende, le groupe de la Flandre Occidentale a organisé :

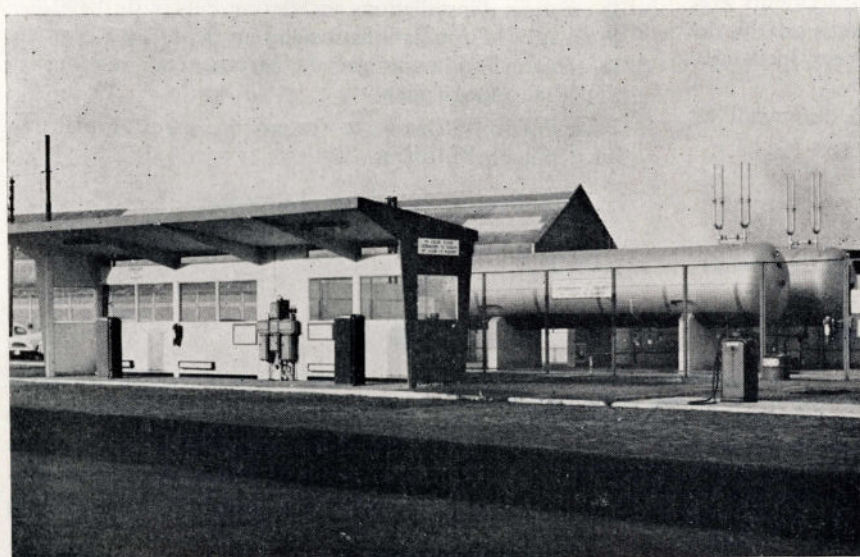
— une extension Stene (Conterdam - Bareel) - Oostende (Manitobalaan) à la ligne n° 14 Oostende (Station S.N.C.B.) - Stene (Conterdam);

— une nouvelle ligne n° 27 Oostende (Station S.N.C.B.) - (Madeliefjeslaan);

— une modification d'itinéraire de la ligne n° 7 Oostende (Station S.N.C.B.) - Steense Dijk;

— une extension de la ligne 5 Middelkerke (Aéroport) - Oostende (Cité Edebau) jusqu'au nouveau cimetière.

Station de distribution de propane au dépôt de Leuven.



Chaque année, dans le numéro de juin, « Nos Vicinaux » donne un résumé des éléments essentiels du rapport présenté par le Conseil d'Administration. Il est, en effet, souhaitable que chaque agent connaisse non seulement les résultats d'exploitation, mais sache *où* et *comment* l'activité de la société se maintient et se développe, car de là dépend une grande partie du bien-être de chacun des membres du personnel.

Résumé des rapports

présentés par le Conseil d'Administration et par le Comité de Surveillance pour l'exercice 1963.

ADMINISTRATION

Ordinateur électronique.

Le rapport fait état de l'utilisation de l'ordinateur électronique notamment en matière de gestion des stocks. Actuellement 30.000 articles, répartis dans \pm 73.000 casiers situés dans les groupes Namur-Luxembourg, Flandre Orientale, Liège, Limbourg et Flandre Occidentale, sont traités centralement.

De plus, le cycle de traitement a été complété par :
— la tenue de l'inventaire permanent;
— l'enregistrement des commandes, des entrées et des sorties de matières;
— les informations comptables relatives à ces entrées et sorties;
— la tenue du compte courant individuel des fournisseurs;
— l'établissement des statistiques concernant la gestion des stocks.

Est venu s'ajouter :

le traitement des informations concernant :

- a) la comptabilité des factures,
- b) la liquidation des factures, en ce y compris la confection des annexes aux virements collectifs pour le paiement de la plupart desdites factures.

Accidents de travail.

Au cours de l'année 1963, le nombre d'accidents avec chômage survenus en service parmi les agents salariés des groupes d'exploitation est resté pratiquement inchangé : 230 contre 229 en 1962.

Le nombre d'accidents sur le chemin du travail est passé de 135 en 1962 à 139.

PERSONNEL

Effectif

On constate, fin 1963, une diminution de 216 unités :

en effet, le nombre de fonctionnaires et d'agents a été ramené de 8.066 à 7.851 au 31-12-1963.

Charges sociales légales et extra-légales.

Cette année, le rapport souligne particulièrement la progression des cotisations patronales pour les diverses charges sociales.

On est ainsi assez étonné d'apprendre que la S.N.C.V. a versé à la « Sécurité Sociale », 175 millions et que, par rapport à l'an dernier, il y a une progression de près de 17 millions.

Comme la S.N.C.V. est son propre assureur en matière d'accidents de travail, elle a constitué un fonds spécial pour pouvoir faire face à ce risque; ledit fonds est alimenté par une dotation correspondant à 1,5 % des rémunérations du personnel.

En 1963, la dotation s'est élevée ainsi à 10.686.000 F.

On peut conclure en disant qu'en 1963, la S.N.C.V. a supporté à titre de charges sociales légales une somme de 185.799.531 F., de son côté, le personnel a versé à la « Sécurité Sociale » une somme de 62.270.526 F., par retenues effectuées sur ses rémunérations.

Mais c'est en charges sociales *extra-légales* que l'effort de la S.N.C.V. a été le plus considérable. En effet, pour les diverses caisses d'allocations complémentaires, le total des dépenses se monte à environ 124 millions, pour 110 millions en 1962, soit une augmentation de 14 millions ou exactement 12,77 %.

SERVICES TECHNIQUES

Bâtiments.

Parmi les divers travaux réalisés ou en cours d'exécution en 1963, citons :

l'appropriation des bâtiments et la construction d'une aire de parcage au dépôt de Turnhout;

la construction d'une station de lavage, de magasins, d'installations sociales et d'une cabine « haute tension » au dépôt de Salzinnes;

la pose d'un revêtement dans la cour du dépôt de Hasselt;

l'agrandissement de l'habitation et des bureaux du dépôt d'Omal;

la construction d'une piste et d'un parking pour autobus au dépôt de Mons (Bassins);

l'aménagement d'une remise, d'une salle des gardes et d'une aire d'accès au dépôt de Solre-sur-Sambre;

la création d'installations sociales au dépôt de La Roue;

la création d'installations sociales au dépôt de Kessel-Lo;

la construction d'une aire de parcage pour autobus au dépôt de Hoogstraten;

l'installation de chauffage des autobus garés en plein air au dépôt de Turnhout.

Sous-Station et cabines électriques.

Mise en service de deux cabines de transformations H.T.

Bien que le kilométrage total des lignes électriques ait diminué de 50 km par rapport à l'an dernier, la **LONGUEUR TOTALE** du réseau (rail et bus) a **AUGMENTÉ** de 340 km en 1963.

Le nombre de voyageurs transportés, de son côté, a augmenté de 4 millions et la progression fut identique en 1962.

De nos jours, pour une société de transport en commun, c'est là un fait assez exceptionnel qui mérite d'être souligné.

Nous avons aussi à tenir compte, que nous le voulions ou non, de 275 millions de voyageurs. Cela crée des obligations pour chacun de nous, ne perdons jamais cela de vue.

Montage d'une sous-station automatique.
Plusieurs sous-stations de traction ont été mises hors service à titre définitif.

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31 décembre 1963 :

<i>Réseau électrique :</i>	
Voitures motrices	495
Voitures remorques fermées	383
Voitures remorques ouvertes	10
Voiture-fourgon	1
Fourgons-moteurs	21
Fourgon à bagages	1
Motrices à planer	6
<i>Réseau non électrifié :</i>	
Autorails et tracteurs	36
Locomotives	13
Voitures à voyageurs	5
Wagons fourgons à bagages	24
Voitures fourgons	8
Wagons à hausses	427
Wagons fermés	214
Wagons plats	115
Wagons spéciaux	38
<i>Transports par route :</i>	
Train routier	1
Autobus	1720
Autres véhicules	180

RESEAU

Lignes ferrées exploitées à l'électricité.		
<i>En 1961</i>	<i>En 1962</i>	<i>En 1963</i>
708 km	636 km	601 km
Lignes ferrées exploitées en traction non électrique.		
<i>En 1961</i>	<i>En 1962</i>	<i>En 1963</i>
112 km	42 km	28 km

Le tableau ci-dessous donne le détail, pour 1963, par groupe d'exploitation :

<i>Groupe</i>	<i>Traction électrique</i>	<i>Traction non-électrique</i>
Anvers	69 km 600	10 km 100
Flandre Orientale	—	—
Flandre Occidentale	67 km 823	—
Hainaut	287 km 075	10 km 167
Namur - Luxembourg	—	—
Liège	—	7 km 900
Limbourg	—	—
Brabant	176 km 630	—
Réseau	601 km 128	28 km 167

Le total des lignes ferrées affermées était à la même date de 5 km 600.

L'extension du réseau routier.

De nombreuses extensions de lignes et des nouveaux services publics ont été mis en activité en 1963.

A la suite de ces diverses initiatives, le réseau routier présentait un développement total de 11.715 km, se répartissant comme suit :

Services d'autobus de substitution (régime 1931)	10.425 km.
Services d'autobus de complément (régime 1924)	1.290 km.

De ces 11.715 km de services d'autobus, 1.307 km sont affermés, à savoir 698 km de services de substitution et 609 km de services de complément.

La longueur totale des services PUBLICS de trans-

port de la S.N.C.V. (lignes ferrées et services routiers) en exploitation (non compris les 714 km de services saisonniers) s'élevait donc au 31 décembre 1963 à 12.349 km 649.

Quant aux services SPECIAUX, c'est-à-dire les services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, principalement des ouvriers et des écoliers, leur nombre a augmenté de 278 unités pour l'ensemble du pays et leur longueur s'est accrue de 5.287 km, par rapport à l'exercice précédent soit au total 46.544 km.

RESULTATS DE L'EXPLOITATION

Lignes ferrées et services d'autobus de substitution (régime 1931).

Les recettes totales du réseau ferré, y compris les recettes des services d'autobus de substitution et de complément aux lignes ferrées, se sont élevées, en 1963, à 1 milliard 531.500.644 F. et les dépenses à

1 milliard 508.679.342 F.

Le coefficient moyen d'exploitation est de 98,51 % en 1963 contre 96,90 en 1962.

CONCLUSIONS

Les chiffres donnés dans ce résumé du rapport annuel parlent d'eux-mêmes et font ressortir que si les recettes augmentent, les dépenses grossissent bien plus rapidement.

La S.N.C.V. aborde l'exercice 1964 dans des conditions financières d'exploitation désavantageuses et cependant les perspectives sont moins sombres sous l'angle de l'économie des transports. En effet, le développement du réseau est en voie d'expansion, les places occupées dans nos véhicules continuent à augmenter et, d'autre part, le renouvellement du matériel roulant s'effectue au rythme prévu.

Ce sont là des éléments techniques favorables; d'autre part, le Conseil d'Administration fait confiance aux autorités compétentes pour décider des mesures susceptibles d'améliorer les comptes et se propose d'intensifier l'application des mesures visant à augmenter la productivité.



— « Tout ce que je sais, c'est qu'il est en congé, et il n'y a aucun règlement qui lui interdit de le passer ici ! » Banking

L'ATELIER D'HASSELT

a fêté ses 2.000 jours sans accident

C'est sous un soleil éclatant que, le 30 mai dernier, les agents de l'atelier d'Hasseelt, accompagnés de leur épouse, se rendirent à la fête organisée sous les auspices du Service Général de Sécurité, à l'occasion des 2.000 jours sans accident atteints et dépassés par l'équipe n° 1 du Limbourg.

La salle du réfectoire avait été décorée avec goût et l'on remarquait à la table d'honneur: M. Van Autgaerden, Directeur, M. Goovaerts, ingénieur ppl. chef de service, M. Follon, Inspecteur ppl., Mlle Spaas, assistante sociale, MM. Haenen et Breels du Service de Sécurité, M. Smets, Chef de service de 1ère cl., MM. Nys, Eyckmans et Bleuckx, délégués de l'équipe, M. Tissen, contrôleur et M. Neyens de « Onze Buurtspoorwegen ».

M. Haenen souligna que c'était la deuxième fois qu'un atelier atteignait les 2.000 jours et qu'il considérait ce résul-

tat comme une étape. Les participants firent ensuite honneur à un dîner offert par le comité organisateur au son d'un orchestre entraînant.

M. Follon, représentant le Service Général de la Sécurité, prit la parole au cours du repas. Il exposa les raisons de ces festivités: depuis le 18 octobre 1958 jusqu'au 7 avril 1964, soit pendant plus de 5 ans, le personnel de cet atelier a su maîtriser l'accident de travail. Chacun dit l'orateur, a le devoir de collaborer à cette lutte pour la protection de la vie humaine, et, conclut M. Follon, à côté de cette collaboration personnelle il y a aussi la confiance réciproque, la tolérance et la serviabilité qui sont indispensables dans une communauté de travail.

A son tour, M. Van Autgaerden se déclara fier de constater que l'équipe victorieuse comptait 113 agents. Il souligna encore qu'en 1946, le Groupe ac-

cusait 225 accidents chômants dont 98 pour l'atelier. Qui aurait pu prévoir que bientôt on allait travailler près de six ans sans un seul accident grave? M. le Directeur remercia M. Follon et les délégués de sécurité et se réjouit de pouvoir affirmer qu'à l'atelier d'Hasseelt l'esprit de sécurité règnait dans une atmosphère de confiance.

Au nom des invités, M. Eyckmans remercia la Direction et promit de poursuivre l'effort vers les 3.000 jours. Au cours de la soirée des cadeaux traditionnels furent offerts et l'on dansa très tard.

Bravo l'atelier d'Hasseelt et maintenant continuez sur cette lancée avec prudence et persévérance!



Vue d'ensemble des tables au réfectoire.

Aucun travail n'est si urgent, aussi important, que nous ne puissions prendre le temps nécessaire pour l'accomplir en sécurité.

(Extrait de « Dix ans de prévention des accidents à la S.N.C.B. ».)



Souvenir du 30 mai 1964.

(Photo « Belang van Limburg »)

CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 30 AVRIL 1964

LIEGE 4 (personnel Omal-Verlaine)	3.346 jours sans accident
LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)	2.023 jours sans accident
BRABANT 4 (Petite Brigade V.T.)	1.568 jours sans accident
LIEGE 2 (personnel Bassenge-Oreye-Tongres)	1.326 jours sans accident
LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)	1.283 jours sans accident
HAINAUT 2 (V.T. La Louvière + Brig. vol.)	1.281 jours sans accident
LIEGE 8 (Atelier St-Gilles - V.T. - Ligne Aér.)	1.250 jours sans accident
LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)	1.127 jours sans accident

Groupe	Equipe	Jours	Groupe	Equipe	Jours
Liège	10	821	Brabant	16	262
Flandre Orientale	3	609	Brabant	2	255
Brabant	21	518	Brabant	10	244
Hainaut	13	496	Anvers	6	243
Flandre Orientale	1	466	Hainaut	10	218
Flandre Occidentale	1	454	Hainaut	1	194
Brabant	15	435	Hainaut	21	194
Anvers	8	424	Flandre Occidentale	3	188
Anvers	1	395	Hainaut	16	168
Anvers	11	393	Anvers	10	160
Anvers	5	381	Namur - Luxembourg	3	160
Liège	11	371	Brabant	1	157
Hainaut	5	364	Brabant	8	155
Brabant	18	359	Limbourg	2	155
Brabant	3	352	Anvers	12	148
Liège	1	295	Flandre Orientale	2	144
Flandre Occidentale	5	290	Limbourg	3	136
Brabant	20	289	Brabant	9	129
Hainaut	6	268	Brabant	19	113
Anvers	13	266	Brabant	6	107
Limbourg	4	263	Brabant	17	105
			Hainaut	20	103

LISTE DES PRIMES DE SECURITE

accordées au cours des mois de mars et avril 1964

GRUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 12 et 13 ont touché ensemble 3.310 F.

GRUPE FLANDRE ORIENTALE

Les équipes 1, 2 et 3 ont touché ensemble 4.746 F.

GRUPE FLANDRE OCCIDENT.

Les équipes 1, 3, 5 et 6 ont touché ensemble 2.226 F.

GRUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1, 2, 3 et 4 ont touché ensemble 3.576 F.

GRUPE DU BRABANT

Les équipes 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21 ont touché ensemble 6.580 F.

GRUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont touché ensemble 3.597 F.

GRUPE DU HAINAUT

Les équipes 1, 2, 5, 6, 8, 10, 13, 16, 19, 20 et 21 ont touché ensemble 3.181 F.

GRUPE NAMUR-LUXEMBOURG

L'équipe 3 a touché 311 F.

DONC POUR LES 8 GROUPES D'EXPLOITATION 27.527 F. DE PRIMES ONT ETE ACCORDEES EN MARS ET AVRIL 1964.

EN ARDENNES

Un nouveau service touristique
LA ROCHE - CASCADE DE COO

Un nouveau service public d'autobus saisonnier sera mis en service, TOUS LES MARDIS, en juillet et août et, sur demande, en juillet et en août les autres jours lorsque le nombre de participants est suffisant.

Il s'agit, en vérité, d'une ligne touristique qui permet aux villégiateurs de La Roche de se rendre à Manhay et de là à la Cascade de Coö.

Depart à 14 h. de La Roche - dépôt S.N.C.V.

Arrivée à 14 h. 56 à Manhay-Gendarmerie.

Départ à 14 h. 56 à Manhay-Gendarmerie.

Arrivée à 15 h. 44 à la « Cascade » de Coö.

Pour le retour : Cascade de Coö 18 h - La Roche dépôt 19 h. 33.

Reconnaissez-vous ces endroits ?

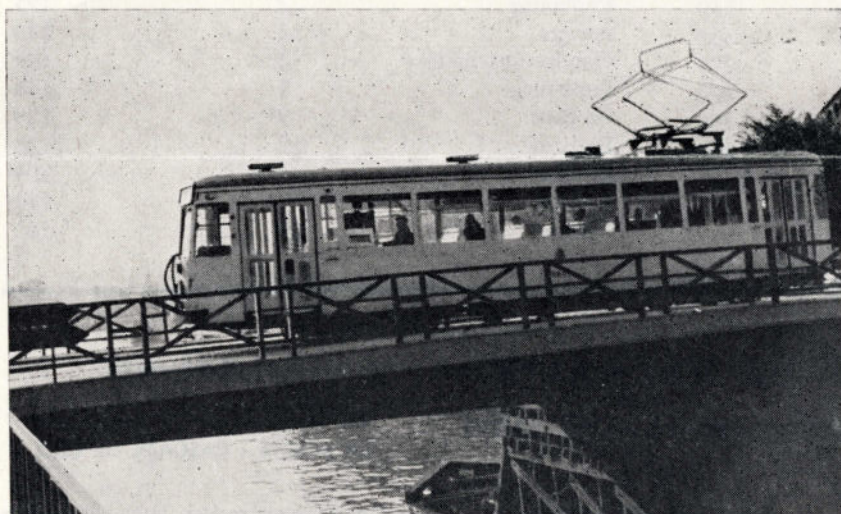
1) Voici assurément une effigie en bronze digne du grand Roi que fut Léopold II; cette statue est érigée dans un faubourg d'une ville touristique de 33.000 habitants.

Notre autobus vient de quitter une extrémité de la ville, et part en direction de la gare.

Du haut de son piédestal, Léopold II contemple le trafic automobile auquel participe la S.N.C.V. qui exploite une douzaine de lignes de services urbains au moyen d'une trentaine de véhicules.



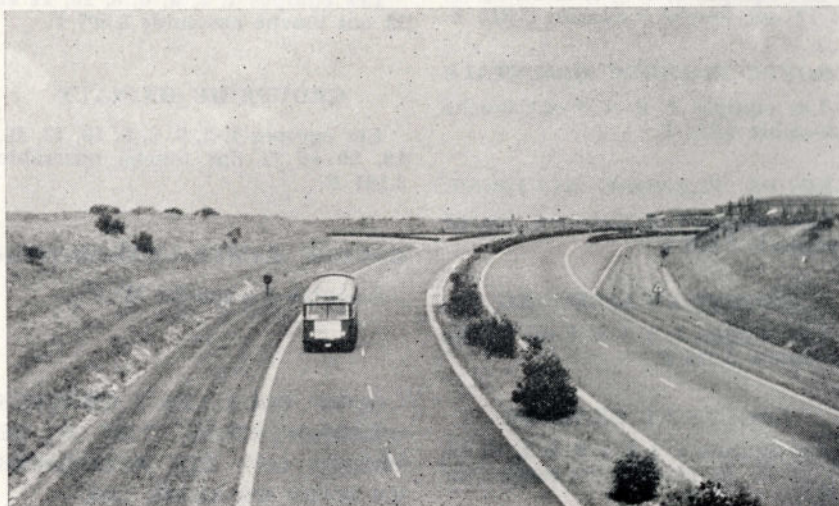
(Photo E. Roels)



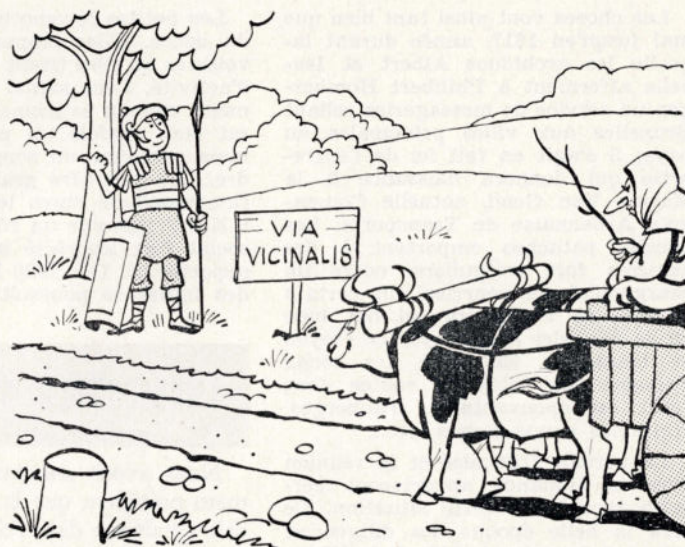
2) Cet ouvrage d'art sur lequel s'engage une motrice type S, offre tous les aspects d'un pont provisoire; il avait déjà ces caractéristiques, il y a plus de 20 ans, lorsqu'on le construisit, en matériaux durs, après la campagne des 18 jours de 1940 ! La rivière canalisée qui traverse la ville, roule des eaux noirâtres qui n'ont rien de champêtre ni de poétique ! La ville en question possède un important dépôt de tramways vicinaux, mais le réseau « autobus » commence à prendre de l'importance. Où sommes-nous ?

3) Ce bus vicinal, bien reconnaissable, circule sur une véritable autostrade qui n'est pas toujours aussi déserte, il faut bien le dire. Nous ne sommes pas loin de la capitale et cet autobus appartient à un service régulier ayant une fréquence de 30 min. N'avez-vous eu aucune « réaction » en voyant cette photo ? Cette campagne a ceci de particulier que de temps à autre, à cause du bruit, il est difficile de soutenir une conversation !

Pour savoir d'où vient ce bus allez voir au bas de la page 20.



La S.N.C.V. vue par la lorgnette du folkloriste



SI l'on s'en tient à la définition plus que concise du dictionnaire, tant français que néerlandais, les attributions des lignes vicinales sont rapidement définies : relier entre eux nos villages et hameaux. Evidemment, tel est bien le souci majeur qui a présidé à l'édification du vaste complexe qu'est à l'heure actuelle la S.N.C.V.

La plupart des services de diligences et malles-poste avaient cessé leur activité depuis une dizaine d'années et il fallait les remplacer par des moyens de transport mieux adaptés aux besoins du temps. Evolution qui n'en est d'ailleurs pas encore à son terme et qui, pour s'espacer sur trois-quarts de siècle, suit toujours son cours. Quoi qu'il en soit, le folkloriste, ce chercheur, celui qui découvre toujours un aspect inattendu à toutes choses, ne s'est pas contenté de cette trop brève définition. Pour lui, ce vaste et ancien réseau à vapeur, successivement remplacé par l'électrique, puis par le carburant liquide, représente un monde et il songe...

Les voies vicinales, au sens propre de cette expression, doivent leur origine, pour les plus anciennes, aux antiques sentiers néolithiques, plus tard,

gaulois. Dès cette époque les diverses peuplades qui occupaient le pays ressentirent la nécessité de communications aisées et rapides, principalement dans un but commercial. Plus tard, le conquérant romain ne fera que superposer ses « chaussées » et « diverticula » à ce très primitif réseau voyer. Et déjà s'amorce l'ébauche de communications vicinales. Les voies romaines, principalement sillonnées par les légions, serviront aux services de poste et à ceux des collecteurs d'impôts (rien de neuf sous le soleil...); les Gaulois ne s'en serviront guère que sur autorisation particulière du « préfet » romain et dans des buts nettement définis.

Le Moyen âge n'apporte pas grand remède à cette situation; les routes sont peu sûres, ravagées par les barons pillards et les serfs révoltés.

La période communale (XII^e siècle) devait apporter remède à cette situation. Le peuple prend conscience de sa puissance. Les marchés s'organisent. Les seigneurs doivent ménager ces riches marchands à l'opulence desquels ils doivent parfois avoir recours pour pouvoir soutenir leurs guerres. Des privilèges sont octroyés, des routes tracées, soumises souvent, il est vrai, à un « droit de barrière ». Il n'empêche que les transports vicinaux s'organisent. Les plus riches possèdent leurs services réguliers d'échanges commerciaux; l'économie essentiellement agricole de l'époque

s'accommode au mieux de ces liaisons villes, villages, hameaux.

En 1524, Charles-Quint signe le décret qui fonde le corps des « maîtres de chaussées », ils auront pour mission essentielle de veiller à l'état des routes, aidés en cela par une compagnie de « vorsters » (sorte de gardes-champêtre et cantonniers). On peut donc dire que c'est au plus national de nos princes étrangers, puisqu'il est né à Gand en 1500, que remonte véritablement l'origine des voies vicinales telles que nous les connaissons à l'heure actuelle. Le réseau en est encore fort réduit; ces chaussées ne sont guère pavées qu'aux abords des villes, plus loin ce ne sont que de larges chemins terreux, cloaques l'hiver, réceptacles à poussière l'été. Le trafic est encore à ces époques extrêmement réduit : quelques coches ou voitures de rouliers; les services de postes et de diligences viendront environ un siècle plus tard, du moins ceux tels que nous les concevons de nos jours.

En effet, en 1516, Maximilien d'Autriche avait institué les postes et confié le courrier entre Bruxelles et Vienne à François de Tour et Taxis. Par lettres patentes de 1520, Charles Quint avait investi de la charge de grand maître des postes le neveu de François, Jean-Baptiste de Tour et Taxis. Ce service, réservé à de rares privilégiés, emprunte les voies vicinales et se fait à franc-étrier; le long de la route se trouvaient des relais où le courrier, plutôt estafette, changeait de cheval. Et ainsi les voies vicinales commencent à développer leur utilisation véritable, les communications entre villes, villages et hameaux sont assurées.

Des trains-vapeurs mixtes de ce genre, servant au transport des voyageurs et des marchandises ont desservi les coins les plus reculés de nos provinces. (Ligne de Geraardsbergen - Flobecq).



Les choses vont ainsi tant bien que mal jusqu'en 1617, année durant laquelle les archiducs Albert et Isabelle afferment à Philibert Hombert un service de messageries reliant Bruxelles aux villes principales du pays; il s'agit en fait ici de l'entreprise qui donnera naissance à la Maison Van Gend, actuelle Compagnie Ardennaise de Transports. Les lourdes pataches emportent à des horaires fort irréguliers, outre un chargement de courrier, un certain nombre de voyageurs qui ont bien dû se résoudre à employer ce moyen de transport. En effet, les récits d'époque font état de routes dont l'état est épouvantable, d'auberges, véritables coupe-gorges, etc...

La période française et la réunion avec la Hollande apporteront certains remèdes à cette situation. Ce sera la belle époque des diligences, celle qui fournira à Alfred de Vigny le thème de tant de belles pages. Celle où, comme il l'a écrit, lorsque l'on s'ennuie on emprunte la diligence, certain que l'on est d'y rencontrer agrément et diversité... Epoque romantique qui durera jusqu'à l'apparition dans nos villes et campagnes d'une silhouette encore familière à l'œil, la silhouette ventrue des premières locomotives de la S.N.C.V.

Progrès incontestable et qui aura longtemps la suprématie, le réseau de transports vicinaux est assuré et sera à la base d'un renouveau économique pour le pays. La ligne des « fraisières », Bruxelles - Schepdael (plus tard, Ninove), connaît un beau succès; celle des « oignons », Bruxelles - Alost, et des maraîchers, Bruxelles - Louvain, approvisionnent le ventre de la capitale. Les régions de carrières et de charbonnages auront aussi recours à leurs services.

Les petites locomotives font partie du décor. Elles emportent dans les voitures qu'elles tirent tout un monde d'activité. Leur signal sert de ralliement, chacun se connaît, l'horaire en est bien parfois un peu bouleversé, mais personne ne songe à se plaindre... La première grande conflagration mondiale verra les trains de la S.N.C.V. remplir un rôle utilitaire et social fort apprécié et... de grande opportunité. Dès 1920 l'électrification des lignes se poursuit à un rythme

accélééré, le pittoresque y perd bien un peu, mais déjà l'époque se réclame d'une conception plus utilitaire du temps de l'usager d'un moyen de transport en commun.

Et ainsi la S.N.C.V. tiendra, au long du déroulement des années, un rôle éminent, accentué par un effort toujours croissant d'adaptation aux exigences modernes. Songe-t-on parfois à tout cela en acquittant le prix de son parcours ?

Maurice Dessart.

L'INDICATEUR OFFICIEL DES HORAIRES DE LA S.N.C.V.

Nous avons annoncé dans le numéro précédent que la Société Nationale s'était vue dans l'obligation d'éditionner un indicateur général qui a été tiré à 30.000 exemplaires.

Quinze mille sont mis en vente dans les gares de la S.N.C.B.; plusieurs milliers ont également été envoyés dans des services officiels, à Bruxelles et en province, suivant un plan adopté depuis longtemps par la S.N.C.B. pour son indicateur double. D'autre part, nos directions régionales en ont reçu chacune plusieurs centaines d'exemplaires.

Mais le service « E/Inspection » de la Direction « Exploitation », en plus des envois effectués directement au départ de l'imprimerie, a dû effectuer un nombre considérable d'expéditions à de multiples bureaux de poste du pays.

En effet, le public peut se procurer cet indicateur vicinal général :

- soit en s'inscrivant dans un bureau de poste,
- soit en le demandant au facteur en tournée,
- soit en virant personnellement la somme de 35 F au C.C.P. 9460 de l'Administration des Postes à Bruxelles 1.

Pour chaque bureau postal, il faut tenir une fiche-inventaire, car il faudra pointer les sommes versées par l'Administration des Postes et prévoir l'envoi des suppléments aux intéressés.

Nombre d'expéditions ont exigé la création d'une facture et d'un mandat de recette pour notre comptabilité.

Tout ce travail, qu'assumait pour la première fois la Direction « Exploitation », a été mené à bien dans un laps de temps très court.

Service «one-man-tram» sur la ligne Bruxelles-Londerzeel



Depuis le 19-5-1964 le système «one-man-tram» a été intensifié sur la ligne Bruxelles-Londerzeel.

Pendant les heures de pointe, le régime en vigueur depuis le 4-11-63 n'a pas été modifié pour ce qui concerne les trains avec remorque : les abonnés seuls sont admis dans la motrice, les voyageurs payants montent obligatoirement dans la remorque.

Durant les heures creuses, le régime à un seul agent a été étendu. Toutefois, certains départs sont encore desservis par un receveur sur la partie urbaine de la ligne. Ce receveur fait notamment la navette entre Bruxelles et Meise.

Les premiers et derniers départs sont assurés en O.M.T. intégral.

Le conducteur L. Verbruggen délivre un billet à un voyageur au moyen de sa machine Almex placée sur un nouveau poste de perception.

Le chef de mouvement Hellinckx a suivi tous ces « nouveaux » receveurs.

Reconnaissez-vous ces endroits ?

REPONSES :

1) Il s'agit d'un véhicule traversant la place Wiertz dans le faubourg de Salzinnes, à Namur.

2) Il s'agit du pont sur la Sambre entre la prison et la gare de Charleroi. Il y avait, à cet endroit, un beau pont de pierre, avec statues, qui fut détruit en mai 1940. Les trams qui font la boucle devant la gare passent sur ce pont. Tout ce quartier fait l'objet d'un vaste plan d'urbanisation.

3) Les taches blanches à l'horizon représentent les bâtiments de l'aéroport national de Zaventem qui est desservi par autobus vicinal partant de la gare d'autobus de Bruxelles-Nord, à Saint-Josse-ten-Noode.