



# NOS VICINAUX



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

# NOS VICINAUX

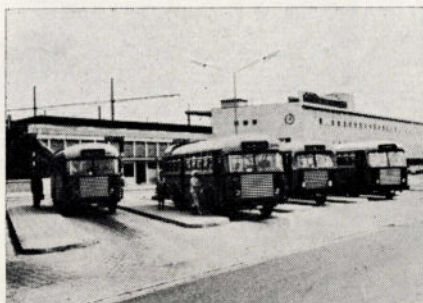
Bulletin bimestriel d'information  
Affilié à l'Union des Journaux  
d'Entreprise de Belgique

N° 113

NOVEMBRE - DECEMBRE 1964

## SOMMAIRE

	Page
Le préchauffage des autobus à Turnhout . . . . .	5
Un symbole bien dessiné identifie une entreprise . . . . .	7
La bibliothèque de La Louvière . . . . .	13
L'appel au « 900 » . . . . .	15



### NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE

A proximité de la nouvelle gare S.N.C.B. de Mechelen, aux quais surélevés, que l'on voit à l'arrière-plan, l'administration communale a fait installer une gare d'autobus avec terre-pleins. La S.N.C.B. et la S.N.C.V. se partagent ces quais d'embarquement.

# QUAND L'AUTOBUS PREND LA RELEVÉ

Le 31 août dernier, la S.T.I.L. (Société des Transports Intercommunaux de Liège) a procédé au remplacement définitif des trams des lignes 1 et 4 par des autobus et les Liégeois ont fait des adieux chaleureux aux voitures qui effectuaient leur dernier parcours.

En fin de journée, le Conseil d'Administration de la S.T.I.L. reçut au dépôt de Coronmeuse les autorités communales, le conseil d'entreprise et les délégations syndicales.

Dans son discours, M. J. Nyst, vice-président du Conseil, fit l'historique de ce tram vaillant nonagénaire. Dans sa conclusion, M. Nyst s'adressa aux autorités et nous avons cru utile de vous rapporter ses paroles qui reflètent également les préoccupations de nos propres dirigeants, ainsi d'ailleurs que celles des sociétés de transport en commun qui procèdent à des conversions de moyens de transport.

*« Ces dernières années il (le tram) dut faire face au véritable raz de marée que constitue l'envahissement de la ville par les automobiles que rien n'arrête et qui veulent prendre possession des artères dont le tram avait l'illusion d'être le maître.*

*Il laisse à son successeur, le très indépendant mais combien vulnérable autobus, qui n'est protégé par aucun règlement, la charge de prendre la relève.*

*Je suis certain d'être l'interprète des dernières pensées du défunt en demandant aux autorités ministérielles de se pencher avec la plus grande attention sur le problème de l'exploitation des transports en commun urbains par autobus.*

*Bien entendu, ils devront se plier aux règles fondamentales de la circulation et quoiqu'ils ne représentent plus qu'un des modes de transport, par les services qu'ils rendent, il n'est pas permis de les traiter en parents pauvres et le salut ne viendra pas de la résolution de tel ou tel cas d'espèce mais d'une règle qui dans le pays pourra être suivie en toutes circonstances. »*



La rédaction de  
**NOS VICINAUX**  
souhaite à ses fidèles  
lecteurs  
bonheur et prospérité  
en 1965

Photo Temmerman

## *Le symbolisme dans la représentation picturale de la Nativité*

**D**ANS quelques jours, ce sera de nouveau Noël. Pour les uns, la nuit de Noël est fêtée avec l'éclat liturgique d'une messe de minuit, suivie des chants de Noël familiers dans l'intimité du cercle familial.

D'autres célèbrent cette fête d'une façon plus profane, à la maison ou au restaurant, en compagnie d'amis ou de connaissances.

Une des caractéristiques de chaque célébration de la Noël, c'est l'atmosphère de bonté et de paix qui règne dans un même élan de bonne volonté et de tolérance.

Toute notre civilisation occidentale est imprégnée d'un humanisme chrétien qui a précisément trouvé son origine au cours de cet événement historique.

Comme interprètes de cette culture, presque tous les artistes, aussi bien les hommes de lettres que les musiciens et les peintres, se sont inspirés de l'idée d'un Noël de paix.

Ce sont cependant les peintres qui ont été les meilleurs témoins et qui ont transposé dans leurs tableaux, le plus profondément et le plus humainement, la grandeur de cet événement.

Pendant douze siècles de chrétienté, durant la période byzantine, l'église syrienne, les évangiles apocryphes et les mystères du moyen âge, divers récits légendaires se sont greffés autour de la sobre narration évangélique.

Avec le développement du protestantisme et à la suite du Concile de Trente, il fut mis un terme à cette évolution. Certains détails furent rejetés; d'autres, par contre, furent définitivement maintenus comme étant de vraies valeurs ayant une signification symbolique.

Le sujet complémentaire le plus connu est la présence du bœuf et de l'âne qui ne manquent dans aucun tableau de la Nativité, bien qu'on n'en trouve aucune trace dans le récit évangélique.

Ils échappèrent à l'épuration comme étant les symboles de la nature irrationnelle venant rendre hommage au Créateur dans la personne de l'enfant nouveau-né.

Les trois Mages sont promus au rang de Rois et représentent toute l'humanité. Le prêtre-roi de race blanche, c'est la chrétienté occidentale sous la conduite du Pape, tandis que le roi nègre qui se tient toujours un peu à l'écart, s'identifie avec le monde païen (voir cliché ci-contre).

Certains peintres, lorsqu'ils nous montrent les rois, font apparaître le premier comme un jeune homme, le deuxième comme un homme dans la force de l'âge et le troisième comme un vieillard.

Par ces périodes de la vie, ils symbolisent ainsi toute la vie humaine. Les dons apportés par les Rois ont également reçu une valeur symbolique: l'encens pour la religion, l'or pour la royauté, la myrrhe pour l'humanité du Rédempteur.

Dans les pays d'Orient un paysage d'hiver enneigé était chose inconnue. Pour nos peintres, un hiver moyenâgeux ne présentait guère d'attrait romantique et c'est pourquoi l'événement fut situé dans un paysage printanier qui était encore souligné spécialement par une plante en fleur au premier plan.

De plus, l'épisode nocturne de la naissance fut transposé en plein jour, parcequ'avec l'arrivée du Christ, une nouvelle lumière s'était levée sur le monde.

Nos peintres n'apprirent que plus tard la technique du clair-obscur (*chiaro oscuro* en italien) jeu d'ombres et de lumière, surtout sous l'influence de l'Italien Caravage.

Pour démontrer cependant que cet événement s'est déroulé pendant la nuit, nos peintres ont donné une lanterne à St-Joseph ou, parfois, ils lui ont simplement mis une bougie dans les mains. Ensuite, pour



rendre hommage à ses capacités artisanales de menuisier, la caverne ou la grotte originale fut fréquemment remplacée par une hutte ou une clôture en bois. De même, dans l'étable la plus primitive, on voit figurer une colonne (endommagée) qui symbolise le château délabré de David, qui par la venue du Christ, descendant de David, sera rétabli dans sa splendeur originale.

Dans d'autres tableaux, la scène se passe dans des ruines romaines (par exemple, les thermes de Caracalla) pour prouver que le paganisme est voué à la décadence.

A la suite des peintures de l'époque byzantine et copte dans lesquelles, suivant des règles strictes, Marie doit porter l'enfant Jésus soit sur les genoux, soit sur le bras droit, les peintres éviteront de poser l'enfant sur le bras gauche de Marie et pour cela, ils iront même jusqu'à ne pas respecter les règles de la composition.

Comme autres détails symboliques, citons encore l'agneau attaché, la gerbe de blé, qui apparaissent souvent au premier plan; le premier indique la Passion de Jésus

et la seconde, l'instauration de l'Eucharistie.

L'homme du 20ème siècle regarde ces tableaux de la Nativité d'un autre œil que le croyant du moyen-âge pour qui une toile de ce genre n'était pas tellement un sujet artistique mais plutôt un enseignement vivant et clair (la bible des pauvres) dans lequel tous les détails avaient une signification particulière.

C'est parce que les croyants s'identifiaient avec les personnages représentés sur les tableaux que les peintres rassemblèrent autour de la crèche de nombreux types d'homme représentant des gens du peuple.

Certains allèrent si loin dans cette voie que le motif du tableau de Noël était rélégué dans un coin de la toile et le reste était devenu un morceau de genre profane.

Nous sommes loin ici de la simple dévotion des bergers de Hugo Van der Goes. A notre tour, réfléchissons et demandons-nous quelle signification la fête de Noël revêt à notre époque et dans notre vie.

Traduit du Gevaert-Post.

## Les receveuses de la S.N.C.V. hier et aujourd'hui



**Rachel Van Steenkiste**

A débuté comme receveuse à Brugge, en 1917, donc pendant la guerre 14-18. Elle a assuré ces fonctions sur la voiture, pendant 34 ans, sans interruption. C'est en 1951, lors de la substitution des autobus, qu'elle passa dans les bureaux de recettes. Elle a reçu les médailles pour 25 et 35 ans de service.

\*\*\*

*Le but essentiel d'un journal d'entreprise, c'est d'informer. Il est probable que si on vous demande s'il y a des receveuses en service aux Vicinaux, vous ne serez pas très sûr de votre réponse. Sachez donc que le dépôt de Charleroi emploie 25 receveuses depuis un certain temps et que depuis près de deux mois, on en a engagé six au dépôt de La Lou-*

*vière. Le jour de notre passage dans ce dernier dépôt, nous n'avons rencontré qu'une receveuse qui allait prendre son service; elle représentera ses autres compagnes. Voici donc Mme Scouflaire, elle s'est déclarée enchantée de son travail sur les remorques, lequel comporte obligatoirement deux prestations quotidiennes aux heures de pointe, tôt le matin et en fin de journée.*



*C'est inutile, on ne peut pas avoir un joyeux Noël ET une bonne nouvelle année!*  
(London Transport)

### LA VIE DU RAIL

vous présente ses éditions de fin d'année

**LE CALEPIN-SECURITE**

indispensable à tous

Franco : 30 F. belges.

**L'AGENDA FERROVIAIRE DE POCHE**

L'agenda se présente sous couverture de cuir façon lézard.

Franco : 56 F. belges.

La Vie du Rail  
(Editions N.M.)

C.C.P. 6003.65 Bruxelles

## Une nouvelle installation de

# Préchauffage des autobus à Turnhout

Lorsque dans une région, la S.N. C.V. remplace les tramways par des autobus, la mise en service des nouveaux véhicules, l'écolage des nouveaux agents et l'étude des nouveaux courants de trafic occupent la Direction en toute priorité.

Mais plus tard, à la suite d'extensions de lignes, le parc d'autobus augmente et la société se trouve finalement confrontée avec un problème de modification et d'extension des installations fixes.

C'est ainsi que pour le dépôt de Turnhout, la direction T de l'administration centrale (service des bâtiments) a établi un plan d'ensemble comportant la modernisation de la maison d'habitation existante, l'aménagement du bureau des recettes et surtout l'installation du chauffage des parkings pour autobus à grande capacité.

En effet, en ce qui concerne le garage des véhicules, si les autobus urbains ont pu être mis à l'abri dans une ancienne remise de tramways entièrement transformée, il restait le problème des autobus interurbains.

Comme on disposait d'une vaste cour, on a décidé d'éviter les frais considérables de constructions de remises en garant les grands bus en plein air. Néanmoins, pour assurer en tout temps un démarrage aisé, la méthode du soufflage d'air réchauffé dans la carrosserie et autour du moteur a été adoptée, comme on la pratique déjà à Hamme, Tremelo, Ruppelmonde et Nivelles.

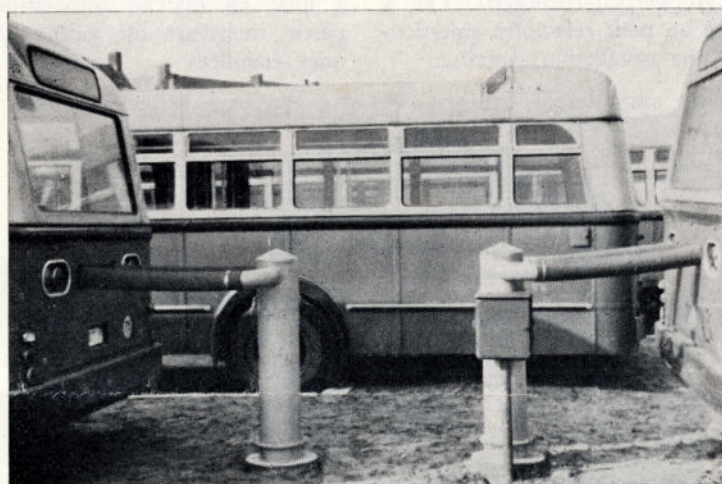
On a donc construit, à Turnhout, un nouveau bâtiment dans lequel a été installé un générateur d'air chaud de 400.000 cal/H.

L'air chaud pulsé à  $\pm 100^{\circ}\text{C}$  est acheminé dans chacune des 28 colonnes de distribution par une conduite souterraine en maçonnerie calorifugée. Chaque colonne est constituée par deux tubes concentriques, l'intervalle entre les deux tubes étant rempli de laine de verre afin de réduire les pertes de chaleur et éliminer les risques de brûlure.

Les organes à chauffer sont le moteur, le carter et le circuit de refroidissement;

le mécanisme du réchauffage d'air. Au cours de cet hiver, l'installation sera entièrement automatisée au moyen d'une minuterie; la veille au soir, le chef de dépôt peut ainsi choisir l'heure de la mise en route du générateur. Un système d'alarme est prévu en cas de non fonctionnement du brûleur.

Ajoutons que peu avant le départ de chaque véhicule, la banquette arrière est soulevée et l'air chaud péné-



Les colonnes de distribution d'air chaud et leurs flexibles en caoutchouc.

tous ces organes sont placés à l'arrière du bus. Entre minuit et deux heures du matin, lorsqu'on relève des températures inférieures à  $+ 5^{\circ}\text{C}$ , le nettoyeur de service raccorde l'arrière des autobus aux colonnes de prise d'air chaud au moyen de deux flexibles en caoutchouc.

Vers 2 h. 30 du matin, un des agents met en marche, d'une simple

trant ainsi dans la carrosserie, dégivre les vitres et assure rapidement une température agréable.

Soulignons que la plupart des autobus à grande capacité sont équipés d'un générateur d'air chaud, indépendant du moteur, qui peut être mis en action au moment du départ pour renforcer, si nécessaire, l'effet du chauffage par l'eau du moteur.

## L'AMENAGEMENT DU DEPOT DE TURNHOUT

Pour connaître l'ampleur des travaux d'aménagement et de transformation du dépôt de Turnhout, nous avons interrogé Monsieur De Rey, géomètre-expert au groupe d'Anvers, qui les a suivis et dirigés pendant plusieurs mois.

D'abord, nous a-t-il dit, il a fallu

enlever les voies et les fils de la ligne aérienne; puis a suivi un morceau de résistance, c'est le cas de le dire, la suppression d'une rampe de chargement datant des trams à vapeur et longue de 70 mètres! Les travaux de terrassements pour la préparation de l'aire de manœuvre des autobus

ont alors commencé. Il a fallu maintenir comme fond de coffre le niveau du terrain, composé de cendrées et de terre, pour limiter les travaux de terrassement au minimum. Il avait été prévu d'exécuter un revêtement en asphalte, mais devant le prix demandé au m<sup>2</sup>, il fut décidé de

réemployer les pavés provenant de diverses gares vicinales de la région; on en a utilisé quelques-uns car la surface de pavage réalisée est de 9.600 m<sup>2</sup> !

Les installations de canalisations d'égoûts pour le drainage des eaux ont dû être renouvelées presque dans leur totalité. Le fixage des joints des pavés, à l'asphalte, sera effectué dès le printemps 1965 et sera complété par un recouvrement de « split » (petits cailloux qui sont passés au rouleau pour réaliser une surface unie).

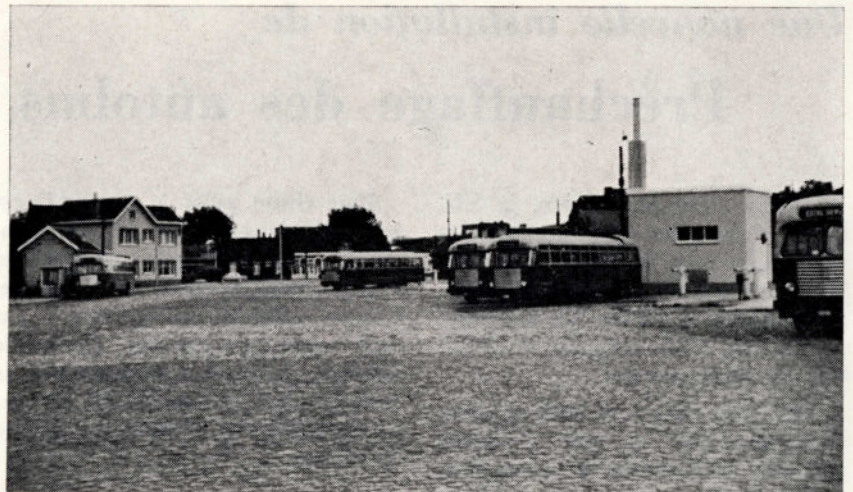
Dans les anciennes remises, une deuxième fosse a été spécialement construite pour l'entretien des autobus de 13 m. de long (ceux de la ligne Antwerpen-Turnhout). On y a ajouté un petit réfectoire, une douche et une installation sanitaire.



*L'installation de lavage automatique.*

Comme le montre la photo, on a construit un nouveau bâtiment de 16 m. de long sur 6 m. de large pour abriter l'installation de lavage

à mise en marche automatique; la partie intérieure est garnie de briques émaillées.



*L'immense cour pavée du dépôt de Turnhout. A droite, le bâtiment abritant le générateur d'air chaud.*

construite vers 1890, était mal conçue et sans aucun confort; elle a été dotée notamment d'un chauffage central.

D'après cette énumération, on se rend compte que Turnhout est devenu un dépôt modèle, mais ce n'est pas tout! Le bâtiment du bureau des recettes (caché sur la photo) subit des modifications et est repeint. Le dortoir trop vaste deviendra la salle des guichets et vice-versa et ainsi le personnel ne sera plus à l'étroit.

Dès le printemps, des jardins fleuris seront mis en place à l'entrée du dépôt, donnant sur la de Merodelei, et comme les anciennes grilles ont été enlevées, le passant aura une large vue sur un vaste dépôt moderne d'autobus qui sera le fleuron des stations vicinales du groupe d'Anvers.

## Hainaut

### UN ACCIDENT MORTEL DU TRAVAIL A MONS

Dans l'après-midi du 28 octobre dernier, deux agents de la Direction du groupe du Hainaut, MM. Dufrane, chef de mouvement, et M. Harmegnies, commis de 1<sup>re</sup> cl., se rendaient en voiture à Wasmes, à l'effet d'y étudier sur place un nouvel itinéraire de ligne d'autobus. Arrivés à un carrefour masqué et non signalé, sur le territoire de la commune de Quaregnon, leur voiture fut tamponnée de plein fouet par une autre automobile. Nos deux collègues durent être hospitalisés; hélas, M. M. Dufrane décéda quelques heures plus tard, quant à M. Harmegnies, il dut rester une semaine en clinique.

On se doute que l'annonce de la mort brutale de Marcel Dufrane, qui était bien connu des agents dans les régions de Mons et du Borinage, fut accueillie avec consternation dans les dépôts.

Le défunt, à peine âgé de 50 ans, avait déjà effectué une longue car-



*Marcel Dufrane.*

rière exemplaire à la S.N.C.V. où il était entré le 26 avril 1936 en qualité de receveur; il fut nommé contrôleur en 1943 et chef de mouvement en 1950.

Mais Dufrane n'était pas seulement un agent apprécié de ses chefs, il avait aussi combattu durant la campagne des 18 jours, puis s'était évadé et était devenu un résistant de la première heure; il devint chef de section de l'Armée Secrète et, en septembre 1944, il fut grièvement blessé dans les combats de la Libération de Mons. Il était porteur de plusieurs distinctions honorifiques.

Toute la Direction du Groupe du Hainaut et de nombreux agents assistèrent à ses funérailles; à la levée du corps, le contrôleur Lassoie prononça un émouvant éloge funèbre.

M. Dufrane laisse une veuve à qui nous présentons nos vives condoléances.

# Un symbole bien dessiné identifie une entreprise



« Produire une image unique pour une firme, c'est assurer pour elle une place particulière dans la mémoire du public, c'est aussi créer la sympathie autour d'elle. »

M. Richez (graphiste belge).

DANS la revue mensuelle « International Railway Journal » a paru récemment un article consacré à la nécessité actuelle, pour les sociétés de transports publics, de présenter leurs services de façon moderne et précise. Dans un monde où la concurrence se fait de plus en plus âpre, il ne suffit plus de produire d'excellents services; il faut encore les offrir à la clientèle d'une façon plaisante et engageante afin de lui donner envie de les utiliser.

La présentation acquiert donc une importance vitale et on peut dire que le dessin ou une forme bien étudiée constituent la partie vitale de la vente. La plupart des sociétés de lignes aériennes utilisent d'excellents concepts d'identification corporative; citons la Swissair, la Panam, la KLM, ou la BEA qui s'efforcent de présenter au mieux leurs services en les faisant reconnaître par un signe distinctif.

Par contre, peu de sociétés de chemins de fer se sont intéressées à concevoir un dessin unique et représentatif.

C'est probablement parce que nombre de sociétés de chemins de fer ont été créées au XIXe siècle et aussi à cause de la complexité et de l'ampleur de leur organisation.

Or, lorsque des sociétés de chemins de fer ou de transport en commun exploitent un réseau étendu, l'un ou l'autre aspect de leurs activités peut être vu pratiquement dans chaque ville du pays. Aussi, est-il impor-

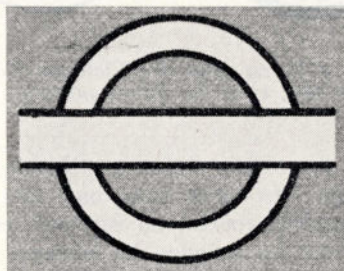
Pour qu'un symbole ou un label puisse être utilisé d'une façon générale et remplir toutes les fonctions auxquelles il est destiné il doit répondre à plusieurs exigences.

Par sa particularité, voire son originalité, il doit attirer l'œil. Mais un label qui ne devrait son originalité qu'à une complication de forme serait inefficace. Sa forme doit rester claire et simple pour être enregistré par l'œil d'une façon globale et en très peu de temps. Ainsi, elle restera facilement dans la mémoire du public.

Un label doit être suffisamment moderne et de bon goût pour rester valable pendant plusieurs années.

Albert Hollenstein.

tant que le nom du réseau soit reconnu immédiatement par un client éventuel. Ensuite, certaines de ces sociétés dépensent beaucoup d'argent en publicité de tout genre; pour donner à cette publicité une plus grande force de pénétration dans les esprits, il est indispensable de recourir à un style de présentation caractéristique, utilisant les éléments de base d'une « image corporative ».



Le symbole de la London Transport (Métro et bus de Londres).

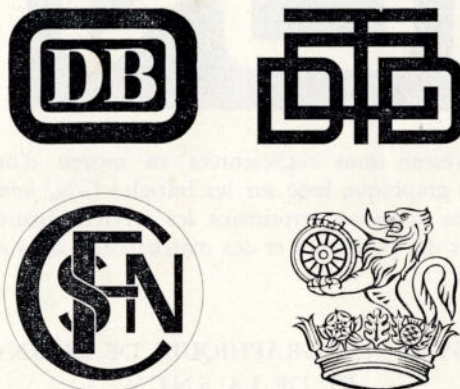
L'article auquel nous nous référons, a été écrit par un conseiller en « industrial design » qui expose les raisons pour lesquelles un réseau de chemins de fer a besoin d'une *identification corporative*.

## CREATION D'UNE IDENTITE

### Le Symbole ou logotype (1)

L'élément le plus important d'un projet d'identification corporative est assurément le symbole ou logotype, parce que celui-ci, associé à diverses couleurs, sera le lieu *commun* visuel pour tout objet d'équipement ou d'imprimé.

La plupart de grandes organisations industrielles connues, comme la Shell, l'I.B.M., Pirelli ou Swissair,



De gauche à droite : le symbole de la Deutsche Bundesbahn, des chemins de fer turques, de la Soc. Nat. des chemins de fer français et l'ancien symbole des chemins de fer britanniques.

(1) Ce mot ne figure pas au dictionnaire et il s'agit d'un jargon professionnel de publicistes. Il semble signifier : « mot... dessiné et imprimé » (du grec logos : verbe-mot).

qui ont des identifications corporatives bien connues, ont des plans ou des programmes d'action basés sur un symbole bien dessiné ou sur un logotype.

Le symbole idéal devrait exprimer, par des moyens simples, l'activité de l'organisation et il devrait être suffisamment distinctif pour frapper la mémoire.



*Le symbole V.R. est celui des Victorian Railways en Australie. A côté, celui des South Australian Railways.*

Il devrait encore être aisément utilisable dans toutes les éventualités c'est-à-dire aussi bien en architecture que sur le matériel roulant ou sur tous les imprimés, comme aussi sur les insignes, les boutons, la vaisselle, etc.

L'auteur passe alors en revue les symboles utilisés par diverses grandes sociétés de chemins de fer dans le monde; il trouve que la plupart utilisent des lettres mal proportionnées ou mal entrelacées.

Certaines sociétés, dit-il, ont des symboles basés sur des formes héraldiques bâtardes qui convenaient peut-être à des voitures de diligences, mais plus à des locomotives électriques à grande vitesse!

Il apprécie, par contre, le symbole unifié et le dessin des lettres choisi par la Canadian National Railways, que nous reproduisons ci-dessous. Les multiples activités



de ce réseau sont représentées au moyen d'un seul symbole graphique basé sur les initiales C-N, jointes en une ligne continue, exprimant les services assurés : le transport des personnes et des marchandises d'un endroit à l'autre.

#### LES SYMBOLES GRAPHIQUES DE LA S.N.C.B. ET DE LA S.N.C.V.

*Le sigle B de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges*

Nous avons appris récemment dans la revue « Présence de Bruxelles » que le sigle B, qui est sans doute la création la plus originale, la plus durable et la moins onéreuse de la S.N.C.B., est l'œuvre du grand artiste belge Henry Vande Velde. Lorsque celui-ci conçut la

lettre « B », vers 1930, ses œuvres dans le domaine de l'architecture et de la décoration étaient révolutionnaires et on a pu dire qu'il avait jeté les bases de l'esthétique industrielle.

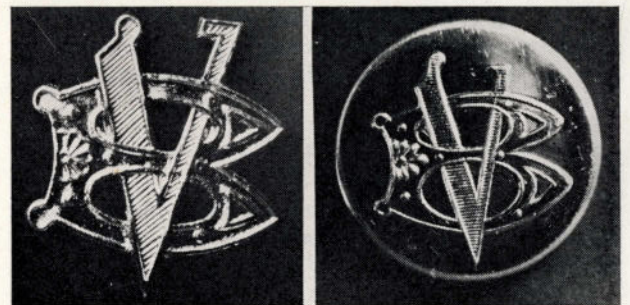


Si cette simple lettre qu'il a choisie n'évoque, en aucune façon, des activités ferroviaires, on peut néanmoins affirmer qu'aujourd'hui, pour les Belges tout au moins, ce B, d'un graphisme un peu étiré, leur suggère chaque fois qu'il s'agit d'une activité des Chemins de fer Belges. Ici, c'est la mémoire visuelle qui a simplement enregistré ce signe, des milliers de fois, pendant plus de 30 ans, dans tout le pays.

#### *Le symbole vicinal V. B.*

Avant de parler du blason vicinal, il nous faut rappeler que depuis plusieurs années, les boutons des uniformes des agents des Vicinaux portent en gravure les lettres « VB », tandis que les revers du col de la veste s'ornent des deux mêmes lettres entrelacées, en métal inoxydable.

Aujourd'hui, que ce symbole est d'application et accepté sur tout le réseau, il n'est plus nécessaire de le traduire, à la lettre, c'est le cas de le dire. Pour le voyageur assis à l'intérieur de l'autobus, dont il ne peut voir ni la couleur rouge foncée, symbolique elle aussi, ni le blason avec armoirie, ces lettres « V.B. » synthétisent à la fois le tram et l'autobus des Vicinaux d'hier et d'aujourd'hui.



*Le bouton d'uniforme, avec les deux initiales VB gravées, et l'insigne représentant les mêmes initiales, entrelacées ont été adoptés pour tout le réseau vicinal depuis septembre 1960.*

Cette notion n'est d'ailleurs pas récente. En effet, si vous vous rendez un jour à Destelbergen, vous constaterez que les terrains où se trouvent le dépôt et l'atelier sont entourés d'une clôture en béton ajouré, construite vers 1934, constituée par l'assemblage répété de grandes lettres V B, en ciment, et nous pouvons attribuer la paternité de cette idée à M. Louis Jacobs, Directeur du Groupe des Flandres de 1922 à 1945.



Le blason vicinal se place comme une décalcomanie sur la paroi de la carrosserie de nos véhicules. On remarquera la suppression de toute raison sociale pour faciliter le transfert du matériel d'une région linguistique à l'autre; néanmoins, on utilise encore des blasons à texte unilingue.

Nous avons consacré un article dans le n° 94 (septembre-octobre 1961) à la décalcomanie de « l'écu armorial des Chemins de fer Vicinaux ».

A propos de ce « blason » vicinal, nous supposons que le voyageur étranger, après avoir examiné le blason en question doit être rempli d'un certain respect pour ce matériel qui, de toute évidence, semble circuler uniquement par privilège royal, attesté par les deux sceptres et l'imposante couronne ornée de perles!

N'oublions pas que ce blason vicinal date de 1884 et certes, nous n'avons pas à en rougir, car il a orné une variété extraordinaire de machines à vapeur, de motrices électriques, d'autorails, conçues et fabriquées dans notre pays.

On peut cependant dire qu'il « date » terriblement et qu'il a déjà été copié par certaines firmes commerciales!

Or, on peut prévoir qu'avant dix ans, le dernier tram vicinal aura disparu et dès lors notre raison sociale « Chemins de fer... » deviendra singulièrement caduque. Alors peut-être, le moment sera-t-il venu de choisir une nouvelle dénomination et, en même temps, un nouveau symbole, digne d'être utilisé encore en l'an 2000.

Notre plus grande gloire n'est pas de ne pas tomber,  
mais de nous relever chaque fois que nous tombons.

Confucius

## ACTES DE PROBITE

Nous pouvons être fiers de constater que dans chaque numéro de « Nos Vicinaux », nous citons les noms de nombreux collègues qui, grâce à leur honnêteté, sont la providence des voyageurs distraits.

Les agents dont les noms suivent ont trouvé et remis :

Edgard Druart (du dépôt de St-Ghislain) un portefeuille contenant la somme de 2.258 F.

M. Raymond Duculot (Namur), un portefeuille contenant 11.780 F.

D'autre part, entre le 1er mars et le 15 octobre 1964, les agents du groupe de la Flandre Orientale, dont les noms suivent, ont trouvé diverses sommes d'argent pendant leur service :

Au dépôt de Hamme : P. Maes, J. Pieters, M. Peelman, A. Van Britsom, Th. Mettepenningen, E. Librecht, G. Van Buynder, L. Colman, J. Van den Branden, G. Hondégem, W. Ernalsteen, W. Praet, D. Heirwegh, P. De Graef, P. De Beule, Gh. De Muynck, Fr. Verguelt, A. Vorhofstede et P. Van Leekene.

Au dépôt de Destelbergen : A. Corveleyn, A. De Cloet, M. De Keyzer, R. Fontenoy, R. Clauwaert et R. Van Oyen.

Au dépôt de St Niklaas : R. Aerts, L. Messaie, Fr. D'Hondt, R. Windey, W. Verhelst, A. Claeys et H. De Cock.

Au dépôt de Aalst : G. Stevens et P. Declercq.

Au dépôt de Nevele : O. Steyaert.

## BILLETS EN DOUBLE

L'agent Coquelet Jos. du dépôt de Trazegnies était en possession d'une souche de 25 billets (valeur 7 F.), Série H 17 de 96751 à 96775.

Au terminus de Maurage, il porte à sa feuille de recette le n° 96759, premier billet à vendre, mais à l'arrêt « Drapeau Blanc », il remarque, tout à fait par hasard, qu'il venait de délivrer un billet à 7 F. portant le n° 96756.

Après l'écoulement des 25 billets, il fait un contrôle du talon de cette souche et constate qu'il y a 31 billets au lieu de 25. Les numéros 96756, 96757, 96758, 96759, 96760 et 96761 étaient en double. (42 F. en recettes le 28-9-64).

M. Coquelet a remis le talon de la souche ainsi que 42 F. Ce geste méritait d'être souligné.

## HUMOUR



J'ai l'impression que cette année on a dû mélanger les cadeaux.

(London Transport Magazine)

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

## NAISSANCES

### ANVERS

Patrick chez M. VERZWIJVELEN Constant (Kapellen).  
Diane chez M. DAEMS Jan (Turnhout).  
Christel chez M. PALS Arthur (Borsbeek).  
Inez chez M. KRIJNEN Jozef (Brasschaat).  
Anne-Marie chez M. VERBIST Gustave (Turnhout).

### FLANDRE ORIENTALE

Marleen chez M. D'HAENENS Georges (Destelbergen).  
Guido chez M. DE GROOTE Lucien (Zingem).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Annick chez M. DEPREGZ Georges (Bredene).  
Johan chez M. BEKAERT Walter (Bissegem).  
Geert chez M. DEKEYZER M. (Kortrijk).

### LIMBOURG

Linda chez M. ALARD Etienne (Landen).  
Erik chez M. COENEN Theo (Elen).  
Herbert chez M. COOX Guillaume (Opgrimbie).  
Myriam chez M. DANIELS August (Paal).  
Marc chez M. GEUKENS Georges (Meldert).  
Hans chez M. GIELEN Gerard (Kwaadmechelen).  
Erwin chez M. HENCKENS Theodoor (Ophoven).

### BRABANT

Anne chez M. DELNOY Pierre (Ixelles).  
Pascal chez M. FRONVILLE René (Baisy-Thy).  
Joëlle chez M. MATHEYS Fernand (Geest-Gérompont).  
Martine chez M. WAUTERS Michel (Buizingen).  
Myriam chez M. DEHERDER Nestor (Oetingen).  
Ivo chez M. SCHEVERNELS Jos (Haasrode).  
Jean chez M. DEVREESE Julien (Opprebais).  
Eddy chez M. DANAU Maurits (Herfelingen).  
Jean chez M. VANHOVE Jules (Incourt).  
Philippe chez M. HENDRICKX Guy (Ways).  
Corry chez M. NIJS Paul (Rotselaar).  
Yves chez M. EVRARD Jérôme (Thines).  
Charlotte chez M. VASE André (Orbais).  
Jozef chez M. VERHEYDEN Alfons (Kessel-Lo).  
Geert chez M. ROSSAERT Théophile (Overijse).  
Gerda chez M. DRIJBERG Marcel (Huldenberg).

### NAMUR - LUXEMBOURG

Annick chez M. LEJEUNE Ghislain (Vaux-Chavanne).  
Joëlle chez M. PAULIT André (Sorée).  
Béatrice chez M. DEBART René (Signeux - Bleid).  
Patrick chez M. HUBERT Willy (Sautour).  
Nathalie chez M. STOCLET Camille (Bourlers).  
Carine chez M. DUJEU Roger (Ermeton s/Biert).  
Françoise chez M. DEGHELT Maurice (Belgrade).

### HAINAUT

Fabienne chez M. VANDERBECK V. (Waudrez-l.-Binche).  
Barbara chez M. HAMEL Carl (Gosselies).  
Marie-Paule chez M. BAUDOUR Franz (Angreau).  
Joëlle chez M. WYNANT Michel (Montignies s/Sambre).  
Pascale chez M. DELCAMPE Roger (Gouy-lez-Piéton).  
Nathalie chez M. HUART Marcel (Givry).  
Christine chez M. LAGNEAU N. (Montignies-le-Tilleul).  
Philippe chez M. DEBAISIEUX Carl (Frameries).  
Patricia chez M. TENBIEG Daniel (Jumet).  
Dominique chez M. MACHTELINCKX Robert (Gosselies).  
Marylin chez M. SCHWEININGER Georges (Jamioulx).

### LIEGE

Philippe chez M. BOLLINE Camille (Hollogne-sur-Geer).  
Francis chez M. BOLLINE André (Les Waleffes).  
Alfred chez M. DESERT François (Jupille).  
Pierre chez M. GRISAY Pierre (Xhendelesse).  
Michel chez M. HEINE Paul (Ligney).  
Marie-Astrid chez M. LOUESSE Roland (St-Nicolas-Liège).  
Joseph chez M. MONARD Joseph (Val Meer).  
Eric chez M. MARX Larcel (Roclenge).

## MARIAGES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle DE CLERCQ Greta a épousé M. JORIS Raphaël.  
M. JURDAN J.P. a épousé Mlle VANDERCOILDEN M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

M. MECHELAERE Julien a épousé M. DE LILLE Cecile.  
M. DE LILLE G. a épousé Mlle VAN SPEYBROUCK A.  
M. LAMBERT Marcel a épousé Mlle GELDHOFF Odette.  
M. GROOTAERT W. a épousé Mlle INGELBRECHT M.  
M. VERHOEST Hugo a épousé Mlle BEHAEGHEL M.-M.

### BRABANT

M. BOGHE Joseph a épousé Mlle BROECKAERT Maria.  
M. DERBEQUE Jean a épousé Mlle PRIETO Julie.  
M. SWEERTS Raymond a épousé Mlle DEREUME Y.  
M. TRUYENS Edmond a épousé Mlle DETIEGE Alb.  
M. JUNIUS Frederik a épousé Mlle DE BOECK Bertha.  
M. VAN EECKHOUDT A. a épousé Mlle DE BISSCHOP.  
M. DECHAMPS François a épousé Mlle DOSIMONT S.  
M. THIJS Jozef a épousé Mlle DONCOS Maria.  
M. DE LOECKER Freddy a épousé Mlle MONIER Maria.

### NAMUR - LUXEMBOURG

M. ELOY Robert a épousé Mlle BERNARD Lisianne.  
M. POTEMBERG Jean a épousé Mlle HENIN Danielle.

### LIEGE

M. GRAUX Léon a épousé Mlle LONNOY Monique.  
M. MOENS Raymond a épousé Mlle DECRAECKER M.-J.

## AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de sept. - oct. 1964	Années de service	Groupe
VAN SUNDERT Fr., ch. d'at. 1 <sup>e</sup> cl.	51	Anvers
WOUTERS Fr., receveur . . . . .	47	»
WOUTERS P., conducteur él. . . . .	45	»
VERSCHUEREN L., conducteur él. . . . .	41	»
VERSMISSEN Fr., receveur . . . . .	41	»
DE HERDT J., conducteur él. . . . .	40	»
ZAGERS L., piocheur . . . . .	33	»
VERVLOESEM P., conducteur él. . . . .	32	»
GHEERAERT A., commis 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	44	Flandre Or.
ROETS P., manœuvre . . . . .	39	»
DE MEULENEIRE G., cond. A.B. . . . .	35	»
GERMEINS C., piocheur . . . . .	28	»
VAN LOO H., ouvrier qual. . . . .	45	Flandre Occ.
SCHREUS E., conducteur él. . . . .	45	»
ADAM F., rédacteur principal . . . . .	45	»
DE BAETS G., ouvrier qual. . . . .	40	»
LECOUTERE A., cond. A.B. . . . .	35	»
CLAES L., manœuvre . . . . .	48	Brabant
ROOS A., contrôleur . . . . .	46	»
GILIS J., piocheur . . . . .	46	»
FRANÇOIS D., contremaître 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	46	»
CLAES Gh., chef de service 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	42	»
VERMAELEN F., conducteur A. R. . . . .	40	»
STORMS L., conducteur A. B. . . . .	35	»
ROBYN A., manœuvre . . . . .	35	»
VERLINDEN J., conducteur él. . . . .	34	»
AVAU A., conducteur él. . . . .	33	»
WILLEM J., ouvrier semi-qual. . . . .	31	»
ROLAND F., contrôleur . . . . .	41	Hainaut
DELGUSTE E., receveur . . . . .	37	»
DECAMPS U., conducteur . . . . .	35	»
DUBUISSON L., receveur . . . . .	34	»
DENIS E., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	32	»
DEPRETS G., receveur . . . . .	27	»
BAISIR A., chef de station 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	41	Namur - Lux
LAMBERT V., ouvrier d'élite . . . . .	36	»
BORRE J., chef receveur . . . . .	33	»
SCHOEFS H., chef de dépôt 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	47	Liège
ALBERT P., conducteur él. . . . .	44	»
CASTERMANS M., conducteur él. . . . .	38	»
SIMON J., conducteur él. . . . .	35	»
DEGRAEF L., chef piocheur . . . . .	21	»
DELUCUVE Ph., piocheur . . . . .	13	»

# LE DECES DE M. EDGAR VALCKE

*Directeur général adjoint honoraire*

Le mardi 27 octobre, la Direction Générale était avisée du décès de M. Edgar Valcke, qui fut Directeur Général adjoint de 1945 à 1953.

Ses funérailles eurent lieu le vendredi 30, à l'église St Henri, à Bruxelles.

M. Hoens, Directeur Général, était présent, accompagné des directeurs de l'Administration Centrale et de tous les Directeurs des Groupes; de nombreux ingénieurs en chef et des chefs de service, du Brabant et du groupe d'Anvers, qui avaient jadis travaillé sous les ordres du défunt, avaient tenu à lui rendre un dernier hommage.

Nous avons remarqué également de nombreuses personnalités du monde des transports et des pensionnés des Vicinaux.

A la fin du service religieux, une Brabançonne, jouée en sourdine, rappela qu'il y a 50 ans, l'officier Valcke avait commandé une batterie d'artillerie à l'Yser.

A la sortie de l'église, son fils, M. Albert Valcke, ingénieur en chef-chef de service à la Direction de l'Exploitation, reçut les condoléances des hauts fonctionnaires et des nombreux employés qui avaient demandé à assister aux obsèques.

M. Valcke avait pris sa retraite depuis une douzaine d'années et consacrait ses loisirs aux colonies scolaires catholiques.

L'importance de la délégation vicinale aux funérailles montre la persistance du souvenir de l'indiscutable personnalité du défunt.

## LA CEREMONIE DU 11 NOVEMBRE

### A l'Administration centrale

La cérémonie traditionnelle d'hommage aux agents décédés pendant et des suites des deux guerres a eu lieu, cette année, la veille du 11 novembre, à 17 h. 30.

Un certain nombre d'agents de tous grades représentant les diverses Directions avaient tenu à y participer.

Des fleurs furent déposées devant le mémorial aux morts, au nom — de la S.N.C.V., par M. Hoens, Directeur Général,  
— du cercle «Entre-Nous» par son président, M. Van den Eede,  
— de la C.G.S.P. par son président, section «Vicinaux», M. Die-rinckx.

## Namur - Luxembourg

Le dimanche 25 octobre, les membres de l'Amicale des Appointés se sont réunis avenue de Stassart pour assister à la manifestation de sympathie aux collègues atteints par l'âge de la pension: MM. Henri Houet, Joseph Toul, Félicien Dubucq, Eugène Lequeux et René Damoiseau. Dans son allocution, le président M. Wangneur remercia M. Dulieu qui assistait à la cérémonie, puis salua la présence de M. l'ingénieur Botton qui aidera désormais M. Dulieu et qui va s'occuper spécialement de la gestion des ateliers, puis M. Wangneur rappela successivement les étapes de la longue carrière des nouveaux pensionnés. Avant la remise des cadeaux traditionnels; M. Dulieu dit, en quelques mots, tout le bien qu'il pensait de ses anciens collaborateurs.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD:** Je voudrais vous parler d'une modification à l'article 15 bis du fascicule A.

**LE RECEVEUR:** ... et qui traite de ...

**B:** ... de la réduction de 75 % sur les prix normaux des billets simples accordée aux employés et ouvriers chômeurs qui vont se présenter chez des employeurs situés en dehors de leur résidence.

**R:** Ces chômeurs, si ma mémoire est bonne, doivent être en possession de deux attestations du Ministère de l'Emploi et du Travail, portant le même numéro.

**B:** Oui, l'une d'elle est valable pour le voyage «aller»; l'autre pour le voyage «retour».

**R:** Bon, mais alors à qui s'adresse cette modification ou extension dont vous parlez?

**B:** Il faut savoir que les hommes de mer et officiers de la Marine marchande dépendent d'un autre organisme; ils sont inscrits comme demandeurs d'emploi au «POOL DES MARINS» et ils doivent se rendre à Antwerpen en vue d'un enrôlement éventuel. Ils recevront donc, désormais, une attestation numérotée en deux exemplaires avec indication du trajet vicinal du lieu de domicile jusqu'à Antwerpen ou jusqu'à une gare de la S.N.C.B., en vue de prolonger leur voyage jusqu'à Antwerpen.

**R:** Ils vont donc se présenter au «Pool des Marins», et ensuite?

**B:** Qu'ils soient ou non engagés, ils doivent s'assurer que le cachet «Pool des Marins» ou du «bureau d'enrôlement» soit apposé sur l'attestation de retour, **POUR OBTENIR LA REDUCTION DE 75 %.**

**R:** Et qu'est-ce qui se passe si le voyage par vicinal nécessite une correspondance?

**B:** Dans ce cas, les attestations sont laissées en main des voyageurs pour servir de pièces justificatives, le receveur de la dernière ligne empruntée retiendra les formulaires et les remettra avec sa feuille au dépôt.

**R:** Est-il exact que ces chômeurs peuvent obtenir un abonnement à la semaine?

**B:** Mais oui, les certificats, pour l'obtention de ces abonnements, doivent être munis du cachet du Pool des Marins. Ces abonnements ne pourront être renouvelés qu'une seule fois.

**R:** Et quand ces nouvelles dispositions entreront-elles en vigueur?

**B:** A partir du 1er janvier 1965.

**R:** Mais, c'est tout proche!

Et, bientôt, je vous présenterai mes bons vœux!

**B:** Pour moi, 1965 ce sera un anniversaire un peu spécial; ce sera ma 20<sup>ème</sup> année de collaboration à Nos Vicinaux!

**R:** Déjà! Vous savez, j'ai fini dans une heure; vous ne croyez pas que cela s'arrose?

## Administration Centrale

M. Guy Auquiere a été engagé comme ingénieur le 1-9-1964, et a pris ses fonctions dans le Groupe du Hainaut. Mlle J. Vanderhaegen a été engagée le 1-9-1964 en qualité de poinçonneuse. Signalons, d'autre part, que M. Muls G., rédacteur au Service S/As, a donné sa démission.

La fin de l'année est propice à l'expression de vœux de sympathie; aussi voudrions-nous souhaiter un prompt rétablissement à plusieurs collègues retenus chez eux, depuis un certain temps, par la maladie. Nous pensons notamment à Mme Liekens, à M. A. Legrelle qui se refait une santé sur les plateaux de l'Est, à Mme Annette Van de Voorde, épouse Cools, qui a été victime d'un accident de roulage, à M. Cherpion, huissier à la Direction Générale.

Dans cette liste aurait dû figurer le nom de M. J. Van Houtte, du service de la Comptabilité; il avait été absent de longs mois, puis courageusement il avait repris partiellement son travail. Hélas, le 5 novembre, nous apprenions qu'une crise cardiaque, toujours menaçante, l'avait terrassé. M. Van Houtte âgé de 48 ans, avait débuté en qualité de commis au groupe des Flandres; transféré à Bruxelles, il fit la navette un certain temps avant de s'installer dans la capitale. Ses camarades conserveront le souvenir d'un compagnon calme, serviable et dévoué.

Nous avons également appris le décès de M. Maurice Dujeu, un ancien de la Direction T, qui était pensionné depuis le 1er août 1960.

# LES LONGUES CARRIERES



**V. Braeckmans**

Est entré en service le 10-10-25 comme receveur. A sa mise à la retraite il était receveur à Merksem.



**Vanleenhove**

Est entré en service à Oostende comme receveur le 15-5-20; il fut nommé commis de 2<sup>e</sup> cl. en 1936 et de 1<sup>er</sup> en 1956.



**J. Rassart**

Est entré en service le 10-2-22 comme conducteur él. à La Louvière où il a terminé sa carrière.



**J. Florquin**

Est entré en service le 17-1-22 à Louvain. Il a été pensionné comme conducteur d'auto.



**E. Commeyne**

Est entré en service le 27-7-20 comme conducteur él. à Oostende où il termina sa carrière.



**A. Roos**

A débuté à Cureghem le 27-6-18 comme receveur et le 1-9-37 il fut nommé contrôleur.



**Gh. Claes**

Entré en service, le 15-6-22, comme rec. Nommé commis de 2<sup>e</sup> cl. à Ezemaal le 1-3-31. Pens. comme chef de serv. 2<sup>e</sup> cl. à Evere.



**J. Sas**

Entré en service le 10-11-1919, il a été pensionné comme conducteur él. à Turnhout.



**M. Castermans**

Il a occupé la fonction de conducteur électr. depuis son entrée, le 1-10-20, jusqu'au moment de sa retraite, à Bassenge.



**A. Bailleux**

Est entré en service, le 5-3-20, comme piocheur. Pendant toute sa carrière, en service sur les lignes du Brabant Wallon.



**P. Roets**

Entré en service le 1-12-1918. Il a été pensionné comme conducteur à Destelbergen.



**A. Robijn**

Entré en service le 20-10-1923. Il a été pensionné comme manœuvre à Cureghem.



**J. Gilis**

A débuté le 16-9-1918 et a été pensionné comme piocheur à Leuven.



**A. Lecoutere**

Est entré en service le 18-12-29. Il a terminé sa carrière au dépôt de Kortrijk comme cond. A.B.



**Fr. Wouters**

Est entré en service le 17-8-17, il a été pensionné comme receveur à Oostmalle.



**Fr. Vermaelen**

Est entré en service le 1-7-18, il a été pensionné comme conducteur A.R. à Leuven.



**J. Simon**

Est entré en service le 1-10-22. Il a été pensionné comme conducteur él. à Liège-St. Gilles.



**E. Delguste**

Est entré en service le 14-3-22. Il a été pensionné comme receveur à Eugies.



**Fr. Versmissen**

A débuté le 21-7-1919. Il a été pensionné comme receveur à Oostmalle.



**P. Albert**

A débuté le 20-8-1920. Il a été pensionné comme receveur à Tongeren.



**V. Decamps**

A débuté le 24-3-1924. Il a été pensionné comme conducteur él. à Eugies.



**A. Baisir**

A débuté le 18-3-23 comme receveur. Le 16-3-36 il a été nommé chef de station de 2<sup>e</sup> cl. à Namur.



**H. Van Loo**

A débuté le 1-6-1919 à Oostende. Il a été pensionné comme ouvrier qualifié.



**G. De Baets**

A débuté le 23-3-25. Il a été pensionné comme ouvrier qualifié à Assebroek.

## Le dépôt de La Louvière dispose de la première bibliothèque d'entreprise de la Société Nationale

Le jeudi 29 octobre 1964 avait été choisi comme date d'inauguration de la bibliothèque constituée, au dépôt de La Louvière, grâce au Centre Culturel du Hainaut et à l'initiative rappelons-le, de M. Alexandre André, Président du Conseil d'administration.

Au premier étage des bureaux, dans un local spécialement décoré, M. Royen, Ingénieur en chef-Chef de service, assisté de MM. Hanappe et Vedts, recevait les invités parmi lesquels nous avons reconnu M. Romain, Inspecteur en chef, représentant la Direction du Personnel, M. A. Béchet, Adjoint-Culturel du Centre culturel du Hainaut, et M. Gilbert, Inspecteur des bibliothèques du Hainaut, MM. Desmecht, Carlier et Lebrun, Secrétaires syndicaux, ainsi que plusieurs journalistes régionaux.

A 10 h. 30, M. André, Président du Conseil, M. Hoens, Directeur Général et M. Philippart, Directeur du Centre culturel du Hainaut, firent leur entrée et, après les présentations d'usage, M. Hoens prit la parole :

*Nous sommes réunis aujourd'hui pour inaugurer la première bibliothèque d'entreprise de la S.N.C.V. C'est une circonstance heureuse et je tiens à rendre hommage à M. André, Président du Conseil d'administration de la S.N.C.V., qui est à l'origine de cette initiative. Nous savons tous à quel point M. le Président André s'intéresse au sort matériel et culturel des agents de la Société. Je tiens à le féliciter pour cette nouvelle réalisation.*

Grâce à l'appui de M. Philippart, Directeur du Centre Culturel du Hainaut, et aux efforts conjugués de ses collaborateurs, MM. Bechet et Gilbert, le vœu émis par M. le Président lors de l'assemblée annuelle de la Sécurité de la S.N.C.V., a pu être concrétisé. Je les en remercie bien sincèrement.

J'invite les agents de La Louvière à faire un large usage de cette bibliothèque qui leur apportera le complément de connaissances intellectuelles qui leur permettra d'élargir leur horizon.

M. Philippart prononça alors une allocution pleine d'intérêt, dont voici les passages essentiels :

*Qu'il me soit permis de me réjouir de l'inauguration de cette bibliothèque d'entreprise due à l'initiative de*

*M. A. André, Président du Conseil d'Administration des Chemins de Fer Vicinaux, qui n'est pas seulement attentif à tout ce qui concerne le confort des agents et leur sécurité au travail, mais aussi à ce qu'ils puissent bénéficier des bienfaits de la culture.*

M. Philippart félicita ensuite tous ceux qui avaient pris part à la réalisation de ce projet et ajouta :

*Mais ce qu'il faut particulièrement souligner, précisa le Directeur du Centre Culturel du Hainaut, c'est le fait que la base des collections à bon marché n'est plus le roman, l'œuvre de fiction par excellence, mais les essais, la vulgarisation scientifique, la sociologie, la philosophie. Voici quelques chiffres qui se passent de commentaire :*



M. Philippart prononce le discours inaugural. De gauche à droite : MM. Royen, Philippart, A. André et R. Hoens.

*Nous vivons une époque étonnante. Autrefois, les ouvriers désireux de s'instruire devaient s'imposer des efforts, parfois même des sacrifices, pour pouvoir accéder à des lieux où l'on dispensait la culture. Aujourd'hui, grâce à des circuits rapides de distribution, ce sont les œuvres et les produits de la culture qui circulent et vont à l'ouvrier, stimulant ainsi sa curiosité de plus en plus confortablement conditionnée.*

M. Philippart contesta ensuite que nous vivions « une civilisation de l'image ». Pour être convaincu que la civilisation écrite ne se défend pas trop mal, il suffit de consulter les chiffres de vente des Maisons d'édition qui se sont spécialisées dans le livre de poche, et les statistiques des bibliothèques publiques les mieux situées, les mieux pourvues et les plus modernes.. A titre d'exemple, le promoteur du vrai livre de poche vend actuellement près de 20 millions d'exemplaires par an.

*La part de la littérature dans les livres vendus est passée en France en 1957, de 31,5 p.c. à 28 p.c. en 1961; dans le même temps, la part des « Sciences et des techniques » est passée de 17 p.c. à 24 p.c.*

M. Philippart, qui est resté un éducateur convaincu, croit en l'influence bénéfique de la démocratisation des études et espère que, grâce à la vigilance de tous ceux qui exercent un métier d'homme, cette démocratisation des études débouchera dans une amélioration sensible de la culture.

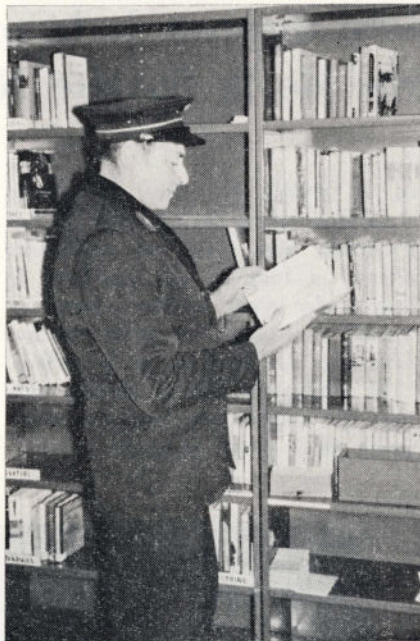
Après avoir rappelé que les heures d'ouverture de la Bibliothèque avaient été fixées de 12 à 14 heures, période qui coïncide avec celle des changements de pose des agents du mouvement et celle de repos du personnel sédentaire et que le choix des 250 volumes, qui constituent le premier fonds de livres, a été inspiré par des statistiques émanant de questionnaires diffusés parmi le personnel et par

l'expérience du Bibliobus, M. Philippart forma finalement le vœu de voir cette bibliothèque de La Louvière devenir réellement une bibliothèque-pilote pour les autres centres d'activité des Vicinaux dans la Province.

Les représentants des syndicats ayant été invités à formuler leurs impressions et souhaits, M. le Directeur Général leur répondit qu'il considérait cette bibliothèque comme un véritable test.

*Cela me rappelle, dit-il, le Home de Repos, à la mer, qui, au début, a compté des amis, mais aussi des opposants. Je suis convaincu que cette bibliothèque ne restera pas unique dans le Hainaut.*

M. Hoens fit ensuite quelques observations sur les difficultés à organiser un circuit de bibliothèque ambulante, notamment pour trouver les emprunteurs disponibles à des heures



M. L. Botteman, conducteur électrique, est venu s'informer des genres de livres offerts en lecture.

spécifiées, dans un laps de temps très court.

M. le Président André tira les conclusions de cet événement. Il rappela que le Conseil d'administration avait, d'emblée, émis un avis favorable. Il souligna, d'autre part, que l'équipement d'un bibliobus coûte très cher, non seulement en matériel, mais surtout en réserve de livres, nécessitée par le nombre des échanges. Il exprima le vœu de voir des agents venir nombreux emprunter les volumes mis à leur disposition et que, le succès aidant, il puisse se créer des embryons de bibliothèque à travers le pays.

La cérémonie terminée, M. le Directeur Général accompagna M. le Président dans une visite du dépôt de La Louvière.

A midi, le contrôleur Theys, chargé du service de la bibliothèque, souriant devant les rayonnages remplis de livres, inscrivait le nom de son premier lecteur !

## Au dépôt d'autobus de Mons-Bassin

Ceux qui ont connu Mons-Bassin à l'heure du vapeur ou plus tard, à l'époque des tramways, ne retrouveront plus le souvenir de ce dépôt, dans la photo ci-dessous, montrant une vaste aire de parquage qui s'étend encore sur la droite.

C'est que Mons-Bassin s'est entièrement converti à l'autobus et que depuis plusieurs mois, des travaux y sont en cours.

Les anciens qui travaillèrent à Mons-Bassin à partir de 1925, diront que les voies ne se sont jamais étendues jusqu'à l'endroit représenté en photo, puisque ce terrain appartenait à une firme de créosotage de traverses. Cela est exact, mais d'autres, mieux initiés, vous diront que ce même terrain avait appartenu, depuis la fin de l'autre siècle jusqu'après la fin de la guerre 1914-18, à la société « Les Vicinaux Montois » qui n'exploitait que les lignes va-

pour vicinales de la région. En somme, les Vicinaux réoccupent un terrain qui fut jadis réservé à la traction vapeur.

La partie du terrain que nous voyons, a été aménagée pour garer en plein air, une trentaine d'autobus nécessaires à l'exploitation des services locaux actuels.

Derrière la rangée des autobus, la S.N. a construit un bâtiment destiné à abriter l'appareil du pré-chauffage des autobus; de part et d'autre de ce générateur d'air chaud, quinze véhicules peuvent être garés et raccordés aux bouches d'air chaud, soit en tout 30 véhicules.

D'autre part, en prévision de nouvelles extensions de lignes, l'autre moitié du terrain nouvellement acquis sera aménagé d'une façon identique.

L'actuelle maison d'habitation, qui est d'ailleurs plus que vétuste, sera

démolie au cours de l'année prochaine.

Les installations sociales seront incorporées dans le nouveau bâtiment à construire.

Les anciens ateliers et remisés ont déjà été entièrement aménagés pour l'entretien des autobus et on vient d'y mettre en activité une nouvelle installation de lavage automatique des autobus.

On peut dire que ce dépôt montois a déjà entièrement changé de visage. Nous reviendrons sur place lors de l'inauguration des nouvelles installations sociales.



## NECROLOGIE

### AGENTS

#### BRABANT

KEYMOLEN A., conducteur él., 64 ans.  
VANDERSCHelde A., ouvr. qual. 1<sup>re</sup> cl., 53 ans.

#### LIEGE

KEUTGEN A., ouvrier d'élite, 56 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

GILSON J., conducteur A.B., 55 ans.

### PENSIONNES

#### HAINAUT

MARECHAL J., 56 ans.  
ACKERMANS F., 68 ans.  
LORGE J., 72 ans.  
VERPOEST G., 78 ans.  
ANRIS N., 86 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

PIERRET V., 62 ans.  
DEBOUGE L., 71 ans.

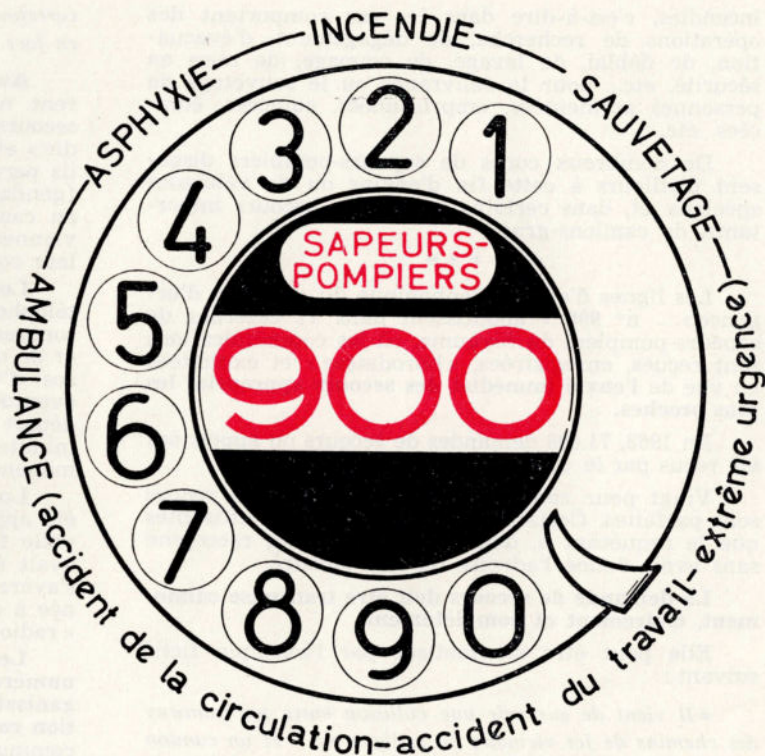
#### LIEGE

DONHARD F., 83 ans.  
WEIGNEZ E., 80 ans.

# Secours d'urgence

..

Un numéro général  
et unique  
d'appel téléphonique



**C**OMBIEN de fois n'est-il pas arrivé à chacun de nous, alors qu'on se repose à la maison d'entendre brusquement un mugissement de sirène, qui s'amplifie, puis diminue comme emporté par le vent. On se dit : « Encore un accident » et l'on devine l'ambulance toute blanche, marquée d'une croix rouge, qui file à toute vitesse.

Savez-vous que ces secours partent à toute heure du jour et de la nuit, sur toute l'étendue du territoire national et sur un appel **UNIQUE** ?

En effet, pendant de nombreuses années, chaque commune possédait des numéros téléphoniques différents pour la police, pour la gendarmerie, les pompiers, l'ambulance ou un médecin en cas de besoin. Cela provoquait des erreurs et des pertes de temps dont les conséquences furent parfois dramatiques.

Aujourd'hui, tous les appels sont centralisés. Certes, chacun des services que nous avons cités conserve, bien entendu, son propre numéro, mais en plus un **NUMERO UNIQUE** est affecté pour toute la Belgique.

\*\*\*

En cas d'accident, il arrive que l'état des victimes nécessite leur transport par auto-ambulance vers un établissement hospitalier.

Il advient parfois qu'avant de pouvoir être ramassée, la victime doit être dégagée des objets qui l'emprisonnent, la coincent ou l'écrasent. Au cours de ces opérations de sauvetage qui peuvent comporter des travaux de levage, de coupage, etc., il importe évidemment d'éviter que la victime ne soit davantage traumatisée.

Dans ces circonstances et dès que le transport par auto-ambulance est nécessaire, **il ne faut pas hésiter à former le numéro d'appel téléphonique « 900 » pour obtenir les secours nécessaires.**

Ces secours sont mobilisés et souvent fournis également par les sapeurs-pompiers, qui en reçoivent la demande.

Quel que soit l'événement pour lequel les sapeurs-pompiers sont appelés, dans chaque cas, **chaque instant est précieux.**

En cas d'asphyxie ou d'hémorragie notamment, les chances de succès ou de survie se comptent en secondes.

L'importance du délai s'écoulant entre la survenance d'un accident de personne, d'une asphyxie ou d'un incendie et l'appel aux sapeurs-pompiers a une incidence directe et proportionnelle sur les conséquences dommageables.

Dans trop de cas, l'accident ou l'incendie a, dès le début et sous le coup de l'émotion, accaparé toutes les énergies dans une intervention, parfois vaine et même inopportune, au détriment d'un appel qui n'a été transmis qu'au moment où les acteurs se sont aperçus de l'inanité ou de l'insuffisance de leur intervention.

Des immeubles entiers ont ainsi brûlé sous le regard horrifié, ému ou simplement intéressé de spectateurs accourus sans qu'aucun n'ait songé ou ne songé à appeler les secours. Or, un tiers — au moins — de la population du royaume bénéficie de ces secours dans un délai inférieur ou égal à 5 minutes après l'appel et **la loi fait de cet appel une obligation impérative** (1). Un élémentaire sentiment de solidarité humaine en fait un imprescriptible devoir.

Cet appel doit donc être émis sans hésitation, car, il est parfois extrêmement difficile et souvent impossible de préjuger, sans compétence, de la gravité ou de la non-gravité des phénomènes ou manifestations le justifiant.

Des filets de fumée s'échappant des interstices d'un plancher en bois ont souvent été le premier signe annonciateur de la destruction totale et inéluctable de bâtiments de construction ancienne ou l'indication prémonitrice d'une intervention difficile et longue.

En ce qui concerne les installations vicinales et notre organisation de prévention incendie, les instructions stipulent que c'est le 900 qui doit être appelé en cas d'accident ou de début d'incendie.

\*\*\*

Il n'est pas sans intérêt de signaler que **la mission des sapeurs-pompiers ne se limite pas à l'extinction des incendies et des feux de cheminée.**

Elle s'étend également au secours en cas d'asphyxie et au sauvetage des personnes en dehors des

(1) Loi du 6 janvier 1961 érigeant en délit certaines *abstentions coupables* (Code Pénal - articles 422 bis et 422 ter).

incendies, c'est-à-dire dans les cas comportant des opérations de recherche, de dégagement, d'évacuation, de déblai, de levage, de coupage, de mise en sécurité, etc... pour la délivrance ou le sauvetage de personnes accidentées, emprisonnées, coincées, écrasées, etc...

De nombreux corps de sapeurs-pompiers disposent d'ailleurs à cette fin d'engins ou de véhicules spéciaux et, dans certains centres de secours importants, de camions-grues.

\*\*\*

Les lignes d'appel téléphonique du « secours d'urgence » - n° 900 - aboutissent dans 17 casernes de sapeurs-pompiers du royaume, où les communications sont reçues, enregistrées, « horodatées » et exploitées en vue de l'envoi immédiat des secours appropriés les plus proches.

En 1963, 71.498 demandes de secours ou appels ont été reçus par le « 900 ».

Vingt pour cent seulement des annonces reçues sont parfaites. Certaines sont à ce point insuffisantes que le requérant a, dans son énervement, raccroché sans avoir donné l'adresse du lieu sinistré.

**La demande de secours doit être transmise calmement, clairement et complètement.**

Elle peut être schématisée par l'exemple fictif suivant :

*« Il vient de survenir une collision entre un tramway des chemins de fer vicinaux de la ligne « S » et un camion à essence de la firme « Rapid ». Il y a 3 victimes, l'une d'elles est coincée sous les débris. La citerne présente une légère fuite. Lieu du sinistre : à Vieille-Eglise = près du*

*carrefour de la route de X... à Y... et de la rue de la Gare, en face de l'école des garçons. »*

**Aucun de ces détails n'est inutile;** car, ils concourent non seulement à faire partir rapidement les secours nécessaires (2 ambulances, 1 départ « incendie » et 1 camion de secours ou 1 camion-grue); mais, ils permettent déjà d'avertir les autorités intéressées (gendarmerie, etc.) et les firmes ou administrations en cause (S.N.C.V. - « Rapid ») pour qu'elles interviennent dans le cadre de leur responsabilité ou de leur compétence.

Les premiers mots de l'annonce à peine reçus, le téléphoniste a déjà lancé les signaux conventionnels sonores et lumineux de rassemblement du personnel et de désignation de l'événement ou formé les numéros d'appel pour la retransmission. Les précisions éventuellement demandées sont sans influence sur le départ des secours, qui s'effectue en moins d'une minute dans les centres de secours desservis en permanence.

Lorsque les secours tardent, c'est qu'ils n'ont pas été appelés. Il est préférable de les appeler une nouvelle fois, si l'on doute de l'exécution de l'ordre qui avait été donné de le faire. Si cette communication s'avère inutile, une information complémentaire donnée à cette occasion peut encore être retransmise par « radio » au chef du détachement en mouvement.

**Les avantages résultant de la formation aisée d'un numéro unique et mnémonique constituent, avec l'organisation centralisée correspondante, une amélioration considérable du secours d'urgence.** Par une seule communication, l'intervention des secours compétents est assurée, quel que soit le sinistre en cause.

Doc. Association Nationale pour la protection contre l'incendie.

## Lorsque des vies humaines sont intéressées une seconde peut séparer la vie de la mort

# Le deuxième voyage de l'Amutra de Trembleur à Warsage

En relatant dans « Nos Vicinaux » le premier voyage en tram à vapeur, entre Trembleur et Warsage, effectué par les membres de l'Amutra le 6 juin 1964,

nous annoncions qu'un second voyage était déjà en préparation. En effet, quelques jours plus tard, l'AMUTRA faisait l'acquisition d'une seconde grande re-

morque à bogies qui était envoyée au siège du charbonnage, à Trembleur, par Warsage.

Ayant appris le succès du premier voyage, la Light Railway Transport League (les Amis des chemins de fer secondaires en Grande-Bretagne) revint et paya « cash » le transport de 80 de ses membres. Le président de l'AMUTRA, tout heureux, fit une intense propagande autour de lui pour remplir ses deux remorques à bogies et, huit jours avant le départ, il eut à la fois la joie et l'angoisse d'enregistrer un total de... 195 participants qu'il ne savait où placer !

Il n'était pas question, vu l'horaire serré, d'effectuer deux voyages. Alors, M. Dehon, le jour même de l'excursion, adressa une prière à St Médard pour qu'il ne pleuve pas et partit dès 8 h. du matin pour Trembleur; là, il obtint deux wagons... haussettes, servant au transport de charbon. Grâce à la main-d'œuvre locale et l'usage de brosses, d'une lance d'arrosage et d'une serpillière, il réussit à rendre ces wagons propres... à l'usage des voyageurs, comme en 1835 !

Bien entendu, on s'est disputé les places debout dans les wagons à haussettes et le voyage a eu lieu, par un temps superbe, dans une ambiance survoltée.

La photo montre le train vapeur avec ses remorques bien remplies et ses wagons ouverts qui eurent, on s'en doute, un succès considérable tout le long du parcours.

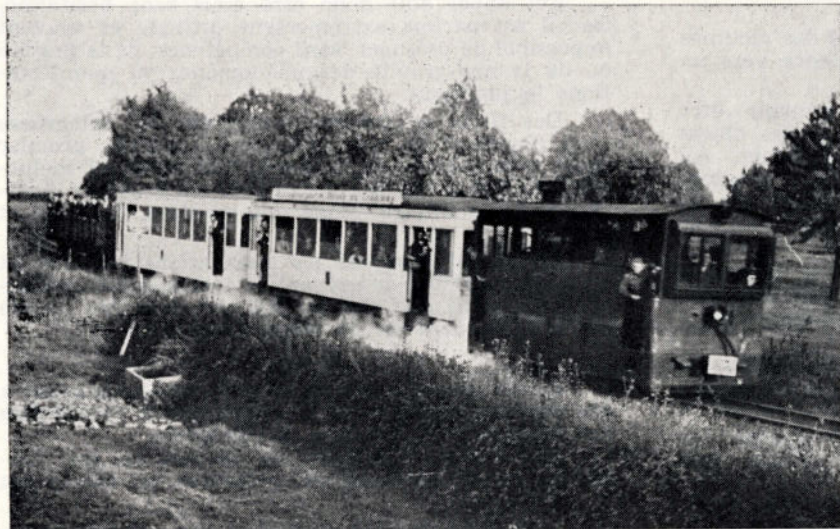


Photo Temmerman

# CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 31 OCTOBRE 1964

LIEGE 4 (personnel Omal-Verlaine)	3.530 jours sans accidents
LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)	2.207 jours sans accidents
LIEGE 2 (pers. Bassenge-Oreye-Tongerren)	1.510 jours sans accidents
LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)	1.467 jours sans accidents
HAINAUT 2 (V.T. La Louvière + Brig. vol.)	1.465 jours sans accidents
LIEGE 8 (Atelier St-Gilles - V.T. - Ligne Aér.)	1.434 jours sans accidents
LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)	1.311 jours sans accidents
LIEGE 10 (pers. Eupen-Pulseur-Sart-Warzée)	1.005 jours sans accidents

Flandre Orientale	3	793	Limbourg	4	447
Brabant	21	702	Brabant	2	439
Flandre Occidentale	1	638	Anvers	6	427
Brabant	15	619	Flandre Occidentale	3	372
Anvers	1	579	Hainaut	16	352
Anvers	11	577	Namur-Luxembourg	3	344
Anvers	5	565	Anvers	10	344
Liège	11	555	Brabant	9	313
Liège	1	479	Brabant	17	289
Brabant	20	473	Namur-Luxembourg	5	275
Anvers	13	450			



accordées au cours des  
mois septembre-octobre  
1964

## GROUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 ont touché ensemble 5.648 F.

## GROUPE FLANDRE ORIENTALE

Les équipes 1, 3 et 6 ont touché ensemble 2.514 F.

## GROUPE FLANDRE OCCIDENTALE

Les équipes 1, 3 et 6 ont touché ensemble 1.410 F.

## GROUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1, 2 et 4 ont touché ensemble 5.754 F.

## GROUPE DU BRABANT

Les équipes 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 20, 21 et 22 ont touché ensemble 5.610 F.

## GROUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont touché ensemble 4.596 F.

## GROUPE DU HAINAUT

Les équipes 1, 2, 5, 7, 9, 10, 12, 13, 16, 19, 20, 21 et 23 ont touché ensemble 3.078 F.

## GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Les équipes 1, 2, 3, 4 et 5 ont touché ensemble 2.103 F.

**DONC POUR LES 8 GROUPES D'EXPLOITATION 30.713 F. DE PRIMES ONT ETE ACCORDEES EN SEPTEMBRE ET OCTOBRE 1964.**

## LA SECURITE ROUTIERE

Le Comité provincial du Limbourg pour la Sécurité, l'Hygiène et l'Embellissement des lieux de travail a entrepris une vaste campagne de sécurité routière, du 23 octobre au 9 novembre, dans toute la province, avec le slogan : « Revenez sain et sauf à la maison ».

Cette action, qui obtint la collaboration effective non seulement des instances officielles mais de nombreuses entreprises du privé, visait à développer le sens de la sécurité dans le trafic routier; pour ce faire, les moyens les plus divers furent utilisés, tels que causeries, films, affiches, panneaux etc.



La direction régionale de la S.N.C.V. prit part également à cette action : des affichettes furent placées dans les autobus et dans les locaux, des lettres-circulaires furent envoyées au personnel.

Le 23 octobre, pour marquer l'inauguration de cette campagne de sécurité, une caravane formée d'un grand nombre de véhicules, appartenant au secteur public et privé, se mit en route. Chaque voiture portait le slogan : « Kom veilig thuis ». Après la traversée de la ville d'Hasselt, la caravane se dispersa aux quatre coins de la province et notre autobus alla porter le message de la sécurité sur les routes du Limbourg.

# La section vicinale du Corps de transport pendant la guerre 1914-1918

(Suite)

J'avancai encore, et je vis quelque chose d'à peu près identique une cinquantaine de mètres plus loin.

Ce qui se passa alors dans ma tête, je ne pourrais l'expliquer.

Je m'en allai, sans m'en apercevoir, je passai le pont du canal et j'étais sur le point d'arriver au petit théâtre communal, lorsque je heurtai violemment une femme qui marchait en sens inverse.

Ce choc me rendit instantanément mes esprits.

J'avais été comme hypnotisé à la vue de tout ce haché humain.

La femme s'était excusée.

Je retournai près d'elle et je me reprochai ma maladresse.

— « Il y a des blessés par ici ? » me dit-elle avec un accent britannique prononcé.

Je m'étais complètement ressaisi.

— « Madame, dis-je, il y a des blessés à la gare et je tiens à vous montrer le chemin. »

Malgré ses protestations, je lui donnai un pas de conduite, puis j'allai regarder à nouveau les deux trottoirs en me traitant de trouillard.

— « Tu vois ça ? eh bien, ça, c'est le premier jour. Tu dois servir jusqu'au dernier et demain, ce sera pire. »

Ce bombardement amena des réactions à Veurne.

Le G.Q.G. se déplaça à Houtem, à une dizaine de kilomètres au sud de la ville.

Les troupes furent déplacées et la ville interdite.

En quelques heures, Veurne reprit son aspect calme et désert d'avant les hostilités.

Je continuai à m'occuper de mon petit secteur, me déplaçant d'un lieu à l'autre selon les besoins du service.

Je dus attendre la fin du mois d'avril pour changer d'occupation.

## POPERINGE

J'ignorais absolument tout de cette ville, lorsqu'on me téléphona que j'aurais à m'y rendre le lendemain 21 avril.

On avait installé là-bas, dans la remise aux voitures, un atelier de réparations pour nos locomotives.

Cette nouvelle me transporta d'aise. J'allais donc diriger ce petit atelier, ce qui me convenait tout particulièrement.

Le voyage fut plutôt pénible, car je dus faire à pied le trajet de De Panne à Houtem, chargé de deux lourdes valises, dont l'une contenait la tenue bleue que j'espérais pouvoir endosser bientôt.

Poperinge me plut immédiatement.

La ville, manifestement plus étendue que Veurne, tout au moins en ce qui concerne la partie bâtie, était fort animée. On n'y voyait que du kaki, l'armée anglaise étant la seule de cette teinte à l'époque. Deci delà, une tenue française jetait une note plus claire.

Pendant toute la journée du 22, j'eus à trotter un peu partout pour prendre contact avec les diverses autorités et pour visiter les installations de quelques industriels fournisseurs de l'armée.

La journée finie, j'avais décidé de me rendre à l'unique hôtel convenable de l'endroit et de m'y offrir un souper appétissant.

La seule chose qui me tourmentait était ma tenue.

Je n'avais pas l'aspect engageant avec mon pardessus verdi, mes chaussures qui arboraient de trop visibles pièces qui avaient la prétention de ne pas l'être, mon plastron tricoté gris, marquant l'absence de linge et pour couronner le tout, une casquette digne d'un marchand de pommes de terre.

Je me sentais gêné parmi tous ces rigides officiers britanniques, ces remuants correspondants de guerre et même les simples interprètes, sans lesquels nos alliés auraient peut-être perdu la guerre faute de pouvoir se débrouiller avec les populations.

Si l'établissement n'était pas luxueux, on y mangeait raisonnablement.

Je me tenais donc très humblement dans mon coin, à une petite table isolée.

Ce fut tout juste après le potage qu'il se produisit un singulier remue-ménage.

Les convives quittèrent la salle par petits groupes, l'air très préoccupé.

Le premier plat n'était pas encore servi que nous n'étions plus que quelques-uns dans la salle. J'avais essayé de saisir l'une ou l'autre parole qui m'eût permis de comprendre ce qui se passait, mais en vain.

La patronne de l'établissement courait affolée de la



*Voici, en 1915, la gare Etat de Pervyse, telle que l'ont connue pendant quatre ans les soldats d'Albert 1<sup>er</sup>. Les inondations de l'Yser, qui s'étendent à perte de vue, ont mis les rails sous eau.*

cuisine à la salle à manger, faisant à elle-seule la besogne du personnel qui s'était enfui.

Elle m'apprit finalement que le bruit circulait de la prise d'Ieper par les Allemands.

Je me hâtai de terminer mon repas pour aller aux nouvelles.

Du pas de la porte, j'assistai à un spectacle qui me révolta instantanément.

C'était la folle panique, la fuite irraisonnée, la perte totale de bon sens et de sang-froid qui se transmettait de l'un à l'autre avec une foudroyante rapidité, en s'amplifiant sans mesure.

Et comme toujours, comme on l'avait vu à l'occasion de retraites précédentes, c'étaient les plus miséreux qui s'encouraient, ceux qui n'avaient que des haillons à



*Le P. C. de la section vicinale : à l'extrême gauche, le jeune officier Debot, auteur de ces souvenirs, puis le capitaine-commandant Favoreel qui, en 1919, continua sa carrière à la S.N.C.V., le docteur Poot, le lieutenant Haegemans et enfin M. Alexander, qui termina sa carrière, comme ingénieur en chef, à la Direction Générale.*

perdre et qui cherchaient à les éparpiller en cours de route.

Devant moi s'avancait péniblement une invraisemblable carriole, surchargée d'un ramassis pouilleux de pailles, de récipients, de caisses disparates et d'objets hétéroclites, jusqu'à une botte de foin probablement destinée à la haridelle poussive qui traînait la voiture branlante.

Au-dessus de tout trônait une vieille femme qui s'enveloppait nerveusement dans un morceau de couverture.

Derrière vociféraient des soldats français qui essayaient de dépasser le sordide attelage; puis venaient des chariots militaires, des voitures à bras, des groupes de civils poussant devant eux des voitures d'enfant ou des brouettes chargées de sacs ou de valises, tandis que la mère trimbalait le petit dernier.

Au coin de la place, des gradés français hurlaient des ordres dont personne ne se souciait.

Une estafette anglaise arriva soudain au galop. L'homme voulut passer à toute force. Sans doute avait-il des ordres urgents à transmettre.

La chaussée était impraticable. Un peu nerveux, l'homme sembla soulever sa monture et la projeter sur le trottoir.

En avant! pas une seconde à perdre! Le képi de l'estafette s'envola. Qu'importe! en avant! Et le cavalier disparut au tournant de la chaussée, tandis que les fers du cheval élaboussaient la nuit de gerbes d'étincelles.

J'eus quelque mal à traverser ce fatras et je me hâtai vers la gare, bien décidé à y mater toute velléité de faiblesse.

En entrant dans la cours obscure, j'eus une petite friction avec des militaires anglais qui avaient organisé un barrage.

Notre altercation finit par des rires. Au moins, me dis-je, ceux-là sont calmes.

Mon premier soin fut de sauter au téléphone.

Tandis que j'attendais les instructions, j'appris ce qui venait de se passer. Les Allemands avaient déclenché leur première attaque au gaz contre la division territoriale française, intercalée entre les armées britannique et belge.

Au bout de quelques minutes, les ordres arrivèrent et je m'empressai de les transmettre.

Nous devions envoyer au plus tôt à Koksijde, où cantonnaient les zouaves, les locomotives et les voitures de notre secteur.

Cela ne faisait peut-être pas grand-chose : 2 trams de 14 voitures, mais rien n'était à mépriser à pareil moment.

Une heure plus tard, nos deux locomotives utilisables traversaient un Poperinge mort.

En passant devant mon logis, j'enlevai mes bagages, n'étant pas sûr de revenir.

Ce voyage nocturne m'intéressait d'autant plus que je ne connaissais pas la ligne.

Tout alla à peu près bien jusque Roesbrugge.

Mon capitaine m'avait donné ordre de lui téléphoner du quartier général français, pour m'entendre confirmer que la voie était libre.

Lorsque j'entraï au Q.G., gardé par deux dragons à queue de cheval, je ne tombai pas en pleine kermesse...

J'y fus reçu comme un chien dans un jeu de quilles et je serais finalement volé à la porte, malgré tout mon culot, sans l'intervention lénifiante de notre attaché militaire, qui mit les choses au point et me permit l'usage de son téléphone.

Je fus encore houspillé, et il y eut encore des criailleries parce que mes locomotives bouchaient le garage, mais dix minutes plus tard, nous arrêtions au dépôt de Beveren.

Les deux trams filèrent en direction de Veurne, nous laissant dans la cour du dépôt.

Nous avons pris la précaution d'emmener avec nous, une voiture qui servait de dortoir aux transbordeurs français qui travaillaient à Poperinge.

Ces braves gens avaient eu la délicate attention de prendre la poudre d'escampette, nous laissant la libre disposition de leur paille.

Le fracas du canon était tel que je ne pus fermer l'œil et que je fus obligé de me promener en long et en large pour me réchauffer un peu.

Le reste de mon personnel s'occupait de mettre une vieille locomotive en état et de la mettre à feu.

L'opération demanda pas mal de temps; pour bien faire, la machine aurait dû être remorquée dehors, pour améliorer un peu le tirage.

Aussi est-ce vers 5 h. du matin que l'on put songer à reprendre le chemin de Poperinge. Nous avons la conviction que les Allemands n'étaient pas parvenus à percer, ce qui nous fut confirmé par les Canadiens alors que nous traversions le village de Watou.

Lorsque notre petit tram d'une locomotive et d'une voiture voulut rentrer en ville, il fallut attendre que le

défilé des colonnes d'autobus parisiens, amenant des renforts, soit terminé.

Le lendemain, nouvelle surprise. L'ennemi qui avait pu s'avancer jusqu'au canal, se mit à nous envoyer quelques volées d'obus.

Poperinge n'eut plus rien à envier à Veurne, au contraire.

Deux jours plus tard, il se mettait à nous dégringoler dessus des chaudrons de 380, qui avaient probablement pour mission de couper les communications routières.



*Voici un agent de la section vicinale devant un abri typique de la guerre des tranchées. (Photos prises par le fils du commandant Favoreel)*

Heureusement, ces projectiles monstrueux, qui faisaient énormément de bruit, causèrent très peu de dégâts, moins que les petits obus de 150 m/m.

Ces marmites géantes creusaient d'énormes entonnoirs, mais les pièces qui nous les envoyaient tiraient tellement mal que presque toute leur production se perdit dans les campagnes voisines.

Les transports, dans mon secteur, étaient fort rares. Les Anglais, qui voyaient circuler notre matériel roulant, auraient bien voulu en profiter, mais les ordres

étaient formels : nous n'avions rien de trop pour notre armée.

Un matin, je travaillais dans mon bureau, quand entra un officier britannique.

Je m'informai du but de sa visite.

Il se mit à me parler des chemins de fer vicinaux avec beaucoup de bon sens et même avec une certaine compétence.

On avait compris toutes les ressources que l'on pouvait tirer du tram et on désirait profiter de ce moyen de locomotion.

J'expliquai à l'officier que le problème ne se posait pas de la même façon dans le secteur d'Ieper que dans celui de Veurne.

Certes, Ieper était aussi un nœud vicinal, mais les rayons qui en partaient étaient tous inutilisables étant trop près du front.

« C'est bien vrai, me répondit-il, pour l'instant c'est le cas, mais nous envisageons une sérieuse avance et je viens vous demander de nous aider. Pourriez-vous nous tracer les lignes vicinales au crayon bleu sur les cartes que j'ai apportées? »

Je me mis immédiatement à l'œuvre. Ce qu'il me demandait était un peu enfantin. Les lignes figuraient sur toutes les cartes et il suffisait de les repasser.

Le lendemain, il revint avec tout un ballot d'autres cartes. Il voulait avoir tout le réseau jusqu'au-delà de Bruxelles.

Deux ans plus tard, à l'occasion d'une tournée dans le département du Nord, je pus me rendre compte de l'effort énorme que ces gens avaient déployé pour exploiter les lignes vicinales.

Ils possédaient là un vaste dépôt et un parc de locomotives neuves très important.

Je restai à Poperinge jusqu'à la mi-décembre 1915.

Je reçus alors l'ordre de vider complètement le dépôt et de transférer tout l'outillage et le matériel à Wulveringem.

A. Debot.

