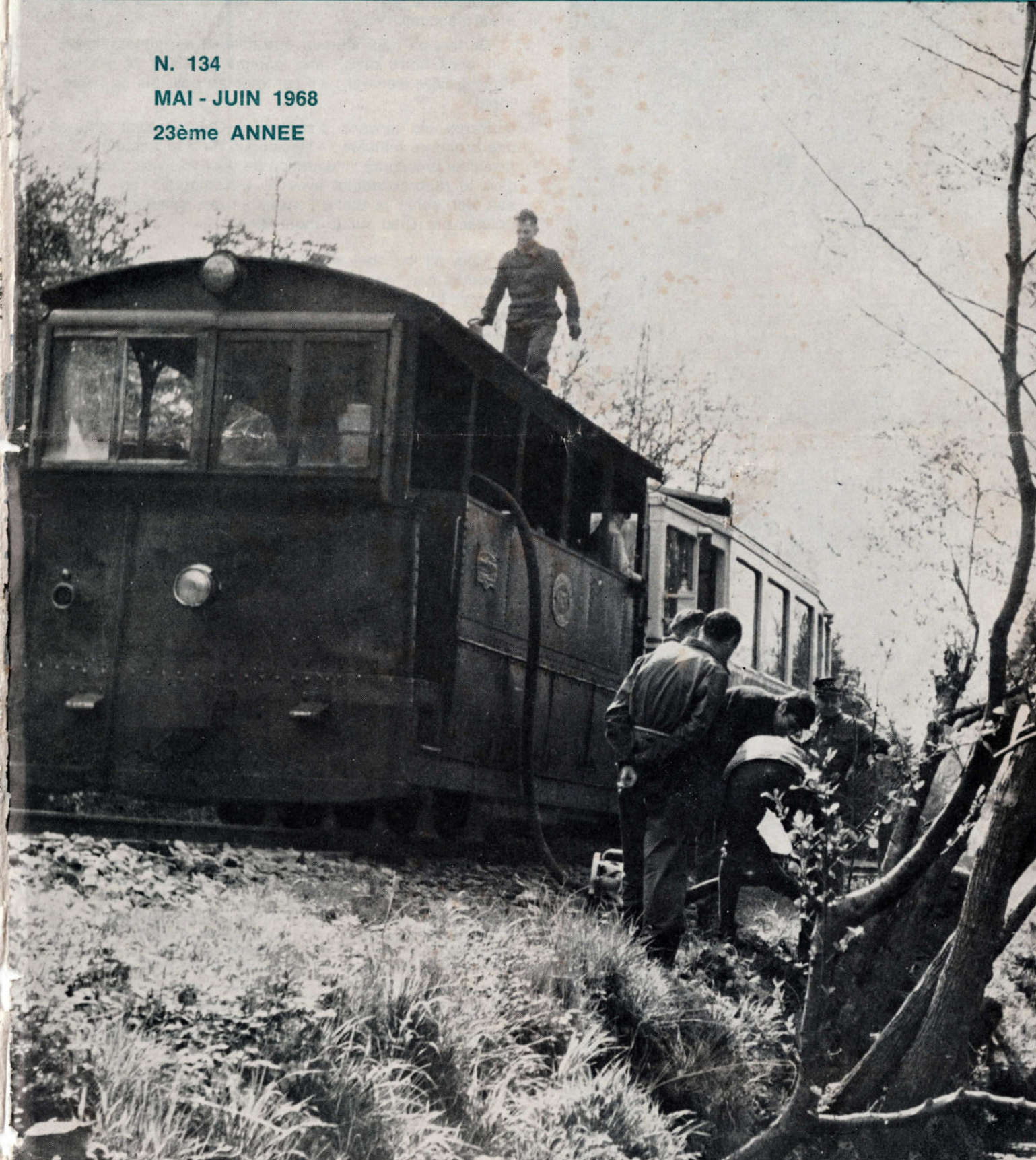


Nos Vicinaux

N. 134

MAI - JUIN 1968

23ème ANNEE





M. De Clercq, Inspecteur Général, donne les résultats de la lutte contre les accidents de travail en 1967. Voir page 6.



Un goûter a réuni les membres de l'équipe n° 2 de Namur-Luxembourg et leur famille. Voir p. 9.



Le 23-12-1951, inauguration de la section électrique Brasschaat-Polygone-Wuustwezel. Le 25 mai 1968, le dernier tram du groupe d'Anvers rentrait au dépôt. Voir page 18.

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour les agents de la S.N.C.V.

Rédaction : 14, rue de la Science, Bruxelles 4
Téléphone : 11.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 32.27.

Affilié à l'Association Belgo-Luxembourgeoise de la Presse d'Entreprise

Editeur responsable : M. A. Valcke
14, rue de la Science Bruxelles 4

Pour un meilleur accueil de nos touristes

L'an dernier, à l'occasion de l'année internationale du Tourisme, un programme d'action a été lancé par le Commissariat au Tourisme. Un des principaux objectifs a été l'accueil.

Certes, on peut affirmer que celui-ci est généralement bon dans notre pays, mais comme le disait M. Haulot, Commissaire Général : « il est toujours possible de l'améliorer ».

Parmi les moyens d'action, le Commissariat diffusa une brochure intitulée : « Décalogue du bon Accueil ». Ce fascicule présentait l'illustration de dix « lois » de l'accueil, d'où le rapprochement avec le « décalogue » qui, on le sait, est, selon la Bible, l'ensemble des commandements édictés par Dieu sur le mont Sinaï.

Mais ici ce sont simplement quelques constatations inspirées par l'expérience quotidienne des réactions humaines. Toutes ne s'adaptent pas, on s'en doute, à notre métier de transporteur. Nous nous contenterons de citer deux « lois » que chacun veillera à appliquer :

— **POLITESSE, AMABILITE, LAISSERONT AU BOUT DE LA JOURNEE UN MEILLEUR GOUT A LA VIE.**

— **LE PREMIER GESTE DE L'ACCUEIL, C'EST LE SOURIRE. C'EST PAR LE SOURIRE QU'ON DONNE UN PEU DE SOI ET QU'ON REND LES AUTRES HEUREUX.**

Oui, quelle que soit la ligne sur laquelle vous travaillez, si vous remarquez des voyageurs visiblement étrangers à la région, remettez-leur les coupons avec un sourire et dites-leur que vous leur indiquerez l'endroit où ils doivent descendre. C'est peu de chose, mais cette attention fera naître un peu d'amitié et de chaleur humaine dont nous avons tous tant besoin dans le monde où nous vivons.

Notre photo de première page :

Scène d'un autre temps dans nos Ardennes. La HL 1076 de la ligne Erezée-Amonines, remise en service récemment, prend de l'eau dans la rivière l'Aisne. (Photo Ed. De Backer)

Renié par les siens,
Vaincu par le progrès,
Un petit train ancien
Lentement se mourait.

Apprenant sa détresse,
Des amis s'en émurent,
Pansèrent ses blessures,
L'entourèrent de tendresse.

Au cœur du Val-de-l'Aisne,
Le petit train d'antan
A oublié sa peine :
Il guette le printemps.

Il chante le bonheur
De retrouver sa voie
Au chant de la vapeur
Comme au temps d'autrefois.

Ph. Carlier

L'ANNEE 1967 A LA S.N.C.V.

Résumé du Rapport présenté par le Conseil d'Administration

Chaque année, le dernier mardi du mois de mai, les principaux actionnaires de la Société Nationale, c'est-à-dire les représentants de l'Etat, des provinces et des communes, se réunissent pour examiner le bilan de l'exercice social clôturé au 31 décembre de l'année précédente.

Ces actionnaires ont, au préalable, reçu un exemplaire du rapport annuel, car le seul examen des chiffres du bilan ne suffit pas pour se former un jugement fondé.

C'est pourquoi le Conseil d'administration fournit des explications complémentaires de caractères technique, économique, commercial et social.

Nous vous donnons ci-dessous un résumé des éléments les plus intéressants de ce rapport.

EXPLOITATION - RESEAU LIGNES EXPLOITEES

LIGNES FERREES.

Au 31 décembre 1967, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 456 Km 620, se subdivisant en 445 Km 343 exploitées à l'électricité, et

11 Km 277 en traction non électrique.

A la même date, la « Société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des grottes de Han » exploitait une ligne affermée dont la longueur était de 5 Km 400 (y compris un nouvel embranchement vers l'entrée des grottes d'une longueur de 1 Km 700).

Par rapport à l'exercice précédent, 47 Km 432 de lignes ferrées ne sont plus exploitées.

SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS.

Services d'autobus réguliers.

Au 31 décembre 1967, le total des services publics d'autobus exploités directement par la Société Nationale était de 11.518 Km. Le total des services publics d'autobus affermés, exploités à la même date, s'élevait à 1.385 Km.

Services spéciaux d'autobus.

Exploitation en régie.

Nombre de services : 733; longueur en Km. 9.011.

Exploitation par fermiers.

Nombre de services : 1.375; longueur en Km. 47.488.

Nombre total des services : 2.108.

Longueur totale des services : 56.499 Km.

RESULTATS DE L'EXPLOITATION

Les recettes totales du réseau ferré et des services d'autobus se sont élevées en 1967 à F. 1.735.016.800 et les dépenses à F. 1.801.251.641

Le coefficient moyen de l'exploitation est de 103,82 %, contre 101,38 % en 1966.

STATISTIQUES DES SERVICES VOYAGEURS ET MARCHANDISES

VOYAGEURS.

Tous services réunis, la S.N.C.V. a transporté en 1967 271.217.000 voyageurs contre 276 millions en 1966 et 288 millions en 1965.

La contraction du nombre de voyageurs transportés continue inexorablement depuis 1963.

Si nous examinons la répartition du nombre de voyageurs transportés par nature des titres de transport, nous relevons pour l'exercice 1967 :

Voyageurs ordinaires (billets et cartes) . . .	65,2 %
Abonnés ordinaires	6,7 %
Abonnés scolaires	15,5 %
Abonnés hebdomadaires	12,6 %

Il y a une légère diminution par rapport à 1966, excepté pour les abonnés scolaires ce qui s'explique par la poussée démographique.

Soulignons que les abonnements scolaires en sont encore aux prix en vigueur depuis le 1er avril 1964.

MARCHANDISES.

Les recettes, tous services, ont également diminué : 2.671.272 F en 1967 pour 3.856.025 F en 1966.

SERVICES TECHNIQUES

Bâtiments.

Nous citons ci-après les divers travaux réalisés ou en cours d'exécution en 1967.

- Achèvement du bâtiment à l'angle des rues Belliard et de la Science, à Bruxelles.
- Construction d'une maison d'habitation à Geluwe, d'un bâtiment pour habitation et bureaux à Lanaken, d'un nouveau dépôt à Zvevezele et d'un tunnel de lavage d'autobus à Anvers.
- Aménagement de l'habitation au dépôt d'Oreye, du dépôt d'Arlon et d'un garage pour autobus à Warzée.
- Création d'installations sociales à Bressoux et à Nevele et de parkings à Genk et à Oostmalle.
- Installation d'une station de lavage automatique des autobus à Lanaken.

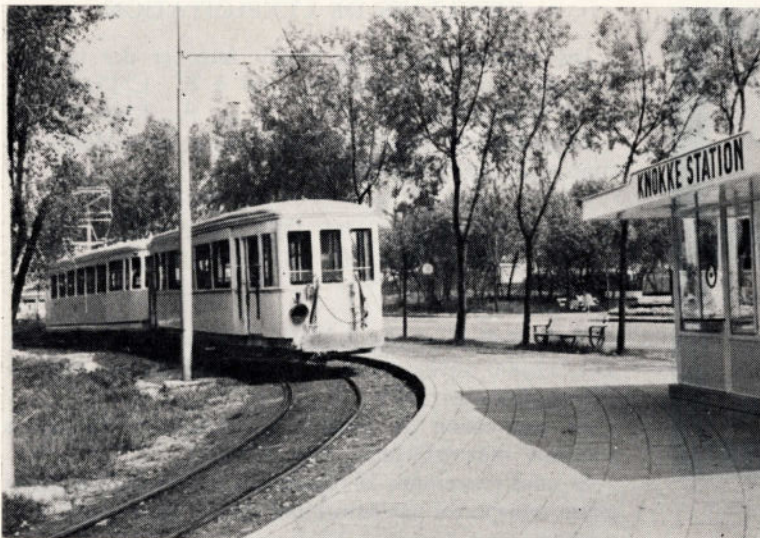
D'autre part, nous avons poursuivi la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs. C'est ainsi qu'il a été placé, en 1967, 428 abris S.N.C.V., ce qui porte le total de ces abris sur notre réseau à 1.880.

Chauffage.

Des installations de chauffage ont été montées dans divers bâtiments à usage d'habitation; d'autre part, une installation de préchauffage des autobus a été réalisée à Anvers (parking I - II - III).

Energie électrique.

Des sous-stations de traction ont été définitivement mises hors de service; par contre, l'équipement électrique des sous-stations de Klemsterkerke et de Middelkerke a été modernisé et deux sous-stations transportables ont été mises en service à Ostende.



A la demande de l'administration communale de Knokke, la ligne électrique Ostende - Knokke s'arrête désormais à l'entrée de la ville, à proximité de la gare S.N.C.B. et du dépôt des Vicinaux. Une boucle a été posée pour éviter les manœuvres. Voici un convoi prêt à partir vers Ostende.

Eclairage.

Des installations nouvelles, des améliorations ou modernisations ont été apportées dans les dépôts d'Anvers (Tjalkstraat), Arlon, Geluwe, Genk, Lanaken, Mons (Bassins), Nevele, Ohey, Oostmalle et Zwevezele.

Prévisions pour 1968

Les travaux suivants sont prévus :

- Poursuite des travaux au dépôt de Tjalkstraat (Anvers);
- Construction d'un bâtiment pour bureaux à l'usage de la direction du Groupe d'Anvers, de bâtiments d'habitation dans les dépôts de Nivelles, Rupelmonde et Rocourt et à Zomergem avec un bâtiment pour installations sociales;
- Construction de bureaux à Ostende (Station);
- Création d'un nouveau dépôt à Sint-Lievens-Houtem;
- Aménagement d'aires de parcage à Bilzen, Houffalize, Mariembourg et à Havelange.

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31 décembre 1967 :

Transport par route

Autobus	1.952
Autres véhicules	175

Réseau électrique

Voitures motrices	350
Voitures remorques	274

Réseau non électrifié

Autorails et tracteurs	20
Locomotives	5
Wagons divers	406

PERSONNEL

Effectif.

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1967, l'effectif du personnel a été ramené de 7.158 fonctionnaires et agents à 6.917 soit une réduction de 241 unités.

Rémunération.

Les rémunérations directes de 1967 ont entraîné une dépense de 981.928.913 F contre 972.805.693 F en 1966.

Quant aux rémunérations indirectes elles se sont élevées, en 1967, à 12.872.124 F contre 11.642.536 F en 1966, soit une augmentation de 1.229.588 F ou 10,56 %.

Charges sociales légales.

Les cotisations incombant à la S.N.C.V. pour la Sécurité sociale sont passées de 264.549.101 F en 1966, à 280.917.107 F en 1967; l'augmentation de ces charges a donc atteint, d'un exercice à l'autre, 16.368.006 F ou 6,19 %.

A ces sommes s'ajoutent encore, notamment, les cotisations d'un montant de 12.965.365 F versées au Fonds des Handicapés et à l'assurance contre les accidents de travail.

Charges sociales extra-légales.

En application du statut du personnel, la S.N.C.V. a versé des cotisations et subventions à diverses caisses d'allocations, notamment à la Caisse de Répartition d'Allocations complémentaires à la pension légale pour un total de plus de 195 millions au lieu de 170 millions en 1966, ce qui fait ressortir une majoration de 25 millions 48.676 F. ou 14,70 %.

Allocations aux anciens agents.

Le nombre de bénéficiaires d'allocations complémentaires s'élève à :

— retraite	2.573 anciens agents
— survie	2.335 ayants droit
— invalidité	660 anciens agents
— chômage	612 anciens agents

Total 6.180 anciens agents et ayants droit

Service psychotechnique.

Le service psychotechnique a procédé à 516 examens dont 398 examens de sélection.

Service d'assistance sociale.

Nos 7 assistantes sociales ont effectué en 1967, 4.916 visites et démarches; de plus, au cours de 390 séances de permanence, elles ont reçu 1.786 personnes.

ADMINISTRATION

Accidents-tiers.

A. Sinistres-Rails (Km. parcourus : 13.428.751).

Sur les 2.357 sinistres enregistrés, nous avons dû déplorer 15 tués, 30 blessés graves et 377 blessés légers.

B. Sinistres-Route (Km. parcourus 98.405.773).

Le nombre d'accidents enregistrés au cours de 1967 s'élève à 5.327 contre 5.303 en 1966.

Dans 2.675 accidents, la responsabilité de la Société Nationale semble engagée, soit dans 50 % des cas.

La charge financière totale probable a été évaluée à environ 34 millions de francs.

Commentaires :

Lorsqu'on rapproche les chiffres de nos recettes de ceux de nos dépenses, une question vient inévitablement à l'esprit : « Comment sommes-nous arrivés à cette situation ? ». Le rapport annuel énumère les facteurs qui ont influencé les résultats enregistrés en 1967 :

1°) dépenses courantes de plus en plus écrasantes, notamment dans le domaine du personnel;

2°) ponction fiscale en constante augmentation;

3°) tarifs pratiquement bloqués, sauf pour les abonnements de semaine;

4°) trafic en régression, par l'effet de l'expansion des moyens privés de transport et du fléchissement de l'activité économique générale.

En conséquence, les pertes enregistrées en 1967 représentent plus du double de celles de 1966. Pour les lignes ferrées et les services d'autobus, le mali final, atténué par les intérêts sur capitaux disponibles est passé de 24 millions en 1966 à 61 millions en 1967.

En fait, pour apprécier à leur juste mesure l'ampleur et la gravité de la chute enregistrée dans les résultats d'exploitation de ces dernières années, il conviendrait d'examiner ces résultats selon les règles de l'économie industrielle, c'est-à-dire sans tenir compte des intérêts du portefeuille-titres et de certains profits divers portés en réduction des dépenses.

Nous arrivons alors à :

Total des recettes	1.839.832.559 F
Dépenses d'exploitation	2.023.116.051 F
Mali d'exploitation	— 183.283.492 F

On ne fera jamais assez ressortir que le jour où les fonds de renouvellement se trouveront épuisés, on se verra placé devant l'obligation de grever, chaque année, le compte d'exploitation d'une charge égale aux dépenses de renouvellement de l'exercice social. Dès lors, on

peut se demander si ce n'est pas une erreur que d'obliger la Société Nationale à épuiser des fonds qui permettent de conserver au réseau son potentiel économique.

★

Le rapport annuel fait également état du fait qu'actuellement 19 groupes de lignes constituent en ce moment l'ensemble du réseau de la Société Nationale. Le commentateur rompt une lance en faveur d'une fusion complète des capitaux des groupes de lignes et il poursuit en suggérant une solution consistant à répartir les dépenses d'exploitation totales au prorata des recettes de chacun des 19 groupes de lignes, ce qui reviendrait à *uniformiser le coefficient* des groupes de lignes en question. Aussi ce projet a-t-il été proposé aux autorités de tutelle.

★

Depuis des années, la S.N.C.V. signale aussi l'aggravation des charges fiscales auxquelles elle est soumise.

Chaque fois qu'un service routier est substitué au trafic ferroviaire, *les recettes subissent une nouvelle amputation* du chef de la perception de la taxe de 7 % sur les recettes des services d'autobus. C'est ainsi que la taxe sur les recettes des services d'autobus est passée de 89 millions en 1966 à plus de 92 millions en 1967. Avec la taxe de circulation qui s'est élevée en 1967, à plus de 28 millions de francs, nous avons ainsi payé à l'Etat pour ces deux postes environ 121 millions.

On a peine à admettre que la Société Nationale doive supporter des charges fiscales toujours croissantes, en même temps qu'on lui refuse les ressources nouvelles susceptibles de les résorber.

La Société Nationale poursuivra sans relâche ses initiatives pour rationaliser ses services et accroître leur productivité, mais on sera toujours brutalement confronté avec la réalité de deux faits : l'expansion continue des dépenses et la diminution des recettes. C'est pourquoi d'autres mesures de salut ne peuvent plus être différées.

Parking pour autobus avec tunnel de lavage, à Genk.



LA SEANCE ANNUELLE DU SERVICE GENERAL DE LA SECURITE



M. Storme, président du Conseil d'administration, fait le bilan de vingt années d'activité du Service général de Sécurité.

Il y a quelques mois, une campagne nationale de Sécurité a été lancée pour l'année 1967-1968. Or, en ce qui concerne les Vicinaux, grâce à l'action déterminante des agents, soutenus et aidés par les comités locaux et le Service Général de Sécurité, les résultats de l'exercice 1967 ont été particulièrement favorables. C'est ainsi notamment, que les services des Ateliers du groupe de Liège et du groupe du Limbourg ont présenté un taux de fréquence de 0 ce qui reflète, on ne peut mieux, le fait qu'ils n'ont eu aucun accident « chômant » pour 1967.

C'est donc sous d'heureux auspices que M. Storme, président du Conseil d'administration, a présidé pour la première fois, le 9 avril 1968, la séance annuelle du Service Général de la Sécurité.

C'était également la première fois que la partie dite « mezzanine » du nouveau bâtiment construit à côté de celui de l'Administration centrale, était utilisée pour recevoir la centaine de délégués représentant les équipes de nos dépôts et ateliers.

A 11 h., M. Storme, président du Conseil d'administration, fit son entrée, accompagné de M. André, président honoraire du conseil, conseiller social et suivi de MM. le chevalier Roberti et Alles, administrateurs, de M. R. Hoens, Directeur général, et de M. De Clercq, Inspecteur général. Celui-ci, après avoir ouvert la séance,

remercia M. Storme d'avoir bien voulu la présider et salua la présence de M. André, toujours soucieux des questions de sécurité.

M. De Clercq se déclara pleinement satisfait des résultats obtenus au cours de l'exercice écoulé, il rappela quel était notre coefficient de fréquence d'accidents il y a vingt ans, et félicita les délégués présents.

Ensuite, M. De Clercq pria M. Storme de bien vouloir prendre la parole. Celui-ci prononça un important discours en néerlandais.

A son tour, M. le Directeur Général, dans une allocution reprise ci-dessous, exposa dans les grandes lignes les idées exprimées par M. Storme.

ALLOCUTION

DE M. LE DIRECTEUR GENERAL HOENS

Au nom du Conseil d'administration, de son Président et de moi-même, je suis heureux d'adresser mes félicitations et mes remerciements à tous ceux qui, directement ou indirectement, ont contribué à la réussite de la campagne de prévention 1967.

M. l'Inspecteur Général vient, à l'instant, de nous faire connaître les résultats de l'exercice 1967. Ceux-ci font apparaître le statu quo par rapport à 1966. Je suis cependant pleinement convaincu que vous avez atteint un stade où il sera encore très difficile d'enregistrer des améliorations spectaculaires; toutefois il importe en premier lieu de maintenir les résultats favorables qui ont été atteints, sans pour autant abandonner tout espoir de les améliorer encore.

Il y a maintenant déjà 20 ans, que le Conseil d'administration prit la décision de créer un service de sécurité au sein de la S.N.C.V.

En faisant un tour d'horizon des résultats enregistrés, nous pouvons conclure que cette très importante décision de base a produit les résultats attendus. En effet, le nombre d'accidents chômans qui, en 1948, atteignait 9,4 % des travailleurs est descendu à 2,3 à la fin de 1967; ce qui signifie que si le coefficient 9,4 avait été maintenu, à fin 1967, on aurait enregistré 6.737 accidents chômans de plus.

Permettez-moi de rendre ici hommage aux promoteurs et artisans de notre sécurité, MM. les Présidents Comte Louis de Lichtervelde et Alexandre André.



Les délégués des équipes lauréates écoutent les allocutions.

Notre regretté Président, le Comte Louis de Lichtervelde, qui prit l'initiative des campagnes de sécurité, fut toujours à la pointe du combat. Dans une de ses premières allocutions, il a lancé l'appel qui reste et restera d'actualité; je cite :

« Je m'adresse à tous les chefs de service et à tous ceux »
 » qui tiennent entre leurs mains le sort de notre effort »
 » commun; je fais appel à leur savoir, à leur intelligence, »
 » à leur raison et à leur expérience, pour qu'ils apportent »
 » à cette œuvre de salut qu'est la lutte contre les acci- »
 » dents, toutes les forces de leur personnalité, de leur »
 » autorité et de leur cœur. »

Je me réjouis que le nom du Comte Louis de Lichtervelde ait pu être attaché au trophée qui est attribué annuellement au Groupe ayant le meilleur coefficient en matière d'accidents.

Lors du dixième anniversaire du service de sécurité, la présidence était assumée par M. André. Sans désespérer, il a continué l'œuvre de son prédécesseur, et lui aussi tint le gouvernail dans la bonne direction. Dans sa première allocution, il déclara entre autres :

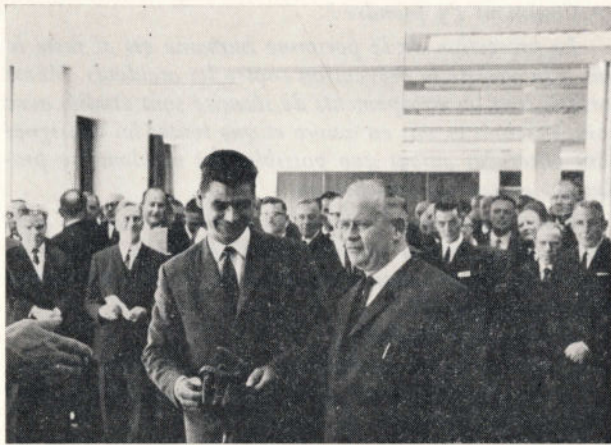
« La première période de dix ans, qui vient de se terminer si favorablement, constitua une première phase : »
 » phase d'organisation et de réalisations techniques. Celle »
 » qui va suivre devra s'attacher davantage au facteur hu- »
 » main. A l'homme lui-même, à la psychologie de l'être »
 » humain, aux impondérables, à tout ce qui pourra con- »
 » tribuer à une meilleure compréhension de la sécurité. »

Le cours de cette deuxième phase s'est également déroulé au profit de tous les travailleurs, et nous en exprimons tous nos remerciements à M. André. Comme vous l'avez appris, en son temps, par la lecture de « Nos Vici- »
 » naux », M. le Président Honoraire André a tenu, lors de son départ, à offrir une œuvre d'art à la Société Nationale. Elle orne aujourd'hui cette belle salle de réunions. Partant de cette magnifique création intitulée « construire », du sculpteur Dolf Ledel, des médailles ont été frappées. M. André a exprimé le désir qu'un exemplaire soit attribué, en récompense, aux agents de la S.N.C.V. qui se sont montrés particulièrement méritants.

Ce vœu s'est réalisé le 16 janvier 1968, à l'occasion de la réunion du Service Général de Sécurité. Une première médaille fut offerte en hommage à M. Slabbinck, lors de sa mise à la retraite comme Chef du service de Sécurité de Flandre Occidentale, après avoir donné le meilleur de



L'administrateur, M. le chevalier Roberti, félicite les deux délégués représentant le service « Ateliers » du groupe de Liège : M. M. Streel (de Liège St-Gilles) et M. F. Riga (Warzée).



M. Kamiel Crijns et Lambert Vandeborn représentant le mouvement du Limbourg.

lui-même pendant plus de 20 ans pour la protection de ses compagnons de travail.

Messieurs, aujourd'hui notre nouveau Président M. Storme préside pour la première fois notre séance annuelle. Si après les résultats magnifiques que nous avons enregistrés il semble logiquement difficile d'espérer beaucoup mieux, je suis convaincu que sous sa conduite nous avancerons encore.



Les délégués de l'équipe Voies et Travaux du Brabant : M. D. Borremans et M. L. De Bruker.



Les deux délégués du service « ateliers » du groupe du Limbourg, MM. G. Eyckmans et L. Nijs reçoivent leur récompense des mains de M. Roberti.

Comment s'y prendre ?

La protection de la personne humaine est et reste le but principal de la prévention contre les accidents. Même lorsque tous les équipements de sécurité sont étudiés avec soin, exécutés et mis en œuvre et que toutes les consignes sont observées autant que possible, des accidents se produisent encore continuellement.

Etant donné que l'homme est un être pensant et agissant, il est le facteur essentiel dont dépend la réussite ou l'échec de la prévention. C'est donc à l'homme même qu'il faut s'attacher.

Il nous faut étudier :

1. le caractère, les inclinations et les facultés intellectuelles que l'individu peut faire valoir dans la lutte contre les accidents de travail;
2. les moyens qui peuvent être mis en œuvre pour inciter l'individu à employer ses facultés, à combattre ses inclinations, à vaincre son caractère.

L'examen du problème relève de l'étude de l'âme humaine et de sa diversité.

C'est le devoir de tous, du directeur à l'ingénieur, du contremaître au chef d'équipe, de s'appliquer à mieux connaître et juger l'âme humaine, à mieux apprécier et à mieux employer les facultés spirituelles de l'homme, de manière à pouvoir apprendre à tous, collaborateurs ou aides, à travailler en sécurité.

Chaque individu a un caractère et des inclinations spirituelles propres. Se pose dès lors la question de savoir comment on peut influencer et guider ces inclinations fondamentales. Les agissements involontaires, inexplicables et spontanés de l'homme de même que ses défaillances proviennent de la base immuable de son caractère.

Le meilleur moyen pour l'homme d'éviter les accidents est simplement de faire appel à son intelligence.

Quiconque a compris le problème de la lutte contre les accidents et qui en sent la nécessité adopte spontanément une attitude qui le protège contre ceux-ci.

Dès lors il faut inculquer cette vérité première que la protection commence par soi-même.

Je m'adresse à tous ceux qui, dans l'ensemble de l'appareil de sécurité, ont quelque responsabilité, pour qu'ils ne se limitent pas simplement par une collaboration étroite à détecter les causes matérielles des accidents, mais bien qu'ils s'adressent à l'homme même pour arriver par raisonnement, avertissement, encouragement et même

par réprimande, à un véritable épanouissement de l'idée de sécurité. Dans l'établissement de leur programme de travail, ils ne tiendront pas seulement compte des aspects techniques du problème, mais également, et en premier lieu, de l'homme qui est chargé de l'exécution.

Aux membres du Service Général de Sécurité ainsi qu'aux Comités de sécurité, je voudrais demander de continuer sans désespérer leur travail, sans se laisser décourager par quelques résultats temporairement moins bons.

Pour terminer, je veux m'adresser aux travailleurs mêmes, dont nous pouvons saluer ici aujourd'hui une belle délégation.

Vous savez que sans votre collaboration tous nos efforts seraient vains. C'est pourquoi je vous demande de ne négliger aucune mesure de sécurité, même si certaines vous paraissent un peu exagérées.

Sachez et comprenez qu'il s'agit de vous-même, de votre santé, de votre vie, du bonheur de votre famille.

La sécurité, votre sécurité, est entre vos mains. Nous vous faisons confiance.

On procéda ensuite à la distribution des primes-surprises aux équipes lauréates. Puis, ce fut le moment attendu par tous de la remise officielle du challenge L. de Lichtervelde. Sous les applaudissements, MM. Haenen et Breels prirent possession de l'œuvre d'art qu'ils ont déjà ramenée plusieurs fois à Hasselt.

M. le Directeur Général invita alors chacun à lever son verre en l'honneur des vainqueurs. Après l'apéritif, deux autobus emmenèrent les délégués vers le restaurant habituel où cette journée de sécurité se termina le mieux du monde dans une ambiance très sympathique.

Le Mouvement du Limbourg a obtenu un coefficient de 0,020 et reçoit une prime de 14.240 F.

Les Voies et Travaux du Brabant ont atteint un coefficient de 3,927 et enlèvent une prime de 10.400 F.

Les ateliers du Groupe de Liège et le Groupe du Limbourg ont réussi à maintenir le coefficient 0 et obtiennent respectivement une prime de 9.360 F et 9.920 F.



Le Président M. Storme, remet le trophée comte Louis de Lichtervelde à M. Haenen, chef de la sécurité au groupe du Limbourg, accompagné de M. Breels, adjoint à la sécurité.



Après le dîner pris en commun, les représentants du groupe du Limbourg semblent bien remis de leurs émotions.

Bravo à l'équipe n° 2 du Groupe de Namur-Luxembourg

Mille jours de travail consécutifs sans accident avec chômage ! Tel est l'exploit fêté, les 5 et 6 avril 1968, sous les auspices du Service général de Sécurité de la S.N.C.V., en l'honneur du personnel des dépôts de Lesves, Burdinne, Forville, Ohey, Andenne, Wellin, Morville, Onoz et Grand-Leez, héros de la manifestation !

Pour la circonstance, tous les agents des dépôts précités et leur famille avaient été invités à cette cérémonie, organisée dans la salle du Cercle Militaire à Namur, durant deux jours consécutifs, pour permettre à tous de pouvoir y assister.

A la table d'honneur, on notait la présence de MM. Dulieu, Directeur du Groupe de Namur-Luxembourg, Botton, Ingénieur Principal-Chef de service, Follon, Inspecteur Principal à l'Administration Centrale et Adjoint au Chef de Sécurité de la S.N.C.V., et Tissen, Secrétaire du Service Général, et de plusieurs Chefs de service du Groupe.

C'est M. Gemine, Chef de sécurité du Groupe, qui prit le premier la parole. Il remercia les agents d'avoir fait reculer l'accident pendant près de trois années consécutives à force de volonté et de réflexion. Il fut particulièrement applaudi lorsqu'il souligna que M. Dulieu se penche, à toute occasion, sur les problèmes de sécurité.

ble dans le domaine de la prévention. Il demanda aux conducteurs de se convaincre et de convaincre leurs collègues que penser sécurité n'est pas un manque de courage. Il faut, dit-il, conserver cette volonté de sécurité au travail et en dehors du travail.



Remarquons l'air décidé de la jeune génération !



Souvenir d'une agréable après-midi.

Enfin, M. Dulieu, Directeur du Groupe, remercia l'assistance, félicita les héros du jour, souligna le caractère faste de la journée et forma le vœu que grâce à la persévérance et à la volonté des agents de Namur et Luxembourg, les fêtes familiales de 1.000 jours deviennent une habitude ! « On enseigne en philosophie », dit-il, « que c'est le premier acte qui crée l'habitude, le premier acte, vous l'avez passé, l'habitude est prise » !

M. Dulieu termina en disant : « Mes félicitations, car c'est une réelle prouesse que vous venez de réaliser en tenant 1.000 journées durant, fermes et décidés, contre l'accident ».

Après le vin d'honneur, M. Brasseur, délégué au Service Général de Sécurité, tint, au nom du personnel, à dire, en termes très simples mais imprégnés de profonde sincérité, toute sa gratitude à M. le Directeur et ses collaborateurs pour l'organisation de cette inoubliable fête tant vicinale que familiale.

Après un délicieux goûter, ce fut la remise des cadeaux aux agents de l'équipe victorieuse et à leurs épouses.

Lorsque fut venu le moment de prendre congé, les invités furent unanimes à déclarer que la fête des 1.000 jours fut une réussite.

Au nom de l'Administration Centrale ce fut au tour de M. Follon, Inspecteur principal, de féliciter le Directeur, M. Dulieu, et M. Botton, Ingénieur Principal et leurs adjoints, MM. Gemine et Delcourt, pour leur travail inlassable.

CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION DES EQUIPES AU 30 AVRIL 1968

							Jours sans accident
LIMBOURG 1	(ateliers et entretien Hasselt)	...	...	...	...	...	3.481
LIEGE 2	(personnel Bassenge-Oreye)	...	...	...	...	...	2.787
LIEGE 6	(personnel Bressoux-Rocourt)	...	...	...	...	...	2.744
LIEGE 12	(Atelier St-Gilles)	...	...	...	...	...	2.588
LIEGE 10	(pers. Eupen-Spa-Warzée)	...	...	...	...	...	2.282
BRABANT 21	(Atelier Cureghem)	...	...	...	...	...	1.979
BRABANT 15	(Atelier Kessel-Lo)	...	...	...	...	...	1.896
ANVERS 5	(Mouv. Malines - Heist op den Berg)	...	...	...	...	...	1.842

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

Naissances

ANVERS

Ingrid chez M. Moons André (Walem)
Anita chez M. Dierckx Lodewijk (Broechem)
Ronny chez M. Segers Frans (Oud-Turnhout)
Renilde chez M. Aerts Frans (Hoogstraten)

FLANDRE ORIENTALE

Tom chez M. Van Nevel Daniël (Vosselare)
Petra chez M. De Muynck Ghislain (Bazel)
Geert chez M. De Clippeleir Leon (Moerzeke)
Annick chez M. Poppe Georges (Hamme)
Hugo chez M. De Martelaere Aimé (Sint-Amandsberg)

HAINAUT

Marie-France chez M. Leclerc M. (Anderlues)
Christine chez M. Wynant Michel (Marcinelle)
Patrick chez M. Vanderbeek F. (Marcinelle)
Eric chez M. Devuyt R. (Strépy-Bracquegnies)
Eric chez M. Beerens José (Ath)
Isabelle chez M. Loppe Marcel Mont s/Marchienne

Thierry chez M. Gustin Antoine (Moignelée)
Agnès chez M. Blocteur Jean (Jumet)
Pascal chez M. Lhoir J-P. (Wasmuël)
Michel chez M. Heynincq Adrien (Gosselies)
Cathy chez M. Vandebosche M. (Fontaine l'Évêque)
Fabrice chez M. Van Royen R. (Lodelinsart)
Véronique chez M. Tenbief D. (Marchienne)
Maryline chez M. Lessinnes Michel (Montignies le Tilleul)

Bernard chez M. Bosch Albert (Flénu)
Carinne chez M. Wallendael Alb. (Viesvilles)
Alain chez M. Vandenhoudt Fernand (Waudrez lez Binche)
Philippe chez M. Ypersiel G. (Ville s/Haine)
Camille chez M. Vandekerckhove Louis (Ville s/Haine)
Marc chez M. François Jacques (Trivières)
Alain chez M. Ceulemans Willy (Ransart)
Laurence chez M. Huart Marcel (Givry)

NAMUR - LUXEMBOURG

Michel chez M. Paquet Marcel (Florennes)
Marie-France chez M. Detroz Sylvère (Villers-lez-Heest)
Rudi et Annick chez M. Potenberg Jean-Louis (Mazy)
Catherine chez M. Crepin Nestor (Flavion)

LIEGE

Alain chez M. Legot Raymond (Jupille)
Hubert chez M. Radermacher A. (Kettenis)

BRABANT

Dominique chez M. Lamal Roger (Overijse)
Danny chez M. Cochez André (Pepingen)
Eis chez M. Meulemans Roger (Boutersem)
Laurent chez M. Herion Marcel (Gembloux)
Lutgarde chez M. Goris Jozef (Werchter)
Brigitte chez M. Vanden Balck A. (Kraainem)
Conrad chez M. Fieremans Felix (Schepdaal)
David chez M. Van den Eede L. (Grimbergen)
Dominiek chez M. Philips Joseph (Overijse)
Cristelle chez M. Dellis (Loupoigne)

LIMBOURG

Annick chez M. Bervoets Raymond (Koersel)
Kristel chez M. Goffings Roger (Diepenbeek)
Philippe chez M. Stalmans F. (Leopoldsborg)
Jan chez M. Sleurs Guillaume (Lommel)
Nicole chez M. Plessers Felix (Meeuwen)
Johan chez M. Aerts Jozef (Rotem)

FLANDRE OCCIDENTALE

Tania chez M. Vroman Herman (Hulste)
Roze-Mieke chez M. Haerynck W. (Markegem)
Dirk chez M. Desmedt Jozef (Assebroek)
Nancy chez M. Coppejans Herman (Assebroek)
Emmanuel chez M. Brouns Joseph (Ostende)
Claude chez M. Verduyn Georges Knokke
Petra chez M. Vandaele Roland (Oostkamp)
Thierry chez M. Hardy Roland (Dixmude)

Nous félicitons très cordialement les heureux parents et nous leur adressons nos meilleurs souhaits.

Mariages

FLANDRE ORIENTALE

M. Calle O. a épousé Mlle Vande Vijver M.

HAINAUT

M. Brosse A. a épousé Mlle Dedoncker N.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. Laloux W. a épousé Mlle Gaspard D.
M. Fery J-P. a épousé Mlle Kersten M.

LIEGE

M. Delhougne E. a épousé Mlle Vroonen Ph.

BRABANT

M. Cornet G. a épousé Mlle Vranckx A.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. Deetens R. a épousé Mlle Devolder M-C.
M. Vanden Broucke G. a épousé Mlle Quataert N.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de mars - avril 1968

Années
de service

Groupe d'Anvers

Van den Bleeken A., recev. 40
Stevens H., brigadier 40
Van Royen A., chauffeur 28

Groupe de la Flandre Occidentale

Catry G., conducteur A.B. 42
Mus L., manœuvre 30
Van Speybrouck F., receveur 27

Groupe de la Flandre Orientale

Callens E., conducteur A.B. 44
Seys K., ouvrier qualifié 37

Groupe du Brabant

Doms E., contremaître 42
Deguelle J., conducteur A.B. 41
Amelryckx H., receveur 40
Trist L., commis 2e cl. 40
Vandemarck P., receveur 37
D'Hulster J.B., receveur 36
Sermeus P., ouvrier qual. 1e cl. 36
Van Belle P., receveur 35
Bastiaens C., receveur 35
De Coster A., ouvrier qualifié 34

Groupe de Namur - Luxembourg

Gobert L., conducteur A.B. 48
Frison A., commis 1e cl. 43
Prignot D., conducteur A.B. 43
Collart A., chef de service 1e cl. 42
Préat M., conducteur A.B. 37

Groupe de Liège

Brandt H., receveur 39
Tibo E., piocheur 39
Creus G., conducteur élect. 34
Delhez L., conducteur A.B. 33

Groupe du Hainaut

Vilain R., brigadier 49
Toussaint A., receveur 48
Turpin O., chef de dépôt 1e cl. 47
Baillet A., receveur 41
Briquemanne O., piocheur 41
Barmarin A., ouvrier qualifié 37
Mayence A., ouv. qual. 1e cl. 37
Carpentier R., brigadier 36
Cawet G., receveur 29
Croain L., ouvrier qualifié 23

UNE BELLE CARRIERE 49 ANS DE SERVICE

C'est peu après l'armistice de 1918 que M. Vilain entra aux Vicinaux à l'âge de quinze ans comme nettoyeur de voiture. En 1921, il se débrouillait déjà avec la planchette à billets, mais il ne resta receveur que deux ans, puis il fit son service militaire.

A son retour, il mania la pelle du chauffeur de locomotive, le temps nécessaire pour devenir machiniste. A cette époque, Eugies était le centre important du réseau du Borinage; mais pour nettoyer les chaudières, il fallait aller le faire, la nuit, à l'atelier à Mons.

L'électrification commença après la reprise des lignes, et en 1927, M. Vilain passa à la ligne aérienne. Il fut nommé brigadier en 1930 et, avec son frère, il a tiré le fil sur de nombreuses sections du Hainaut.



M. R. Vilain

A la suite d'un accident, on lui proposait le poste de concierge à la direction de Mons, d'abord place des Alliés, puis place Léopold. C'est pourquoi M. et Mme Vilain sont connus d'un grand nombre d'agents du Hainaut.

Aujourd'hui, M. Vilain a rejoint le coin d'Eugies où il est né. Lui, qui a fait tant de métiers différents au tram, en essaie un nouveau: élèveur de moutons. Rassurez-vous il ne partira pas en Australie; il restera chez lui, «su'l pasture...» où nous lui avons souhaité une paisible retraite!

HAINAUT

La restructuration des lignes du réseau de Charleroi se poursuit. C'est ainsi que le 26 mai 1968, les lignes de tramways électriques 73 - 75 et 76 (Charleroi-Gozée, Charleroi-Nalinnes et Charleroi-Montignies-Eden-Park) ont été remplacées par des services d'autobus.

Les journaux de Charleroi ont décrit en détail cet événement local; le sommaire de Nos Vicinaux étant déjà complet, nous avons décidé de consacrer, dans le prochain numéro, un «article-souvenir» à cette ligne, qui a permis à des centaines de familles d'aller s'établir dans une jolie campagne, loin des fumées des usines.

Le départ de M. P. VAN HUFFEL

INGENIEUR EN CHEF - CHEF DE SERVICE

M. P. Van Huffel a atteint l'âge de la retraite le 30 mai 1968 et, au terme de sa carrière, des ingénieurs, fonctionnaires et agents de la Direction T de l'Administration centrale lui ont témoigné leur sympathie au cours d'une cérémonie intime.

M. P. Van Huffel, sorti de l'Université de Louvain avec le grade d'ingénieur civil des mines et d'ingénieur électricien, fut engagé à la S.N.C.V. le 1er septembre 1927 à Louvain, sous les ordres de feu M. le Directeur E. Valcke.

Nommé ingénieur principal le 1er janvier 1943, ingénieur principal-chef de groupe le 1er janvier 1944 et ingénieur en chef le 1er janvier 1947, M. Van Huffel assura la direction du groupe de Louvain jusqu'au 10 mars 1952, date à laquelle il prit du service à l'Administration centrale, pour être affecté le 1er novembre 1954 à la Direction T.

Ultérieurement nommé ingénieur en chef-Chef de service, il termina sa carrière en cette qualité.

« Nos Vicinaux » souhaitent à M. Van Huffel de pouvoir jouir longtemps de sa retraite.

Limbourg

M. Van Habost, Directeur du groupe d'Anvers, assume depuis le 27 mars, la gestion du groupe du Limbourg. Cette nouvelle a été annoncée par un avis du 15 mars 1968.

Brabant

A la fin du mois de juin, des autobus ont remplacé, en grande partie, les tramways sur la ligne Bruxelles-Ninove.

Ceux-ci ne rouleront plus qu'aux heures de pointe du matin et du soir entre la porte de Ninove à Bruxelles et Eize-lingen, tandis que les autobus ont pris le relais du service de base sur l'ensemble de la ligne.

Cette réforme de structure attendue depuis plusieurs années pour permettre de moderniser la route, doit s'opérer en deux phases, parallèlement aux travaux routiers en cours, cette année, entre Ninove et Eizezingen et, en 1969 d'Eizezingen à Schepdaal.

Flandre Occidentale

L'AMICALE DES AGENTS DE COURTRAI

La 6ème fête annuelle de la section de Courtrai de l'amicale « Ontspanning en Arbeid » du personnel des Vicinaux, a eu lieu le samedi 20 avril et elle fut précédée de deux matches de football.

Ensuite, à 18 h., une assemblée se tint à Heule où, dans une grande salle, après un goûter, chacun put applaudir le conducteur-receveur-prestidigitateur Van Geersdaele qui stupéfia les spectateurs durant une demi-heure. Puis, vint le moment de fêter six membres de l'amicale : MM. A. Ackou, A. Bondue, A. Boone, A. De Brabander, G. Dumortier et A. Strubbe. Chacun d'eux reçut des mains de M. Van Outryve, président de l'amicale, le cadeau traditionnel, tandis que leurs épouses étaient fleuries par les soins de Mlle Vandeveld, assistante sociale.

Le soir, un bal eut lieu au cours duquel le premier prix d'une tombola, un mini-vélo, fut gagné par un membre de l'amicale de « Kusttram » d'Ostende. Le bal s'est terminé dans les petites heures et le comité remercie tous ceux qui ont collaboré à la réussite de cette journée.

LE NOUVEL INDICATEUR GENERAL

Comme chaque année, la Direction des Exploitations a assuré la mise au point et l'édition de l'indicateur général des lignes vicinales.

Parmi les nouvelles lignes répertoriées, signalons la ligne 1177 Maaseik - Peer - Diest - Louvain exploitée en régie, par autobus, par le groupe du Limbourg.

L'ensemble des lignes vicinales exploitées en régie couvre maintenant 506 pages de l'indicateur, depuis la ligne 500 jusqu'à la ligne 1199.

On y trouve également 12 pages consacrées à des lignes d'autobus privées dont les horaires ne figurent dans aucun autre indicateur et que nous faisons paraître à la demande du Ministère des Communications.

Si vous avez l'occasion, au dépôt ou dans votre entourage, de feuilleter cet indicateur, ne manquez pas de le faire. Vous aurez une meilleure idée de l'étendue et de l'importance du réseau vicinal.

BOUDARD : Vous vous souvenez de l'affichette que vous avez découverte dans votre autobus, le matin du 15 juin 1968 ?

« Attention : Dorénavant, il est toujours défendu de rouler uniquement avec les feux de position ».

CONDUCTEUR : Oui, ça a été une surprise, mais nous avions été mis au courant des modifications essentielles du code de la Route.

B. : En effet, il n'est plus question de circuler avec les feux de position.

C. : Il va falloir prendre de nouvelles habitudes !

B. : J'ai constaté que le nouveau code fait allusion au signal 13, celui des bus pour écoliers, et demande à tout conducteur de faire preuve de prudence spéciale lorsqu'il s'approche d'un bus portant ce signal.

C. : Une nouvelle mesure a été prévue en ce qui concerne la traversée des carrefours; il est interdit désormais de s'engager dans un carrefour — même sous le couvert d'un feu vert — quand il est manifeste que l'encombrement de la circulation ne permettra pas de dégager le carrefour sans gêner les conducteurs qui suivent les directions transversales.

B. : Très importante également est la modification du principe de la circulation en files parallèles. De nombreux accidents étant provoqués par le passage intempestif d'une bande à l'autre, le texte nouveau stipule que, désormais, le changement de bande constitue une manœuvre. Dès lors, le conducteur qui exécute cette manœuvre, doit céder le passage aux autres conducteurs. D'autre part, la disposition nouvelle de l'article 49 ne doit pas être perdue de vue, car elle prévoit qu'EN DEHORS DES AGGLOMERATIONS, les véhicules dont le poids autorisé dépasse 3.500 kg — donc également les autobus — devront maintenir entre eux un intervalle de 50 m au moins, sauf pendant un dépassement.

C. : Espérons que toutes ces mesures réduiront quelque peu le nombre des accidents.

B. : C'est un problème d'éducation des conducteurs et cela me fait penser à cet agent de société d'assurances, envoyé chez une dame assurée depuis un mois, pour lui faire remarquer qu'elle avait déjà renversé trois piétons !

— En effet, répondit la dame, il y en a eu trois. Peut-être, par la même occasion, pourriez-vous me dire à combien j'ai droit !

Remise de distinctions honorifiques aux agents du groupe Namur-Luxembourg

C'est le samedi 30 mars qu'a eu lieu dans la grande salle de réception de l'Avenue de Stassart à Namur, la remise de distinctions honorifiques à plus de 30 agents du groupe Namur-Luxembourg.

Accueillis, selon la tradition, par M. Wafflard, chef de service important, les héros du jour, accompagnés pour la plupart, les uns de leur épouse, les autres de leurs enfants, avaient pris place dans la salle. M. Dulieu, Directeur du Groupe, fit sont entrée et vint présider la table d'honneur où l'on notait la présence de MM. Botton, Ingénieur Principal-Chef de service; Lefever, Inspecteur technique; Wafflard, Chef de service important; Braibant, Massart, Léonet, Brandt, Gemine, Devaux, Eloy et Laloux, Chefs de service; M. Masuy, absent étant excusé.

Avec l'éloquence que nous lui connaissons, M. Dulieu, Directeur, après avoir souhaité la bienvenue à tous et remercié toute l'assemblée d'avoir répondu à son invitation, déclara notamment :

Messieurs,

Je vais, dans un moment, épingler sur vos poitrines, les croix et médailles qui vous ont été décernées.

De prime abord, on serait presque tenté de considérer comme assez maigres ces récompenses qui vous viennent pour d'aussi longues prestations que furent les vôtres au service d'une même société.

Sachons nous souvenir que d'authentiques héros ne reçoivent qu'une récompense de même nature, pour avoir risqué leur vie au service du pays.

Je ne veux pas faire ici, de comparaison que je serais le premier à trouver déplacée, mais souligner que dans les mérites que l'on veut publiquement reconnaître, il en est de tels, par leur importance, leur nombre ou leur durée que d'emblée, et une fois pour toutes, il faut bien renoncer à trouver une distinction qui soit proportionnée à leur réelle valeur.

Vos mérites sont précisément de ceux-là et l'essentiel est qu'on leur rende hommage.

Tous, nous savons ce qu'ils comportèrent de dévouement, de patience, de travail bien mené, d'obstination, de persévérance; de résultats aussi et de services rendus à la collectivité.

Car, enfin, si en 1966, la S.N.C.V. a encore transporté 280 millions de voyageurs, ce fut en partie votre œuvre.

C'est de tout cela, Messieurs, que j'ai reçu mission de vous remercier et de vous féliciter.

Personnellement, avec vous et avec vos familles, avec vos chefs, je me réjouis de l'honneur qui vous est fait.

Bravo, Messieurs !

Ensuite, Monsieur le Directeur procéda personnellement à la remise des bijoux et des diplômes aux agents :



M. Dulieu décore l'agent Joseph Debrandt qui a reçu les Palmes d'argent de la Couronne et la médaille civique de 1ère classe.

ORDRES NATIONAUX

Chevalier de l'Ordre de la Couronne
Leonet René, Chef de service.

Palmes d'Argent de l'Ordre de la Couronne
Debrandt Joseph, ouvrier de 1re classe.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service
Médaille civique de 1re classe
Debrandt Joseph, ouvrier de 1re classe.
Demblon A., brigadier.
Nollomont J., ouvrier de 1re cl.

25 années de service
Médaille civique de 1re classe
Grégoire J.

Médaille civique de 2ème classe
25 années de service
Coomans R., François C., Istat A., Catoul C., Decloux A., Detry E., Hoffman A., Lambert G., Peeters L., Pillet A., Tréfois L., Dubocq, Guyot V., Gilson, Mignon R., Ravignat G., Deloyer L., Leurquin E., Decamp G., Mathèze J., Defosse J., Giminne J., Massart A., Zemer F., Jamotte V.

La partie académique terminée, ce fut dans une atmosphère de joie et de bonne humeur que l'on dégusta les pâtisseries, le café et le vin capiteux servis par les souriantes Mme Pouchet et Milles Despontin et Princen, aidées par les sympathiques MM. Thomas et Terclaevers.



Les décorés entourent leur Directeur, M. Dulieu.

SERVICE URBAIN DE BOUILLON

L'autorisation délivrée à la S.N.C.V. pour exploiter le service **spécial scolaire** de la Ville de Bouillon a pris fin le 6-4-1968.

La Société Nationale a obtenu l'autorisation d'organiser cette relation en **service public**.

Ce service est assuré (en régie) depuis le 22-4-68.

Remise de décorations dans le groupe du Hainaut

La remise des distinctions honorifiques a eu lieu le samedi 23 mars dernier, selon la coutume, à la Salle des Fêtes du Waux Hall à Mons.

Cette cérémonie fut présidée par M. ROYEN, Directeur, qui remercia les héros du jour d'avoir répondu si nombreux à son invitation.

Il rappela l'évolution des transports publics depuis 35 ans et loua le personnel pour son effort d'adaptation aux nouvelles méthodes de travail.

Cet effort est doublement récompensé puisqu'aujourd'hui encore les Vicinaux du Groupe du Hainaut transportent chaque année 70 millions de voyageurs et que, d'autre part, le personnel jouit de nouveaux avantages sociaux et de conditions de travail meilleures.

Il remercia encore le personnel pour sa tâche accomplie et le rôle social qu'il a rempli pour tous les voyageurs.

Ce discours fut longuement applaudi, puis M. ROYEN leva son verre à la santé des décorés et procéda à la remise des bijoux.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de Léopold

Chevalier

Hanicq M., chef de service de 1ère cl.

Ordre de la Couronne

Chevalier

Chapelle D., chef de service.
Massart R., chef de service de 2e cl.

Palmes d'Or

Hubert Ch., contrôleur.
Terwagne Ch., contrôleur.
Trigalet J., contrôleur.

Palmes d'Argent

Lebecq H., ouvrier qual.

Médaille d'Or

Coutellier R., conducteur.

Ordre de Léopold II

Officier

Pourveur G., ingénieur en chef.

Chevalier

Rodelet M., commis de 1ère cl.
Dersin M., contremaître de 1ère cl.

Médaille d'Or

Cawet G., receveur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1e cl.

Chapelle D., chef de service.
Foucart M., chef de service de 1e cl.
Ganty A., chef de service de 2e cl.

Croix civique de 2e cl.

Delbussche F., contrôleur.
Wagner N., surveillant des V.T. 1e cl.

Médaille civique de 1e cl.

Baleine G., brigadier.
Parent V., receveur.
Toubleau M., veilleur.
Dessily F., aiguilleur.
Honghe L., ajusteur.
Gerin G., forgeron.
François A., ajusteur.
Marchand G., brigadier.
Delcambe G., colmateur.
Herman F., manoeuvre.
Requiere R., ajusteur.

Rutten L., aléteur.
Stassin M., chauffeur.
Descamps A., conducteur.
Joignaux J., brigadier.
Longle M., magasinier.

25 années de service

Médaille civique de 1e cl.

Degreef G., Jauret M., Jaumonet G., Labenne J., Michez E., Dehon R., Lambrechts J., Lefevre A.

Médaille civique de 2e cl.

Bercx A., Bran R., Degroote A., Desaire J., Haine L., Michel J., Thon R., Adam R., Beauport L., Dupont N., Lepoivre Ch., Pottier F., Poulet R., Stouart E., Verteneuil A., Wauquier P., Despiegeleer G., Dannois F., Lacourt M., Pourbaix R., Segers R., Dupont F., Fouage E., Michel A., Santus B., Jeanmenne E., Loiselet M., Baleine D., Allard A., Brasseur A., Cantillon A., Duez J., Gravez R., Ingelbien A., Leenaerts F., Loriaux F., Mortier A., Mandiaux L., Meuree L., Pannekoeke G., Scohier A., Stassart A., Spans P., Vandendaele M., Willard O., Buisseret N., Dujardin G., Dieu R., Denis F., Ducrot C., Lefevre E., Leroy A., Beuriot R., Doulez S., Crad R., Honore U., Michel E., Thauvoye V., Bouillet A., Clinse A., Dehon A., Dehon R., Dumont N., Moine A., Moreau J., Michel M., Wauquier Y., Cruielle F., Douillet R., Mathieu M., Dejaeger L., Derronne D., Leroy J., Van Frayenhoven E.

FOOTBALL

Nous avons appris avec plaisir que l'équipe du dépôt de La Louvière avait remporté un tournoi qui l'opposait à trois équipes locales. Son exemple a été contagieux puisqu'on nous a annoncé la création d'une équipe de football au dépôt de Charleroi; on y a enregistré un grand nombre d'inscriptions comme joueurs, aussi la composition du « onze » de l'équipe qui s'inscrira à l'UBRASCO est assurée. Le coup d'envoi aura lieu en septembre prochain; nous en reparlerons.



Les agents décorés, dans la salle du Waux Hall, écoutent l'allocution de M. Royen.

Anvers

Nous avons appris avec peine, à quelques jours d'intervalle, le décès inopiné de deux chefs de service bien connus à Anvers. Ce fut d'abord celui de M. Daems, chef de service à la comptabilité à la direction régionale, puis quelques jours plus tard, survint la mort de M. Dingemans, chef des Voies et Travaux.

Nous présentons nos condoléances aux familles éprouvées.

1.000 JOURS SANS ACCIDENT

Les fêtes de 1.000 jours sans accident se suivent à un rythme tel que la parution bimestrielle de notre bulletin ne permet plus de les relater en temps opportun ! Une fête organisée en l'honneur des agents du mouvement de Broechem, Oostmalle et Zandhoven a eu lieu le 11 mai et sera évoquée dans le prochain numéro.

REMISE DE DECORATIONS

Le 20-4-1968 a eu lieu la cérémonie de remise des décorations civiques. Présidée par M. Van Habost, Directeur, entouré de ses chefs de service, elle s'est déroulée suivant le cérémonial habituel.

Après avoir fait le point de la situation avec la disparition imminente des deux dernières lignes électriques, M. Van Habost exprima sa confiance dans l'avenir et procéda ensuite à la remise des bijoux aux agents dont les noms suivent.

Médaille civique de 2ème cl.

Antonissen J., Baetens A., Bats J., Beyers E., Beylemans J., Biron E., Borgmans J., Bruyndonckx A., Bruyninckx M., Cannaearts G., Claessen K., Cools F., De Koninck C., De Langh L., Delcroix G., De Vos A., De Wel M., Dierckx J., Dielen F., Driesen J., Dupont L., Eyer H., Eyer J., Fraeters L., Geudens F., Gijles A., Graf A., Gysen L., Hendrickx F., Helsen M., Hoefnagels P., Huygen J., Kloeck L., Leirs K., Linders J., Luyckx J., Maes J., Meeusen F., Mertens M., Mens E., Molkens G., Mortelmans A., Pauwels J., Peenen J., Peeters A., Philips C., Philips L., Rombouts F., Sanders H., Schauwers F., Smeulders A., Smets J., T'Seyen P., Van Bergen J., Vaerten J., Van Dessel F., Van Der Jonckheyd A., Van Gucht F., Van Gils J., Van Ham F., Van Hout A., Van Staey G., Van Swevelt J., Vets F., Vroemans F., Wens J., Wils F., Wouters F., Willemsens T., Mastbooms C.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ans de service

Médaille civique de 1ère cl.

Dresselaers P., receveur.
Van Elsacker A., receveur.

25 ans de service

Médaille civique de 1ère cl.

Hendrickx F., Wijns F.

ACTES DE PROBITE

Les agents dont les noms suivent, ont remis à leur chef de dépôt des objets ou des sommes d'argent trouvés au cours de leur service.

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : Parmentier V. (1.500 F.).

Dépôt de Dixmude : Deduytsche G. (500 F.).

Dépôt de Courtrai : Verbeke W. (4.000 F.), Deffoort W. (410 F.), Decker E. (350 F.).

Dépôt d'Ostende : Counye H. (651 F.), Vancoillie R. (985 F.), Rouzee A. (3.934 F.).

Dépôt La Panne : Nieuwlaet A. (527 F.).

HAINAUT

Mois de mars :

Dépôt de La Louvière : Ypersiel G. (porte-monnaie contenant 237 F.).

Dépôt de Tournai : Beausière L. (sacoches contenant 500 F.).

Dépôt de Frasnes-lez-Buissenal : Haulotte A. (portefeuille contenant 120 F.).

Dépôt de Charleroi : Pirmez A. (porte-monnaie contenant 70 F.), Tenbrieg D. (portefeuille : 18 F.), Merschout R. (portefeuille : 10 F.), Bourmorch M. (2 porte-monnaies : 7,50 F. et 44 F.), Burick Raoul (portefeuille : 300 F.), Blondiau O. (bracelet or), Finet S. (panier : 125 F.), Dumont J. (bracelet argent), Hastir E. (porte-monnaie : 222,75 F.), Dewez E. (bracelet or), Dapremont J. (radio portable), Dubois R. (bracelet argent), Bistiau R. (porte-monnaie : 200 F.).

Dépôt de Trazegnies : Demeulemeester G. (porte-monnaie : 234 F.), Piret W. (porte-monnaie : 110 F.).

Dépôt de Jumet : Noullez M. (porte-monnaie : 614 F.), Leherte Cl. (portefeuille : 3 F.), Van Royen R. (porte-monnaie : 36,25 F.), Pirson H. (porte-monnaie : 10,25 F.).

Dépôt de Châtelet : Delperdange L. (porte-monnaie : 104 F.), Adnet F. (portefeuille : 20 F.).

Mois d'avril :

Dépôt de Mons : Dufeignies M. (portefeuille : 450 F.), Thierry P. (montre homme).

Dépôt de Charleroi : Jeanmenne E. (portefeuille : 24 F.), Storez J. (portefeuille : 70 F.).

Dépôt d'Anderlues : Spans P. (portefeuille : 131 F.).

Dépôt de Thuillies : Gérard C. (porte-monnaie : 16 F.).

NAMUR - LUXEMBOURG

Dépôt de Morville : Linhet R. (100 F.) et (un sac de dame contenant 310 F.).

Dépôt d'Amberloup : Guelenne A. (2.600 F.).

Dépôt de Florennes : Masy L. (817 F.), Magain A. (1.848 F.).

Dépôt de Namur : Balzat R. (26 F.).

Dépôt de Dinant : Parent B. (documents et 940 F.).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : Franssen M. (620 F.), Willems J. (159 F.).

Dépôt de Bressoux : Cornet Y. (55 F.), Hinck G. (277 F.).

Dépôt de Liège St-Gilles : Braine F. (234 F.), Jollings P. (201,75 F.), Lamborelle S. (un bracelet en or), Thibeau H. (49 F.).

Dépôt d'Omal : Ancion R. (220 F.), Dodeur R. (40 F.), Masy J. (588 F.).

Dépôt d'Oreye : Croes J. (1.097 F.), Daenen T. (1.322 F.), Reusen J. (897 F.).

Dépôt de Rocourt : Groven E. (100 F.), Pierre J. (212,50 F.), Schroven J. (23,50 F. et 753,50 F.).

Dépôt de Warzée : Evrard A. (20 F.).

LIMBOURG

Dépôt de Tessengerlo : Daniels L. (570 F.).

Dépôt de Maaseik : Beckers J. (750 F.).

Dépôt de Genk : Gilissen G. (790 F.), Weetjens G. (780 F.), Gielen B. (1.321 F.).

Dépôt de Hasselt : Bleus M. (appareil photographique), Meuwis A. (sac avec deux montres bracelet).

BRABANT

Dépôt de la Roue : Lievens V. (une sacoche contenant 1.275 F.).

Nous sommes heureux de pouvoir citer, tous les deux mois, d'aussi nombreux gestes de probité. Nous remercions et félicitons ces agents.

LES LONGUES CARRIERES



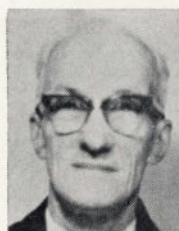
O. Briquemanne

Est entré en service le 1-6-1919. Il a terminé sa carrière comme piocheur à Casteau.



A. Vyncke

Est entré en service le 1-7-1922. Il a pris sa retraite comme conducteur AB à Assebroek.



J. Lievens

Est entré en service le 6-12-1921. Il a pris sa retraite comme conducteur électr. à Charleroi.



J. Vleugels

Est entré en service le 14-5-1928. Il fut nommé contrôleur le 1-7-1940 et termina sa carrière dans ce grade.



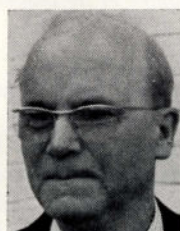
M. Gervis

Est entré en service le 28-4-1925. Il a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Mont-St-Jean.



E. Tibo

Est entré en service le 6-4-1920. Il a terminé sa carrière comme piocheur à Liège.



R. Van der Plaetsen

Est entré en service le 1-8-1929. Il fut nommé chef des V.T. en 1937. A sa retraite, il était inspecteur techn. à Destelbergen.



R. De Roo

Est entré en service le 7-3-1938. Il a terminé sa carrière comme ouv. qual. de 1ère classe à Destelbergen.



G. Catry

Est entré en service le 12-1-1926. Il a pris sa pension à Geluwe comme conduct. A.B.



C. Bastiaens

Est entré en service le 15-5-1925. Il a terminé sa carrière comme receveur à Haacht.



R. Carpentier

Est entré en service le 27-5-1932. Il a terminé sa carrière comme brigadier à Tournai.



G. Neutens

Est entré en service le 28-6-1921. Il fut nommé successivement commis, commis de 1e cl., commis principal. Il a pris sa pens. comme chef de bureau à Ostende.



H. Guldemont

Est entré en service le 28-4-1930. Il a terminé sa carrière comme receveur à Dilbeek.



J. Deguelle

Est entré en service le 19-3-1927. Il a terminé sa carrière comme receveur à Jodoigne.



H. Brandt

Est entré en service le 2-1-1929. Il a terminé sa carrière comme receveur à Eupen.



J.B. D'Hulster

Est entré en service le 19-4-1923. Il a terminé sa carrière comme receveur à Anderlecht.



H. Amelrijckx

Est entré en service le 13-3-1927. Il a pris sa retraite à Dilbeek, comme receveur.



L. Gobert

Est entré en service le 6-2-1920. Il a pris sa retraite à Arlon comme conducteur AB.



E. Lemaire

A débuté le 5-1-23. Il a pris sa retraite comme receveur à Jumet.



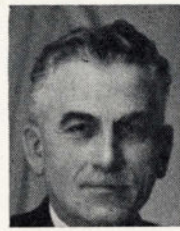
A. Collart

A débuté le 26-3-1926 à Namur. Il fut nommé successivement commis de 1e classe, comm. principal et chef de service de 2e cl.



J. De Mesmaeker

A débuté le 8-4-28. Il a pris sa retraite comme receveur à Dilbeek.



O. Turpin

A débuté le 1-8-21. Il fut nommé contrôleur en 1935, à Tournai. Il y a terminé sa carrière comme chef de dépôt de 1e classe.



J. Claes

A débuté le 23-2-26. Il a pris sa retraite comme piocheur à Merksem.



P. Vandemarck

A débuté le 5-8-31. Il a pris sa retraite comme receveur à Louvain.

Allô ?

ANNETTE ET LUBIN ?

Le centenaire des thermes

Spa s'apprête à fêter, cette année, le centenaire de ses Thermes, c'est-à-dire des Etablissements de Bains actuels, dont la construction fut achevée en 1872. Le programme mis sur pied comprend, outre des journées scientifiques consacrées à la rhumatologie, un festival de la chanson (du 25 au 28 juillet), un festival du théâtre (du 9 au 14 août), des concerts classiques.



La terrasse bien orientée d'Annette et Lubin est un lieu de rencontre et de contact entre les pensionnaires.

Promenades pédestres

L'Office du Tourisme organise chaque saison du début de juillet à la première semaine de septembre, trois fois par semaine, des excursions guidées à travers le pays de Spa et les Fagnes. Les inscriptions sont prises par Mme Brocké, gérante d'Annette et Lubin, qui prendra contact avec l'Office du Tourisme.

Excursions en autocar

En saison, chaque jour, ont lieu des départs d'excursions en autocar.

Les excursions les plus classiques sont les suivantes :

- La promenade des crêtes du pays de Spa,
- Les 4 lacs et les hautes Fagnes,
- Une journée à Montjoie,
- La vallée de l'Amblève, Cascade de Coo, grottes de Remouchamps,
- Une journée à Cologne.

Mme Brocké se charge de prendre les inscriptions et si le nombre des participants est réduit, il est possible d'organiser une excursion en voiture automobile de 4 ou 5 places.

Une carte des promenades de la région de Spa

L'Office du Tourisme de la ville de Spa a publié une nouvelle carte au 1/20.000 des environs de Spa. Elle a

été dressée par M. Jean de Walque et dessinée par M. Willy Rousseau.

Beaucoup plus développée que la précédente, d'une très grande clarté et d'une très grande précision, elle s'étend au nord, au-delà du Pont de Polleur, jusqu'à la ferme Lemaire; au nord-ouest, jusqu'au-delà de Juslenville; au nord-est, jusqu'au Bois du Moulin et au Bois domanial de Gospinal; à l'est, à la station de Sart, au sud-est, au Bois de Hourt, au-delà de Francorchamps; au sud, au village de Cour, au sud-ouest, jusqu'au ru du Chefna et à l'ouest, jusqu'au-delà de Becco et de La Reid.

Cette carte constitue une très bonne documentation sur les deux versants des Fagnes spadoises.

Allô ?

LE ZONNEBLOEM ?

Voilà trois ans déjà que dans le numéro de mai-juin de « Nos Vicinaux », nous signalons ou nous rap-

pelons des buts de promenades ou d'excursions aux environs de Nieupoort.

Il est inévitable que nous commençons à nous répéter, ces rappels sont toutefois nécessaires, même pour les habitués du Zonnebloem.

Mais nous croyons devoir informer

d'abord les agents et les pensionnés, c'est-à-dire tous ceux à qui cette maison de vacances est destinée, que cette année encore, des crédits importants ont été accordés et mis en œuvre pour améliorer les conditions de séjour à Zonnebloem. C'est ainsi que



le grand ascenseur a été remplacé par un tout nouveau modèle qui fonctionne désormais à la satisfaction de tous, et qu'à la cuisine, des améliorations ont été apportées au matériel. On a également songé à la question « sécurité » et une échelle métallique de secours en cas d'incendie, a été mise en place. On espère également pouvoir installer une terrasse, à la digue, pour les mois de juillet-août.

★

Et maintenant, participez à notre jeu de questions.

Où se trouve la seule piscine découverte et chauffée de la côte, à dimensions olympiques ? - Mais à Nieuport-ville.

Où y a-t-il un parc d'attraction bien équipé, pour enfants, dans un cadre agréable ? - A MELL, entre Adinkerke et La Panne.

Où voit-on surgir de terre les ruines d'une imposante construction religieuse avec des fouilles en cours et un musée très intéressant ? - A l'abbaye des dunes de Coxyde.

Et quel est l'établissement de vacances du littoral où, cette année, les

enfants de moins de 16 ans des agents des Vicinaux ne paient que la moitié du prix de la pension ?

Pour ceux qui l'ignorent, c'est à Zonnebloem, à Nieuport tout comme à Annette et Lubin, à Spa.

Nieuport, qui est devenu le plus grand port de bateaux de plaisance de la côte belge et offre ainsi un spectacle sans cesse renouvelé; Nieuport, où vous trouverez, à proximité, des dunes sauvages comme celles représentées sur la photo ci-contre, et qui invitent aux promenades dans l'air vivifiant du large.

CHRONIQUE SOCIALE

Allocations familiales et allocation familiale de vacances

Depuis le 1er avril 1968, les allocations familiales destinées au 3ème ENFANT ET A CHACUN DES SUIVANTS ont été augmentées. Les nouveaux taux s'élèvent à 53,90 F par jour ou 1.347,50 F par mois (au lieu de respectivement 52,12 F et 1.303,00 F), pour ce qui concerne les allocations ordinaires et les allocations pour enfants de travailleurs invalides.

En outre, à partir de cette même date, TOUS les enfants âgés de 6 à 10 ans, y compris l'enfant bénéficiaire unique et le benjamin, ont droit au « supplément selon l'âge » de 5,10 F par jour ou de 127,50 F par mois.

★

Le 10 mai dernier, les agents, attributaires d'allocations familiales à la S.N.C.V., ont obtenu le paiement de l'ALLOCATION FAMILIALE DE VACANCES 1968, avantage dont le montant est égal à celui des allocations familiales, éventuellement majorées des suppléments en fonction de l'âge des enfants, dues pour le mois d'AVRIL 1968.

A ce propos, il nous paraît utile de préciser que, conformément à la réglementation sur la matière, l'« allocation supplémentaire », qui est octroyée en faveur des enfants handicapés, n'entre pas en ligne de compte pour déterminer le montant de l'allocation familiale de vacances.

Nos agents, veufs ou invalides, attributaires d'allocations familiales majorées — non liquidées par la S.N.C.V. — noteront que le taux de l'allocation familiale de vacances est également ramené aux taux des allocations familiales ordinaires, compte tenu du rang et de l'âge des enfants.

★

BOURSES D'ETUDES

A l'intention des agents dont les enfants sont désireux de commencer des études SUPERIEURES UNIVERSITAIRES ou SUPERIEURES NON-UNIVERSITAIRES, nous croyons opportun de signaler que le Fonds National des Etudes accorde, dans des conditions déterminées, des bourses aux jeunes gens et jeunes filles qui :

1°) s'ils se destinent à poursuivre leurs études en vue de l'obtention d'un grade académique :

— ont obtenu 60 % des points au terme de l'enseignement secondaire, OU

— ont subi, avec succès, l'épreuve préparatoire à l'examen de candidat ingénieur civil, OU

— sont porteurs d'un diplôme de certificat de fin d'études supérieures non universitaires;

2°) s'ils se destinent à poursuivre des études supérieures NON-universitaires :

— ont obtenu 60 % des points au terme de l'enseignement secondaire, OU

— ont subi, avec succès, devant le Jury central, l'examen d'admission aux études techniques supérieures.

Par ailleurs, le revenu annuel net du candidat, cumulé avec celui des personnes qui ont la charge de son entretien ou y pourvoient — c.-à-d. généralement les parents

— ne peut dépasser les maxima suivants :

81.000 F lorsque le candidat boursier pourvoit seul à son entretien;

108.000 F lorsque le candidat boursier est seul à charge de la personne qui pourvoit à son entretien;

141.750 F lorsque celle-ci a deux personnes à charge;

182.250 F lorsque celle-ci a trois personnes à charge;

222.750 F lorsque celle-ci a quatre personnes à charge;

263.250 F lorsque celle-ci a cinq personnes à charge.

Ce dernier montant augmente de 40.500 F par personne supplémentaire à charge au-delà de la cinquième.

Le formulaire d'inscription pour l'obtention d'une bourse peut être demandé par simple carte postale adressée au Fonds National des Etudes, rue Archimède, 25, à Bruxelles 4.

L'introduction de la demande devra obligatoirement avoir lieu avant le 25 juillet 1968, même si les résultats d'un éventuel examen d'entrée ne sont pas encore connus.

Il va de soi que, outre les nom, prénoms et adresse complète du candidat boursier, la carte devra mentionner la nature exacte des études universitaires qui seront entamées, ainsi que l'établissement d'enseignement où les cours seront suivis.

★

« Nos Vicinaux » traitera ultérieurement de l'attribution des bourses d'études pour l'enseignement moyen.

LES VICINAUX N'ONT PLUS DE TRAMWAYS ELECTRIQUES DANS LA PROVINCE D'ANVERS



Dès 1887, le tram à vapeur desservait Brasschaat. Voici un train vapeur venant d'Anvers, au centre de cette localité.

C'est toujours avec une pointe de regret et de nostalgie que nous relatons la disparition de lignes électriques vicinales qui ont constitué, pendant des années, l'ossature du réseau S.N.C.V.

Deux lignes électriques subsistaient encore dans le groupe d'Anvers, celle d'Anvers-Brasschaat et celle d'Anvers-Schoten. Leur suppression commune avait été décidée pour le 25 mai 1968.

C'est ainsi que le samedi 4 mai, à 12 h. 28, à la Rooseveltplein, s'est mis en route le dernier tram de la ligne 63 Anvers-Brasschaat. Cet honneur échu à la motrice S 9666, mais le voyage aller passa inaperçu à la majorité des usagers. Cependant, au voyage de retour, survint un fait amusant qui mérite d'être relaté. Alors qu'à l'initiative de notre collègue E. Keutgens, la motrice s'était immobili-

dans son restaurant. Le conducteur, M. Schrovens, qui venait de recevoir un bouquet de tulipes, en offrit galamment quelques-unes à la mariée. On but à la santé des époux, à celle de M. Schrovens et de la S.N.C.V. et finalement toute la noce vint poser devant la motrice 9666. N'est-ce pas une jolie anecdote ?

Nous avons déjà donné l'historique de la ligne de Brasschaat dans le n° 76 septembre-octobre 1958 de Nos Vicinaux. Rappelons cependant quelques dates essentielles :

Merksem (Vieille Barrière) - Brasschaat fut exploité à la vapeur dès le 20-7-1887.

Exploitation par traction électrique :

Merksem (Vieille Barrière) - Brasschaat, le 18 mai 1909.

Brasschaat (Village) - Brasschaat (Polygone), le 15 juillet 1912.

Brasschaat (Polygone) - Wuustwezel (Frontière), le 23 décembre 1952.



Cette photo montre le passage du dernier tram 63 (Anvers - Brasschaat), exactement au même endroit, le 4 mai 1968. Le grand arbre est curieusement resté en place et fait toujours partie du décor (Photo E. Keutgens).

ANVERS - BRASSCHAAT

En raison de travaux routiers urgents, cette date fut avancée de 3 semaines pour la ligne de Brasschaat.

sée devant l'église de Brasschaat, pour une dernière photo, le patron d'un établissement voisin vint aux renseignements et communiqua la nouvelle aux invités d'une noce qui déjeunaient

ANVERS - SCHOTEN

La première et la dernière ligne électrique

Trois semaines plus tard, c'était le tour de la ligne 61. Le 25 mai dernier, de nombreux Anversois firent le dernier voyage à bord de deux grandes remorques à bogies qui avaient été accrochées à la motrice 9666.

La T.V. flamande filma quelques séquences qui furent projetées le samedi 1er juin. A Schoten, au cours de l'arrêt final, la motrice fut décorée, fleurie et photographiée par des amateurs et des amis des tramways.

Dates - repères d'exploitation
 Par tram à vapeur
 Merksem (Vieille-Barrière) - Schoten
 le 1-4-1889.
 Schoten - Schoten (Vaart) le 1-7-1905.

La section Merksem-Schoten a été la première du réseau vicinal anversois à être électrifiée : les « trams rouges » circulèrent à partir du 31 mai 1908 : la ligne électrique aura donc duré exactement 60 ans.

Ainsi le dernier chapitre de l'histoire des transports ferrés de voyageurs par vicinal, dans la province d'Anvers, (qui commença par la PREMIERE ligne exploitée Anvers-Oostmalle-Hoogstraten (1885) vient de s'achever par le passage dans les rues de Schoten et de Merksem d'une dernière rame électrique qui avait grande allure, il faut le dire.

Un quart d'heure plus tard passait le premier autobus, mais ce ne sera plus jamais la même chose !



De nombreux pensionnés participèrent au dernier voyage du tram 61 (Anvers - Schoten) le 25 mai 1968. Voici des figures, bien connues de nos collègues anversois, entourant M. F. Keutgens, chef de service à la direction régionale d'Anvers (Photo E. Keutgens).

Le jeu de

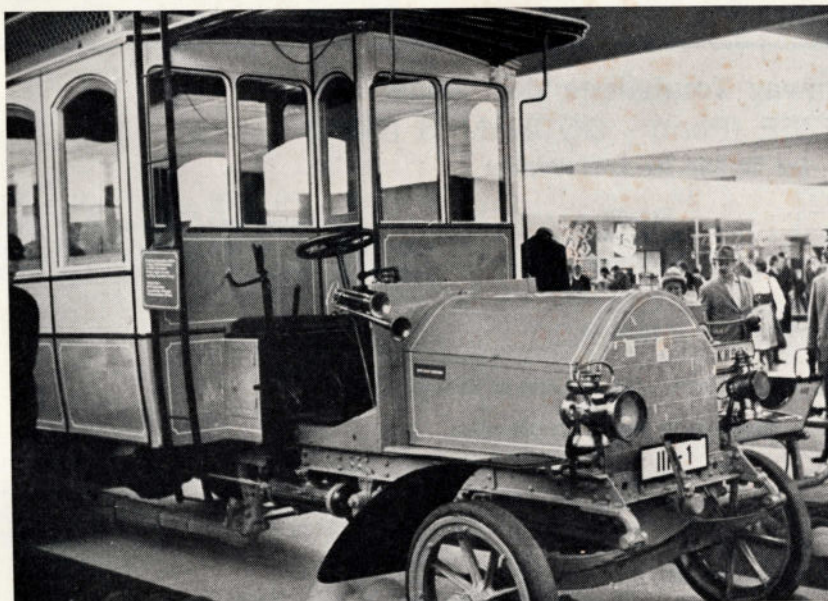
« QUEL EST CE DEPOT ? »

La photo de l'atelier situé en plein air, parue sous cette rubrique dans le numéro précédent, n'ayant suscité aucune réponse de la part de nos pensionnés, force nous est d'accepter l'explication présentée par M. PASTIELS, un jeune abonné de Nos Vicinaux qui nous avait apporté ce document photographique. « Un examen minutieux nous a-t-il écrit, montre que la machine à gauche n'est pas de construction belge. Par con-

tre, on lit sur la machine, au centre, le n° 18, sous la plaque du constructeur. La HL 18 a été mise en service en 1886 sur la ligne Poix - St-Hubert. Aucune des remises actuelles du Luxembourg ne ressemble à celle de la photo ».

Après avoir interrogé diverses personnes dont un certain Chenot qui a quitté les Vicinaux en 1920, M. PASTIELS conclut en ces termes : « Un agent des Vicinaux, M. Mauviel, décédé depuis longtemps, travaillait à Bouillon lorsque la bataille de Maissin survint en 1914. Ce jour-là, le matériel roulant de Maissin (dont la HL 18) fut évacué sur Paliseul et Bouillon, emportant les blessés de Maissin. Arrivé à Bouillon, le matériel fut acheminé le jour même vers Sedan avec l'aide de Mauviel. Ce dernier voulut regagner Maissin où habitait sa famille mais il en fut empêché par l'ar-

mée. Il dut se résoudre à rester en France, bien qu'il n'eût, pour tous bagages, que l'uniforme qu'il portait. Il s'embarqua dans un train et arriva à Toulouse. Pendant les premiers mois de la guerre de 1914, il travailla aux vendanges, puis il parvint à prendre contact avec sa sœur qui habitait Paris. Il essaya alors de regrouper les agents de Maissin. Ils travaillèrent près de Paris puis sur une ligne départementale, notamment à « Les Mureaux », près de Meulan. Une sœur de M. Mauviel a déclaré que lors de son mariage en 1917, son frère se trouvait à Les Mureaux. Cette photo aurait donc été prise au dépôt de « Les Mureaux » en 1917, avec une partie du personnel de Maissin et le père Mauviel. La HL 18 serait la HL évacuée sur Sedan; l'autre locomotive appartenait à cette ligne.



Transport en commun du passé

Les jeunes conducteurs d'autobus n'ont qu'une idée approximative des conditions de travail qui existaient au début du siècle.

Voici, à titre documentaire, un autobus Daimler qui roulait à Berlin à la belle époque. Il fut exposé à Munich en 1965.

Le poste de conduite n'avait pas de pare-brise et les pneus étaient des bandages pleins. Quant au changement de vitesse il ne se maniait pas avec deux doigts comme ceux de nos véhicules.

A SCHEPDAAL: un musée qui vous fera rêver

Chacun sait que dans l'intimité, isolés des « téléphones » et des huissiers, certains grands hommes et même d'autres qui le sont moins, rampent dans leur grenier entre les voies de leurs trains électriques. Bien que pareille attitude puisse paraître saugrenue, voire loufoque, elle concrétise le besoin d'évasion qui nous caractérise, tout en centrant nos loisirs sur un hobby déterminé.

Et puisque nous parlons d'évasion, autant dire tout de suite que dans ce domaine, le train est resté en dépit de ses concurrents l'avion et l'automobile, le moyen de locomotion le plus représentatif du voyage, celui qui, monopolisant tout un arsenal de codes et de signaux mystérieux pour le profane, exerce une fascination inconsciente peut-être, mais certaine. Il serait vain d'oublier par ailleurs, que c'est le chemin de fer qui donna enfin le loisir de franchir des distances considérables et de rapprocher les individus. Sur un plan plus régional, la création de chemins de fer secondaires, en l'occurrence, les vicinaux, permirent à des populations entières de sortir de leur torpeur séculaire.

Y en a-t-il qui se souviennent de ces trajets sinueux à travers bois ou prai-

ries qui menaient des voyageurs peu pressés de village en village ? Bien sûr, le confort et la vitesse étaient deux éléments inconnus dans ces randonnées, mais en revanche, que de poésie, que de découvertes à chaque détour de la voie. Epoque révolue où s'écartant des routes pourtant peu encombrées, le petit train se faufilait dans des décors parfois sauvages, presque toujours champêtres, ponctués de haltes aux noms de terroir.

Et puis vint le jour où devant l'invasion automobile, les petits trains et leurs installations annexes furent démantelés un à un. Ils auraient sombré dans l'oubli le plus total, si quelques hommes n'avaient eu l'heureuse idée de sauver quelques-uns des véhicules encore en état de créer le Musée du Tram à Schepdaal.

Là, dans un cadre authentique de dépôt vicinal, sont alignés comme pour une dernière parade, des convois complets de trams à vapeur, de trams électriques anciens avec leurs remorques ouvertes ou non, des véhicules particuliers tels que la voiture qu'utilisait Léopold II sur les lignes de la côte, etc., etc. Par ailleurs, des documents photographiques, des objets anciens, des lanter-

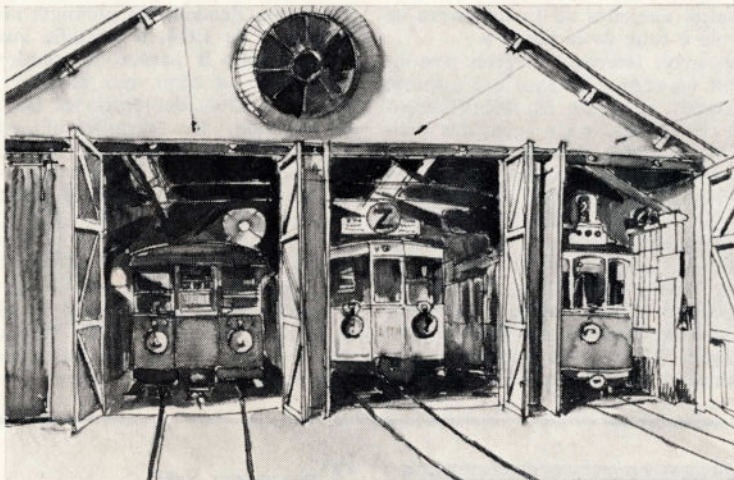


nes complètent tout ce que l'on a pu récupérer de cette époque.

Enfin, pour ceux qui s'intéressent de plus près à la vie du rail, les amis du Musée du Tram (AMUTRA) organisent des voyages sur des lignes secondaires vouées à la disparition ou sur des lignes privées encore en exploitation (charbonnages, sucreries) utilisant encore des locomotives à vapeur. Au cours de ces trajets sur des wagons à marchandises plats ou autres, à défaut de remorques appropriées, participants belges et étrangers fraternellement réunis dans le même amour des trains et uniformément arrosés de suie dans les passages en tunnel, oublient leurs pires ennuis et rejoignent aisément l'âge mental idéal de 12 ou 14 ans. Croyez bien qu'à défaut de ramper isolément dans un grenier, la vapeur les unit mieux qu'aucun discours ne pourrait le faire et qu'en fin de compte, non seulement ils s'amusez mais ils revivent une aventure exempte de périls bien sûr, mais pleine de bonhomie.

Stéphane DURIEUX.

(Revue *Entre-Nous*
Grands Magasins Innovation)



Signalons que le droit d'entrée du Musée a été porté à 15 F. par personne. Les agents et pensionnés de la S.N.C.V., ont droit à l'entrée gratuite.

Tramway Touristique de l'Aisne 1270 EREZEE (Pont) - DOCHAMPS (Gare)

Du 30 juin au 1 septembre :

(3)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)		Erezée	(3)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	
10.30	13.30	14.15	15.00	15.45	16.30	17.15		Amonines	11.40	14.40	15.25	16.10	16.55	17.40	18.25
10.40	13.40	14.25	15.10	15.55	16.40	17.25		Dochamps	11.30	14.30	15.15	16.00	16.45	17.30	18.15
11.00	14.02	14.47	15.32	16.17	17.02	17.47			11.05	14.05	14.50	15.35	16.20	17.05	17.50

Départs supplémentaires : Amonines → Erezée 13.45 (3)
Erezée → Amonines 18.45 (4)

(3) dimanches et jours fériés.

(4) mardis, jeudis, samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que 22 juillet et 16 août.

Du 2 septembre au 30 septembre :

(0)	(1)	(2)	(2)	(2)	(2)		Erezée	(0)	(1)	(2)	(2)	(2)	(2)
10.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30		Amonines	11.40	14.50	15.50	16.50	17.50	18.40
10.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40		Dochamps	11.30	14.40	15.40	16.40	17.40	18.30
11.00	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05			11.05	14.10	15.10	16.10	17.10	18.05

(0) dimanches et jours fériés (en cas d'affluence uniquement).

(1) dimanches et jours fériés.

(2) samedis, dimanches et jours fériés.