



NOS VICINAUX



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

NOS VICINAUX

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

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles 4

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 100

SEPTEMBRE - OCTOBRE 1962

Prix de l'abonnement pour personnes
ne faisant pas partie de la S.N.C.V. :

Belgique 30 F
Etranger 35 F

Correspondants régionaux

- GRUPE D'ANVERS
M. Keutgens, chef de service.
- GRUPE FLANDRE ORIENTALE
M. Debergh, chef de service.
- GRUPE DU HAINAUT
M. Dehon, chef de service.
- GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG
M. P. Laloux, commis ppl.
- GRUPE DE LIEGE
M. Lebrun, inspecteur technique.
- GRUPE DU BRABANT
M. R. Bottu, commis ppl.
- GRUPE DU LIMBOURG
M. Haenen, chef de service.
- GRUPE FLANDRE OCCIDENTALE
M. Windels, commis ppl.

PHOTOS :

Pages 1 - 8 - 14 J. Bazin.

NOTRE PREMIERE PAGE

Partant d'Anderlues, la ligne 30 rejoint Bracquegnies en passant par Morlanwelz, Jolimont, La Louvière et Houdeng-Aimeries.

Voici le tram n° 30 à La Louvière, au croisement de plusieurs rues, à l'endroit appelé Drapeau Blanc. (Photo J. Bazin)

Lire nos articles pages 8 et 9 qui traitent de l'évolution des lignes vicinales dans cette partie du Hainaut appelée le Centre.

LE CENTIÈME NUMÉRO

De tout temps, notre petit Larousse mentionne :

VICINAL, E, AUX - adj. (latin *vicinalis*; de *vicinus* - voisin). Se dit d'un chemin qui met en communication les villages, les hameaux voisins.

A l'occasion de la sortie du centième numéro de « Nos Vicinaux » la rédaction suggère une définition complémentaire :

NOS VICINAUX titre d'un bulletin d'information, édité depuis 1946 et destiné au personnel en activité et aux pensionnés de la S.N.C.V. Le numéro de septembre-octobre 1962 est le centième et contient notamment :

75 nouveaux autobus O.M.	4
En autobus, aux environs d'EUPEN	6
Les premiers trams dans la région du CENTRE	9
Nos autobus desservent l'Ecole Européenne à Bruxelles	13
Sur Bruxelles-Aalst, exploitation partielle par autobus	14
L'atelier d'Andenne a travaillé plus de 2.000 jours sans accident avec chômage	16
L'automation dans les transports en commun	20



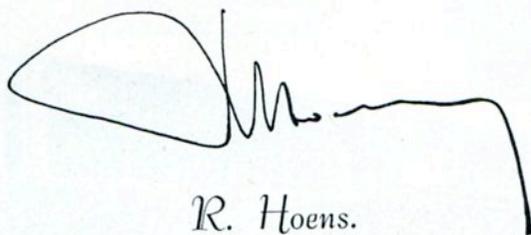
Une place convoitée.

*J*e suis heureux de pouvoir saluer ce centième numéro de "Nos Vicinaux".

Créé en février 1946, en vue d'établir un lien entre les membres de notre communauté de travail, je crois que notre bulletin n'a pas failli à sa mission.

Les multiples témoignages qui me sont personnellement parvenus, me permettent d'affirmer que "Nos Vicinaux" est bien accueilli dans les 12.000 foyers d'agents et de pensionnés de la S. N. C. V.

Je lui souhaite de persévérer dans la voie suivie jusqu'à présent, de manière à raffermir l'entente et la compréhension entre tous ceux qui servent notre Société Nationale.



R. Hoens.
Directeur Général.

La S.N.C.V

met en service

75 nouveaux

autobus „O.M.”

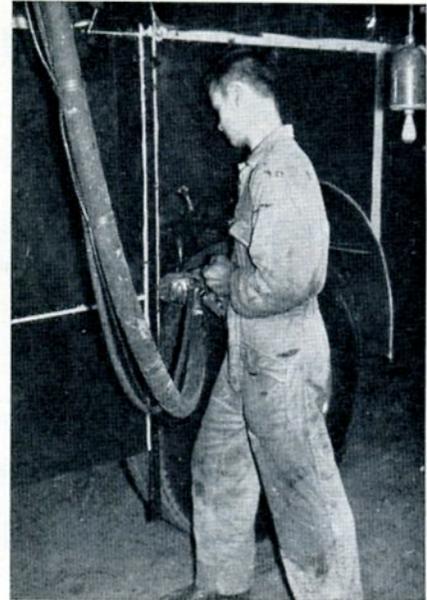
Les agents connaissent déjà les O.J. (ordres du jour) et les O.S. (ordres de services); dans plusieurs groupes d'exploitation, ils vont maintenant apprendre à se familiariser avec un nouveau sigle, car nous venons de mettre en service 75 nouveaux autobus « O.M. » type interurbain.

Le châssis très allégé constitue une sorte de plateau destiné à maintenir les éléments mécaniques importés d'Italie. Il s'intègre dans la carrosserie autoportante dont l'ossature est constituée de tubes carrés et de profilés en tôle et qui est construite en Belgique. Le moteur, la boîte de vitesses et les essieux viennent des usines Officine Meccaniche (O.M.) de Brescia, lesquelles font partie du groupe Fiat.

Le moteur est à cycle diesel, quatre temps, à injection directe. Il a pour caractéristique principale une suralimentation assurée par un compresseur à commande mécanique, actionné à volonté par le conducteur au moyen d'un simple levier, moteur en marche.

C'est ainsi qu'en ville, ou en terrain plat, disons en marche ordinaire, le conducteur peut se contenter d'uti-

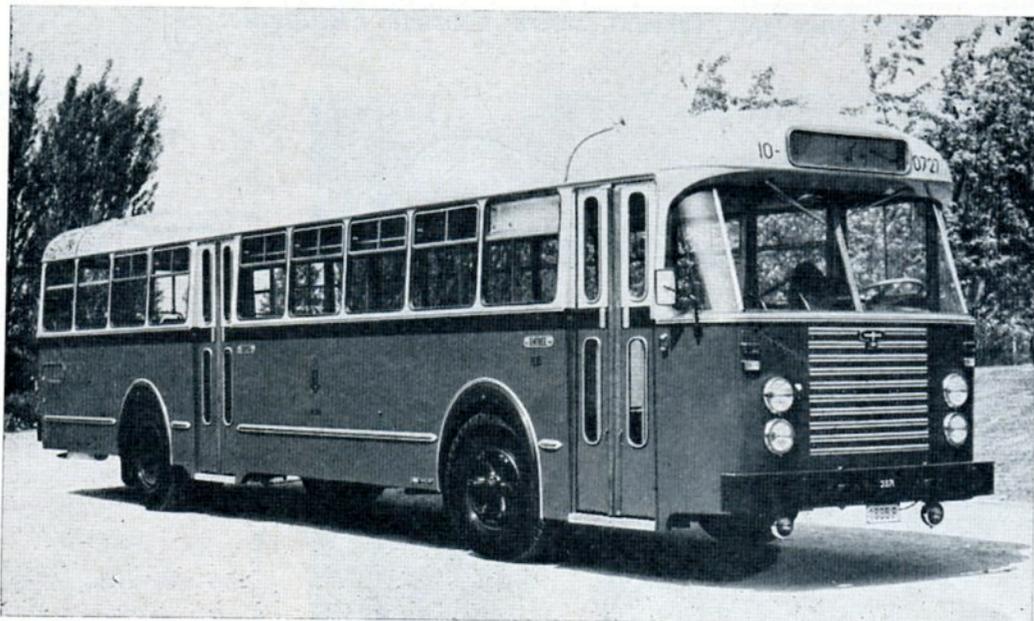
liser la puissance normale des 120 ch. du moteur. Par contre, dans une côte, ou au cours d'un dépassement, enfin chaque fois qu'il aura besoin d'un effort *momentané*, le conducteur pourra compter sur une puissance de 150 ch. immédiatement à sa disposition grâce à la suralimentation.



Ce jeune ouvrier applique un couvre-joint par soudure au point sur deux tôles d'acier formant les panneaux de la carrosserie.

La suralimentation d'un moteur diesel lui assure notamment une arrivée plus importante d'air frais pour la combustion et le balayage des gaz brûlés.

Rappelons que sur certains moteurs cette opération est effectuée par une « turbosoufflante » actionnée par les gaz d'échappement mais qui, par le fait même, est sujet à des à coups. Le compresseur offre l'avantage d'assurer une arrivée immédiate de supplément d'air.



Le dernier modèle d'autobus vicinal - O.M. série AB 2359 à 2408 et AB 2472 à 2496.



Nos collègues E. Goosens et R. Marchand inspectent le réservoir à air sous l'essieu-avant.

Au cours de l'instruction des conducteurs, il faudra insister pour qu'ils n'utilisent qu'à bon escient cette puissance effective de 150 ch., suivant les besoins du parcours, car qui dit surpuissance dit également consommation supplémentaire.

La boîte de vitesses dispose de 4 vitesses-avant synchronisées et de la marche arrière; son maniement est assisté par une servo-commande pneumatique.

Au point de vue du freinage, il faut noter que l'on dispose d'un frein sur l'échappement, en plus du frein à air comprimé. Ce frein supplémentaire agit en fermant, au moyen d'une valve, la conduite d'échappement des gaz brûlés; en poussant sur la pédale, on actionne d'abord le frein moteur qui fait fonction de frein de ralentissement et ensuite le frein pneumatique.

Le moteur est refroidi par circulation d'eau avec radiateur disposé dans le coffre arrière. L'air est capté par une ouverture grillagée située dans le long pan. Le véhicule ne comporte donc plus la « casquette » habituelle. La longueur totale de l'autobus est de 11,56 m, sa capacité de 85 voyageurs dont 44 sont assis.

Le poids total est de 8.000 kg à vide et de 14.000 kg en charge.

Le chauffage est assuré, comme sur nos autres véhicules, par une installation Webasto indépendante.

La semi-cloison, derrière le conducteur, comporte une glace aux dimensions standards S.N.C.V. avec un store enroulant.

La suspension est classique par ressorts à lames avec quatre amortisseurs télescopiques.

Pour le recouvrement du plancher on a utilisé un polyvynil strié de couleur uniforme; cette matière résistante présente la propriété de se souder.

Signalons encore que les 8 tubes T.L. de 20 Watts sont protégés des poussières par des appliques en matière plastique translucide.

La photo ci-contre permet de se rendre compte que les nouveaux autobus O.M., ont la silhouette habituelle du matériel de la S.N.C.V. et nous espérons que le personnel appréciera ses caractéristiques techniques qui ont déjà satisfait de nombreux exploitants de lignes d'autobus et d'autocars de Belgique.

Au cours de notre visite nous avons pu suivre toute la chaîne de montage depuis l'assemblage des profilés jusqu'à la peinture au pistolet et au séchage des vernis qui a lieu dans un local spécial, où par pulsion d'air chaud, on entretient une légère surpression pour éviter l'entrée des poussières. Le véhicule passe alors dans un autre local où l'on procède à l'achèvement intérieur.

La S.N.C.V. est représentée en permanence à l'atelier de construction par ses agents réceptionnaires. Leur tâche est ingrate mais passionnante; ils doivent être vigilants car leur responsabilité est grande, et en même temps collaborer avec le constructeur pour accélérer la sortie des véhicules.

Insensiblement, la flotte d'autobus des Vicinaux augmente et dépasse déjà largement 1.500 unités; aussi est-il certain qu'avec les besoins normaux de renouvellement, la Société Nationale est un des plus importants clients de l'industrie automobile belge.

LA JOURNÉE DU SOUVENIR

La cérémonie annuelle d'hommage à la mémoire des agents des Vicinaux morts pour la Patrie aura lieu le dimanche 11 novembre, à Bruxelles.

A 10 h. 30, M. Hoens, Directeur Général, ainsi que les représentants des anciens combattants et des groupements de résistance déposeront des fleurs au pied du mémorial érigé dans l'hôtel de la Direction Générale.

Le hall d'honneur sera accessible de 9 à 13 h.

Le réseau d'autobus de la région D'EUPEN



La Klosterkerk, église d'Eupen.

Dans le N° 21 de NOS VICINAUX (septembre 1949), nous avons consacré un article au réseau d'Eupen, à cette époque entièrement exploité par tramways et dont le parc de matériel comprenait 23 motrices (1).

Nous sommes retourné, cette année, dans cette région frontière si caractéristique et nous y avons retrouvé le chef M. Krott, chef de mouvement de 1re cl., qui exerce ses fonctions à Eupen depuis 1929 avec une seule interruption durant la guerre, au cours de laquelle il fut muté à Liège, sa personnalité ne plaisant guère à l'occupant. A l'heure actuelle, le dépôt d'Eupen occupe 34 agents au mouvement et 4 à l'entretien et possède 11 autobus. Tous les conducteurs d'autobus parlent l'allemand et le français. Elevée au rang de ville par un décret de Napoléon, en 1808, Eupen a été rattachée à la Prusse de 1815 jusqu'à la fin de la première guerre mondiale. Le

caractère rhénan de cette ville se marque par l'architecture de l'hôtel de ville (Rathaus), de la Klosterkerk (voir photo), cette curieuse église avec ses tours massives couronnées de bulbes et surtout par ses traditionnelles manifestations carnavalesques du Rosenmontag.

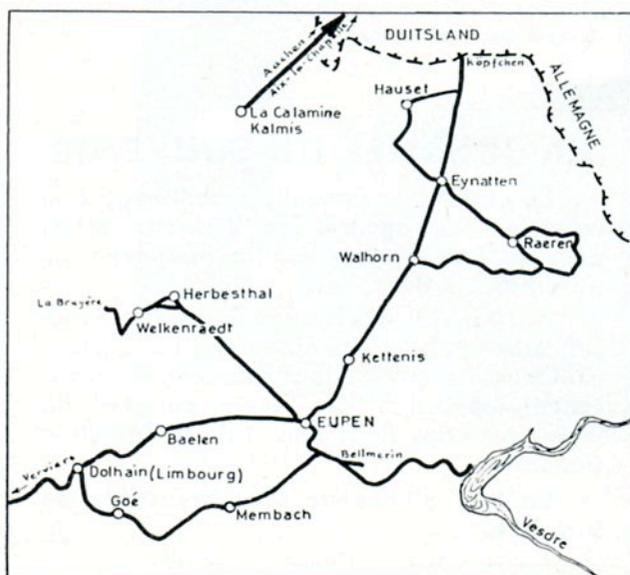
De 1940 à 1944, Eupen passa de nouveau sous le régime allemand et le réseau ferré fut repris par l'Aacheener Kleinbahn (la société des Tramways d'Aix-la-Chapelle). Durant les après combats de l'hiver 1944-45, les chars saccagèrent les lignes ferrées et l'occupation de nos installations, pendant huit mois, par des troupes en état de guerre laissa nos ateliers dans un état lamentable. La réparation des voies et de la ligne aérienne et surtout les débuts de l'exploitation furent à ce point pénibles qu'aujourd'hui encore M. Krott déclare qu'il ne voudrait plus revivre cette période de sa vie.

Les services électriques ont continué jusqu'en février 1955. Aujourd'hui la S.N.C.V. exploite autour de la ville les lignes d'autobus suivantes :

- Eupen - Eynatten - Köpfchen
- Eupen - Raeren - Eynatten
- Herbesthal - Eupen - Raeren
- Bellmerin - Eupen - Welkenraedt
- Eupen - Goé - Dolhain
- Eupen - Dolhain - Verviers
- Eupen - Schilsweg - Barrage de la Vesdre.

Pour atteindre Eupen, nous avons emprunté la ligne d'autobus Verviers - Eupen dont le trajet suit la jolie vallée de la Vesdre.

C'est une ligne très agréable à parcourir et c'est ainsi qu'au moment où notre bus passait à Dolhain - Limbourg, nous nous sommes promis de revenir un jour et



(1) Cinq ans plus tard un A.R. du 14-9-54 autorisait la fusion des capitaux des lignes vicinales électriques d'Eupen et de diverses lignes ferrées vicinales de cette partie de la province sous la dénomination : Lignes du Nord-Est de la Province de Liège.

de nous arrêter dans cette ville qui se compose en réalité de deux localités : Dolhain, la ville basse que traverse la route suivie par l'autobus et Limbourg, la ville haute accrochée sur un escarpement rocheux, vieille capitale qui commandait jadis à tout un duché et qui conserve le souvenir de son impressionnant château-fort construit en 1064. Qu'il doit être agréable lorsque le soleil est de la partie, de longer le chemin de ronde des fortifications d'où l'on doit avoir une vue splendide sur la vallée de la Vesdre et l'Hertogenwald.

Nous arrivâmes bientôt à Eupen, porte des Hautes Fagnes, où le passage fréquent des autobus rouges de nos six lignes régulières met une certaine animation. Nos services permettent d'atteindre divers endroits proches de la frontière allemande et Köpfchen est un des plus importants points de passage. Au-delà du poste de douane belge, on pénètre dans une sorte de « no man's land », puis quand on arrive devant le poste douanier allemand, on s'aperçoit que nos partenaires du Marché Commun ont vu grand; ils ont créé de vastes dégagements de chaque côté de la route pour faciliter le stationnement et le passage des camions routiers internationaux et des voitures privées. (Voir les 3 photos ci-contre).

Notre autobus n° 21 (Eupen - Eynatten - Köpfchen) effectua un large virage et vint s'arrêter à proximité du bâtiment de la douane allemande sur lequel flottait un grand drapeau de la République Fédérale. Nos voyageurs descendirent et rassemblèrent leur paquets et valises pour la visite douanière. Notre véhicule dégageda l'emplacement et alla attendre un peu plus loin les voyageurs amenés par les services d'autobus d'Aix-la-Chapelle. En moins d'une demi-heure, nous étions de retour à Eupen où nous choissions une autre direction. En effet, comme le montre la carte ci-contre, nos lignes desservent toute cette région frontière.

Une visite d'Eupen doit comporter une excursion au plus important barrage du pays, établi un peu en avant du confluent de la Vesdre et du Getzbach, au lieu dit Spatbrunnen; du 1er juillet au 15 septembre, la S.N.C.V. organise un service touristique spécial quittant Eupen à 10 h. - 12 h. 30 - 14 h. - 15 h. 30 et arrivant au Barrage en 20 minutes.



Nos autobus à l'entrée d'Eupen. Cette route mène à Verviers.

Bien que cet article ne traite que des lignes d'autobus rappelons qu'à proximité d'Eupen, de Dolhain à Goé, la SNCV exploite toujours par traction à vapeur, une des rares lignes ferrées à voie normale (1 m. 435) affectée au transport marchandises.



1. L'autobus Eupen-Eynatten-Köpfchen devant la barrière levée du poste de la douane belge.
2. L'autobus s'arrête à proximité du poste douanier allemand et nos voyageurs s'apprêtent à passer la visite, après quoi ils prendront place dans l'autobus allemand Köpfchen-Aix-la-Chapelle.
3. Le bus vicinal va repartir vers Eupen, Au fond, la file des véhicules routiers, on remarque combien la route est dégagée.

SI VOUS PILOTEZ UN « DEUX ROUES »

- Portez un casque bien conçu et bien adapté. N'oubliez pas de le fixer convenablement.
- Ne perdez jamais de vue que votre engin est fort vulnérable et que vous serez probablement la principale victime en cas d'accident.
- Ne pas respecter le code de la route, s'est prendre un raccourci pour l'éternité.

Modifications de structure dans la région du Centre

Les lignes de tramway 37, 38 et 40, dont le tracé est hachuré sur la carte ci-contre, ont fait l'objet d'un plan d'ensemble de modification de structure et depuis plusieurs mois sont exploitées par autobus.

En effet, c'est le 1er avril 1962 qu'a été supprimée la ligne 37 (La Louvière - Saint Vaast-Bois-du-Luc) et qu'une ligne d'autobus de substitution, prolongée jusqu'à Houdeng-Goegnies, a été mise en service.

D'autre part, la ligne 38 (Péronnes - Bray - Estinnes-au-Mont) est exploitée par autobus depuis le 1er août.

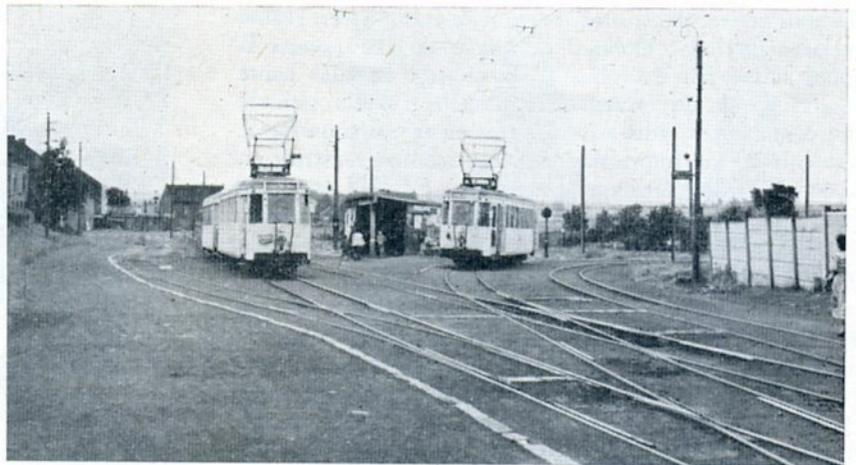
En ce qui concerne le service d'autobus Strépy - Trivières qui a remplacé la ligne du tram 40, il a été prolongé jusqu'à la gare de Bois-du-Luc.

Comment naquirent ces lignes vicinales du Centre.

Le 23 février 1898, la S.N.C.V. se vit octroyer la concession d'une ligne reliant Binche à Bracquegnies par Péronnes, St-Vaast, Trivières et le hameau de Bois-du-Luc. Il fallut attendre cinq ans avant de voir exploiter, à la vapeur, les sections Binche-Bois-du-Luc, le 21 février 1903; la section terminale Bois-du-Luc-Bracquegnies fut ouverte le 21 mai de la même année.

Le 9 août 1906, la société obtenait la concession d'une deuxième liaison empruntant, en partie, le tracé de la première, la ligne La Louvière - Estinnes-au-Mont.

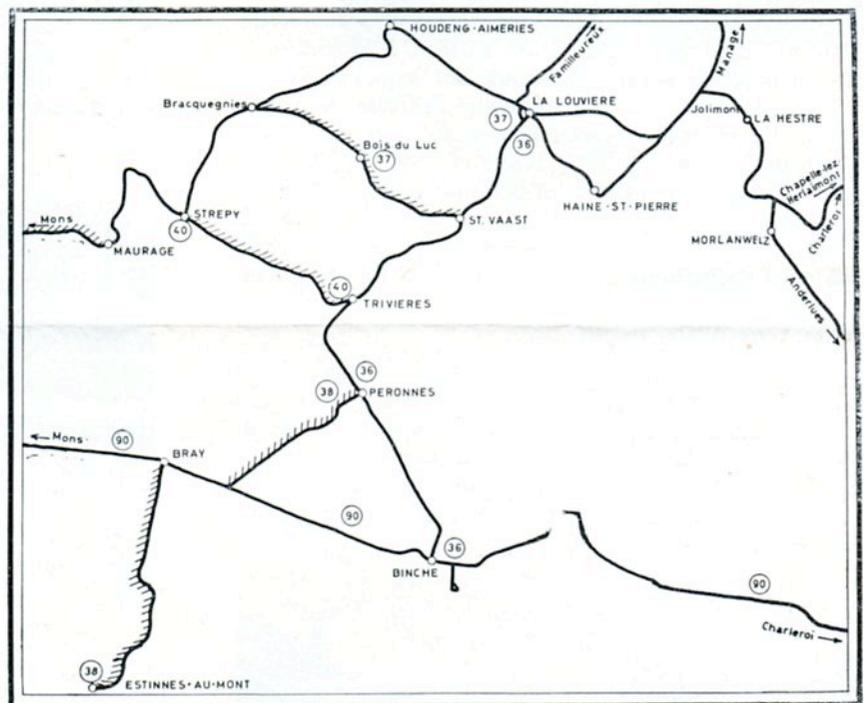
La section La Louvière - St-Vaast (bifurcation) fut inaugurée le 16-5-1907, celles de Péronnes à Estinnes-au-Val et d'Estinnes-au-Val à Estinnes-au-Mont le furent respectivement le 1-9-1908 et le 16-8-1909. L'importance du trafic poussa la Société Nationale à électrifier la majeure partie de ce réseau avant



A Péronnes, le 38 donnait correspondance avec le 36 qui est toujours en activité.

la guerre de 1914. Il fut d'abord procédé à l'équipement électrique de l'axe Binche - La Louvière jugé plus intéressant et qui eut lieu le 22 mai 1911.

En 1921, la société fermière remit son exploitation à la Société Nationale, laquelle mit à l'étude tout un programme d'électrification. Le 31 décembre 1930, le tronçon de



Péronnes à Bray station fut électrifié, la ligne Mons - Bray ayant bénéficié de la même modernisation une semaine auparavant (le 24 décembre).

Après la guerre 1940-1945, on supprima la ligne n. 35 qui unissait Binche à La Louvière, et dont les services étaient prolongés jusqu'à Manage via La Croyère. Le service n. 36 (Binche - La Louvière) fut maintenu et est toujours en activité.

Le 37 quittant La Louvière (au Drapeau Blanc) vers Bois-du-Luc.

Les Vicinaux dans la région du Centre

Au cours du vernissage de la 13^{me} foire commerciale de La Louvière, en septembre dernier, diverses personnalités ont mis l'accent sur le désir des pouvoirs publics de mettre tout en œuvre pour assurer un nouvel essor économique à cette région.

Pour atteindre La Louvière, les voyageurs disposent de quelques trains directs Bruxelles - La Louvière (Bouvy) - Haine St-Pierre via Houdeng-Goegnies, ainsi que de quelques trains directs Bruxelles - Haine St-Pierre avec rebroussement à Manage; ces trains desservent au passage La Louvière et La Louvière (Bouvy). Il existe également des relations, par correspondance, à Braine-le-Comte, effectuant les mêmes trajets. Pour permettre aux voyageurs de s'y retrouver, la S.N.C.B. a établi le tableau 107 bis dans l'indicateur officiel.

Heureusement cela va changer, car nous avons vu un bull-dozer en action au passage à niveau du chemin de fer, à la chaussée. La traversée va être remplacée par un passage souterrain et, à proximité, on construit une nouvelle gare qui pourra accueillir les trains directs Bruxelles-La Louvière, grâce à l'aménagement d'une courbe de raccord de Familleureux à Bois d'Haine, ce qui permettra d'écourter la durée du parcours des trains et d'organiser un service cadencé vers la capitale. On prévoit également la construction d'une gare routière attenante.

Puisque nous parlons de l'aménagement futur de La Louvière, disons que le Centre Culturel du Hainaut a mis sur pied une exposition qui traite du passé, du présent et du développement futur de la localité. La S.N.C.V. a collaboré à la section historique et nous avons exposé trois cartes du réseau et six photos agrandies des premiers trams vicinaux.

Cette exposition a eu lieu du 10 au 22 octobre dans les locaux de l'école des Arts et Métiers. Nous ne doutons pas que la jeunesse louviéroise aura appris avec étonnement que le tram électrique circulait depuis près de 65 ans dans le Centre.

Profitons de la circonstance pour publier les renseignements que nous avons recueillis à ce sujet.

La chronique locale signale que les premiers trams à vapeur sortirent du dépôt de La Louvière, le 11 octobre 1891, et arrivèrent place des Martyrs où eut lieu une cérémonie au cours de laquelle la garde civique, en grande tenue, salua, d'une triple salve, l'arrivée du tram à vapeur!

Nos propres archives donnent la date du 20 octobre 1891 pour l'ouverture des sections Manage-Haine-St-Pierre - La Louvière - Houdeng-Aimeries avec, dans l'autre sens, un embranchement vers Morlanwelz par Jolimont et La Hestre. La fréquence était d'heure en heure.

Dans leur livre « Petite Histoire de La Louvière », les auteurs rapportent que sur ces lignes, notamment aux environs d'Houdeng et de Baume, il y avait de fortes côtes et que les machines à vapeur eurent souvent des défaillances et c'est ainsi qu'une revue théâtrale, « N'avez ni vu l'tram ? », connu un gros succès et pendant longtemps les Louviérois adoptèrent cette question comme une scie à la mode!

Quatre ans après l'inauguration des lignes, la société exploitante connut de graves soucis financiers et c'est la mise en service de la traction électrique qui décida de la prospérité des Vicinaux du Centre.

Le 17 juin 1896 eut lieu une réadjudication pour l'application de la traction électrique aux lignes du Centre. Les travaux furent terminés en novembre 1898 et le service des trains par le nouveau mode de traction commença le 7 décembre 1898.

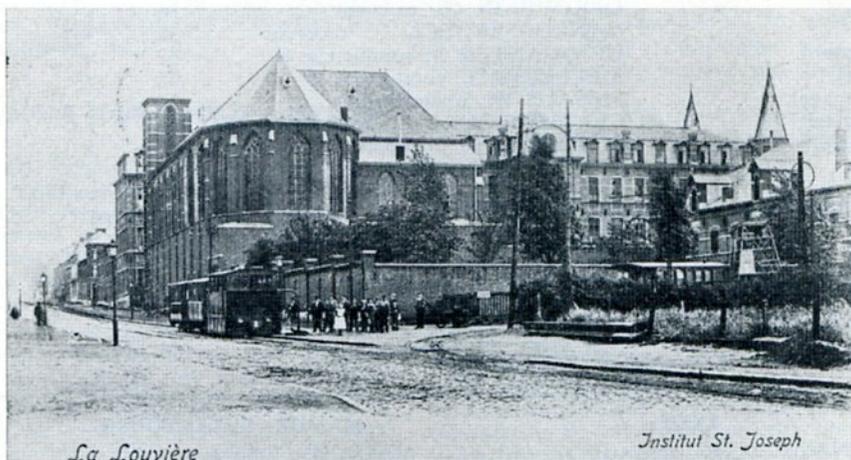
C'est de 1906 à 1911 que furent mises en exploitation les principales lignes du Centre et, déjà en 1907, une statistique enthousiaste signalait que le « Drapeau Blanc » (important croisement de rues dans le quartier commerçant) voyait passer 180 trams par jour. Notons encore que c'est en 1907 que fut mise en exploitation la ligne La Louvière-La Croÿère.

Il faut signaler en outre que le Centre a comporté deux réseaux distincts : celui dit du Centre I, autour de La Louvière, celui plus réduit dit du Centre II et l'ensemble des lignes Binche-Bracquegnies et La Louvière-Estinne au Mont.

Ce n'est qu'après 1930 que furent créés les raccords avec le réseau de Charleroi via Fontaine-l'Évêque d'abord, Trazegnies et Souvret ensuite. Avec le réseau de Mons, il n'existait à cette époque qu'une seule liaison à Bray et la ligne de Maurage ne fut construite qu'en 1936 établissant ainsi la liaison directe entre La Louvière et Mons.

* * *

Le dépôt de La Louvière est aujourd'hui dirigé par M. Vedts, chef de service, et compte 185 agents du mouvement; le matériel comporte 20 motrices type S, 10 remorques et 23 autobus.



La Louvière

Institut St. Joseph

Cette carte postale illustrée, dont la reproduction agrandie a figuré à l'exposition de La Louvière, est particulièrement intéressante à examiner. On y voit un train-vapeur avec deux voitures-voyageurs dont la machine se ravitaille en eau à l'angle des jardins de l'institut St-Joseph, à proximité de notre dépôt. Sur la voie de garage, à droite, on remarque une voiture-échelle et du fil de trolley, ce qui indique que la scène a dû être prise en 1898, bien que le cachet de la poste, au verso, porte la date de 1903.

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

NAISSANCES

Nous avons appris avec joie la naissance de :

ADMINISTRATION CENTRALE

Eric chez M. VERMEIR R. (Dendermonde).

BRABANT

Jan chez M. PAUWELS Joannes (Aarschot).
Patrick chez M. JANSSENS Petrus (Wemmel).
Jean-Marie chez M. HLUCH Charles (Beersel).
Patrick chez M. VAN CRAENENBROECK Emiel (Dilbeck).
Hilde chez M. PEETERS Georges (Diest).
Ann chez M. VAN DEN BRANDE Urbain (Kester).
Bernadette chez M. COCKX Roger (Meensel-Kiezegem).
Claire chez M. LETELLIER Etienne (Chastre).
Stéphan chez M. SAMBRE René (Tourinnes St Lambert).
Patrick chez M. STAS Marcel (Huldenberg).
Maria chez M. FEYAERTS Maurice (Aarschot).
Fabiola chez M. WILLEMS Albert (Epegem).
Liliane chez M. HEYMBEECK Karel (Diegem).
Jean-Pierre chez M. STEENKISTE Jean (Grimbergen).
Josse chez M. VAN EECKHOUDT Frans (Pamel).
Marine chez M. JUNIUS Karel (Bruxelles 2).
Beatrice chez M. GILLE René (Nivelles).
Thierry chez M. DELESTIENNE Oscar (Seneffe).

LIEGE

Roland chez M. DUCHESNE Pierre (Lens St Servais).
Agnès chez M. JANNE Victor (Villers le Peuplier).
Micheline chez M. KELLENS Gaston (Nerem).
Nadine chez M. LHOEST Jacques (Liège).

NAMUR - LUXEMBOURG

Fabrice chez M. DROPSY Urbain (Mariembourg).
Catherine chez M. COLLIN Edmond (Marche).
Philippe chez M. PIROT Roger (Ucimont).
Marthe chez M. MONFORT Aimé (Sart-Bernard).
Christine chez M. LEJEUNE Ghislain (Manhay).

HAINAUT

Lisiane chez M. MEUNIER Robert (Eugies).
Eric chez M. VANCOILLIE Jean (Fayt-lez-Manage).
Danielle chez M. DUMONT André (Nalinnes).
Philippe chez M. DASCOTTE Jacques (Frameries).
Patricia chez M. MONNOYER Robert (Gosselies).
Didier chez M. ADANT Léon (Lodelinsart).
Philippe chez M. PIERET Julien (Ransart).
Michel chez M. DEGRACE Michel (Quaregnon).
Eric chez M. DEBAISIEUX Carl (Frameries).
Cathy chez M. TRICOT Willy (Fayt-lez-Manage).
Brigitte chez M. TOUBEAU Robert (Anderleus).
Serge chez M. SPINETTO Léon (Châtelineau).

MARIAGES

HAINAUT

M. DE JONG Sébastien a épousé Mlle GUILY Camillia.
M. PREVOT Camille a épousé Mlle LECLERC Josiane.
M. NAISY José a épousé Mlle GODIN Emilia.
M. MAHILLON Rob. a épousé Mlle WEINGARTNER E.

BRABANT

M. VLASSENBROECK A. a épousé Mlle DELPIERRE Chr.
M. DE COEN Fr. a épousé Mlle VAN DEN BERGHE El.
M. RENTIERS René a épousé Mlle VAN LAER Nelly.
M. CUVELIER Roger a épousé Mlle SERMANT Jacquiel.
M. WILLEMS Alfons a épousé Mlle MINGE Hedwig.
M. AMPE Georges a épousé Mlle DEBROCK Raymonde.

LIEGE

M. DENIS Albert a épousé Mlle HENRY Ginette.



AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de juillet-août 1962	Années de service	Groupe
LUYTEN J., receveur	49	Anvers
STRUYF J., piocheur	43	»
PAQUE E., piocheur	41	Limbourg
VEREECKE R., piocheur	43	Flandre Or.
SOETAERT L., chef de service 2° cl.	42	»
DECABOTER A., receveur	42	»
SCHEIRLINCK R., piocheur	27	»
RIDEY S., contrôleur	49	Flandre occ.
WINDELS G., conducteur A.B.	42	»
MERLEVEDE D., ouvrier qual.	42	»
HUYGHE P., ouvrier qual. 1° cl.	40	»
SLEUYTER J., receveur	34	»
JONCKHEERE K., receveur	33	»
CORVELEYN C., conducteur él.	25	»
DE VIDTS D., manœuvre	50	Brabant
LAURENT R., contrôleur	42	»
LECOCQ J., geleider	42	»
DE MAN J., manœuvre	41	»
DEROUBAIX G., receveur	38	»
VANROOSBROECK F., receveur	38	»
DE QUANTER J., conducteur él.	37	»
MELLEKER J., conducteur él.	36	»
MESAU W., manœuvre	34	»
CLAIREMBOURG C., conducteur A.R.	29	»
SCHERENS H., manœuvre	27	»
SCHOOLMEESTERS, ouvr. qual. 1° cl.	24	»
LAVIGNE M., piocheur	33	Namur-Lux.
VINAMONT A., ch. de serv.-serv. imp.	40	Liège
VAN LEEUW N., conducteur él.	37	»
FAUTRE A., conducteur	42	Hainaut
DECOSTER J., conducteur	41	»
DE COEN L., contrôleur	41	»
VANDERSTRAETEN A., conducteur.	40	»
ROLAND R., receveur	34	»

NECROLOGIE

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

BRABANT

BASTIAENS L., 61 ans.
COECKAERTS P., 81 ans.
VANDEGOOR F., 70 ans.

LIEGE

BINAME A., 69 ans.
NEVEN V., 77 ans.

HAINAUT

LIARD V., 84 ans.
HARMIGNIES E., 66 ans.
ALLARD A., 53 ans.
QUEVY C., 62 ans.
MICHEL J., 65 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

MASSART J., 86 ans.
GALLOY J., 82 ans.

Nous avons appris le décès de l'agent Jean LEDUC à la suite d'un accident de moto. Il était à peine âgé de 22 ans et était entré en service depuis peu.

Nous assurons de nos condoléances les familles éprouvées.

NOUVELLES DES GROUPES

Propos du contrôleur

BOUDARD

GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG

Le service public d'autobus Namur - Profondeville a été prolongé de Rouillon (route de Dinant) à Dinant (station) depuis le 26 août 1962.

Nous avons été autorisés à exploiter un service public d'autobus Dinant - Warnant - Ermeton-sur-Biert. Cette exploitation remplace, dans la relation susvisée, le service « voyageurs » de la ligne ferrée S.N.C.B. n° 150, tronçon Dinant - Ermeton-sur-Biert.

Le 26-8-1962 a été mis en activité le service public d'autobus Tamines - Auvelais - Ham s/Sambre - Jemeppe sur Sambre.

GRUPE DU HAINAUT

Le 20-8-1962 le service public d'autobus de substitution Mons - Havré - Boussoit - Maurage a été mis en service.

Le 30-9-1962 la S.N.C.B. nous a cédé son service public d'autobus de substitution Gosselies - Luttre. Ce service a été fusionné avec celui de la Région du Centre créant une nouvelle relation - Gosselies-Luttre-La Louvière - Binche - Cronfestu d'une longueur de 67,483 km.

Le 30 septembre a été mis en exploitation le service public d'autobus Mons-Erquelines-Beaumont.

Le 30 septembre a été mis en activité le service public d'autobus Mons-Fauroeux-Lobbès qui remplace le service voyageurs de la section Mons-Lobbès de la ligne S.N.C.B. Mons-Lobbès-Chimay.

Le 30 septembre 1962 notre Groupe du Hainaut a mis en activité le service public d'autobus d'adjonction Mons-Villers-St-Ghislain-Velreille-le-Sec.

DECORE POUR ACTE DE COURAGE

Nos lecteurs se souviendront que dans le nr 93, nous avons relaté comment l'agent Antoine GUSTIN, du dépôt de Châtelet, avait réussi à rattraper et à arrêter un camion roulant sans conducteur, dans une rue en pente.

Il nous est agréable de signaler que par arrêté royal du 12-6-1962, la médaille civique de 3^{me} cl. a été accordée à notre collègue pour acte de courage.

C'est au cours d'une réunion présidée par M. Kennes, Directeur que la décoration et le diplôme lui ont été remis en présence de M. Blanquet, ingénieur principal, de nombreux chefs de service du groupe et d'un délégué de l'Administration Centrale.

Dans son allocution, M. Kennes rappela les circonstances dans lesquelles M. Gustin fit preuve d'un esprit de décision et d'un courage remarquables; il le

félicita au nom de M. le Président du Conseil et de M. le Directeur Général et c'est aux applaudissements de l'assistance que M. Kennes épingla le bijou sur la poitrine de M. Gustin, très ému. Un vin d'honneur clôtura cette brève mais impressionnante cérémonie.

GRUPE DU BRABANT

Trois appointés du Groupe ont été l'objet de manifestations de sympathie à l'occasion de leur mise à la retraite.

Le 31 juillet dernier, à Louvain, les collègues du contrôleur Laurent ont tenu à lui offrir un cadeau au cours d'une réunion intime.

Entré comme receveur en 1920, M. Laurent fut nommé contrôleur en 1936, puis succéda à M. Pinoy comme chef de Vossem.

Un mois plus tard, le 31 août, c'était M. Pinoy, chef de service de 2^{me} cl. qui recevait un cadeau en présence de plusieurs chefs, d'amis et de connaissances. M. Janssens, Inspecteur principal, mit en valeur les qualités d'adaptation de M. Pinoy devant les divers modes de traction qu'il a connus. Entré en 1917, il fut nommé contrôleur en 1929, en 1940 on lui confia la station de Vossem. Puis en 1948, il fut transféré à Evere où il remplaça M. Gils et les dix dernières années de sa carrière il les passa à Haacht.

Le 28 septembre 1962. M. Van Sina a terminé une carrière de près de 45 ans de service. Entré en qualité de commis à Louvain en 1917, il fut transféré à Bruxelles, rue Bara, où il fut successivement nommé commis de 1^{re} cl., chef de bureau et comptable de 1^{re} cl. Il revint à Louvain en 1952, mais à la suite de la suppression du groupe de Louvain, il revint à Bruxelles en 1954 où il allait diriger la comptabilité du Groupe et être nommé chef de service important.

Au cours d'une cérémonie, M. Cuvelier, Directeur rendit hommage à l'activité et aux connaissances de M. Van Sina. Il lui souhaita de profiter longtemps de sa pension et leva son verre à sa santé.

Très ému, M. Van Sina répondit à ces éloges et fit des vœux pour la prospérité du Groupe du Brabant.

GRUPE FLANDRE ORIENTALE UNE FAMILLE EPROUVEE

Il y a six ans, nous annoncions dans l'édition flamande « Onze Buurtspoorwegen » que la petite fille de l'agent Mets, du dépôt de Hamme, était décédée à la suite d'un accident de tramway survenu sur la ligne où son père était en service. Il restait aux parents une jeune fille qui travaillait depuis peu aux Bureaux de la Statistique, à Bruxelles; par un terrible coup de sort, Mlle Anita METS, âgée de dix-neuf ans, vient de trouver la mort dans le catastrophique effondrement du bâtiment ministériel, à Bruxelles. Nous avons présenté les condoléances du personnel à cette famille particulièrement éprouvée.

RECEVEUR: Avez-vous eu du beau temps pendant vos vacances, chef ?

BOUDARD: Eh bien, en quinze jours, il n'a plu que deux fois.

R.: Vous avez été privilégié...

B.: La première fois pendant sept jours et la seconde pendant huit.

R.: Bah, on l'a déjà oublié; voilà presque deux mois que les cours ont repris dans les écoles.

B.: Je voulais précisément attirer votre attention sur la question des abonnements scolaires. Vous avez lu la réglementation ?

R.: Oui, mais rapidement car ce n'est pas moi qui les délivre.

B.: Soit, mais vous devez les contrôler. Dorénavant il n'y aura donc plus que des abonnements valables soit pour la durée annale des cours soit pour un trimestre scolaire.

R.: Et que fera-t-on alors pour les élèves qui demandent un abonnement dans le courant d'un trimestre scolaire ?

B.: Ah oui, c'est aussi un élément nouveau d'importance: des élèves pourront se présenter sur nos voitures munis d'abonnements ouvriers hebdomadaires que l'on appellera bientôt « abonnement à la semaine ». Il s'agit précisément de ceux qui introduisent une demande d'abonnement dans le courant du trimestre scolaire. Ces étudiants peuvent obtenir des abonnements hebdomadaires **JUSQU'A LA FIN DU TRIMESTRE SCOLAIRE EN COURS.**

R.: Ont-ils intérêt à utiliser ces abonnements ?

B.: Oui. Avec ce système ils ne paient que pour la période réellement utilisée.

R.: Bien entendu, l'abonné scolaire doit toujours avoir le ticket d'abonnement annexé à la carte d'identification.

B.: Parfaitement, pour les abonnements contractés pour la durée annale des cours, **PAYABLES EN TROIS VERSEMENTS**, ce ticket porte la mention « 1 T » durant la période du 1er septembre à la Noël, après le 1er janvier, il y aura « 2 T » et « 3 T » après Pâques. Pour les abonnements en un seul versement, le ticket d'abonnement ne porte pas de T, mais il est perforé au dernier mois de validité, normalement le mois de juin (chiffre 6).

R.: Cela fait beaucoup de T., vous allez voir qu'il y aura des étudiants blagueurs qui exigeront des biscuits... avec le thé !

Fins de carrières • • Fins de carrières • • Fins de carrières • • Fins de carrières



MATTHYS A.
Est entré en service le 21-10-1921 à Destelbergen. Durant toute sa carrière, il a été conducteur électrique.



DE JONGE E.
Est entré en service le 15-5-1915. Au moment de sa mise à la retraite, il était brigadier à l'atelier de Destelbergen.



DEFREYST M.
Est entré en service le 23-9-1912. Il a terminé une carrière exceptionnellement longue comme receveur à Casteau.



GONTHIER H.
A débuté le 8-8-1922. Au moment de sa mise à la retraite, il était brigadier à l'atelier de Liège - St Gilles.



SCLIFFET V.
A débuté sur les lignes du Hainaut le 15-5-1915. Au moment de sa mise à la retraite, il était contrôleur, attaché au dépôt de La Louvière.



VAN ROOSBROECK
Est entré en service le 26-12-1916 sur les lignes du Brabant wallon. Lors de sa mise à la pension, il était receveur à Jodoigne.



LECOCQ J.
Est entré en service le 15-10-1912 sur les lignes du Brabant wallon. Lors de sa mise à la pension il était conducteur à Jodoigne.



MELLEKER J.
Est entré en service le 1-4-1926, à Bruxelles, comme conducteur él. Au moment de sa mise à la retraite il appartenait au dépôt du Vivier-d'Oie.



WINDELS G.
Est entré en service le 1-5-1920. Au moment de sa mise à la pension il était conducteur d'autobus à Diksmuide.



VANDERSTRAETEN
Est entré en service le 22-2-1922 sur les lignes de Charleroi. Il a été pensionné comme conducteur à Jumet.



FAUTRE A.
Est entré en service le 5-5-1913 sur les lignes du Hainaut. Il a été pensionné comme conducteur A.R. à Saint Ghislain.



DE COEN L.
Est entré en service le 12-9-1921 comme receveur à Charleroi. Il a été nommé contrôleur le 1-1-1943.



BEECKMANS E.
Est entré en service le 17-9-1917 comme ouvrier au dépôt de La Roue où il a passé toute sa carrière.



HAI D A.
Est entré en service le 19-3-1924 comme ajusteur à l'atelier de Liège St Gilles où il a terminé sa carrière.



VER EECKE R.
Est entré en service le 1-11-1912 sur les lignes de la région gantoise. Il appartenait au service V.T. au moment de sa mise à la retraite.

ACTES DE PROBITE

Au cours des vacances, nos agents ont ouvert l'œil afin de réparer les distractions des voyageurs et spécialement, il nous semble, dans le Groupe Namur - Luxembourg où notre correspondant signale que les agents dont les noms suivent, ont trouvé et remis les objets ci-après :

MARECHAL A. de La Roche, un porte-monnaie contenant 233 F.

MONFORT A. de Namur, un sac de dame contenant 400 F et documents.

MONFORT A. de Namur, un sam de dame contenant 400 F et documents.

POUSSEUR A. d'Houffalize, un portefeuille contenant 890 F et documents.

LAMBOTTE F. de Manhay, un sac de dame contenant de l'argent et documents pour une valeur de 7.893 F.

AMAY M. de Namur, un porte-monnaie contenant 1.374 F.

GILSON J. de Forges, un portefeuille contenant 130 F et documents.

GOFFIN G. de Namur, un porte-monnaie contenant 804 F.

Nous sommes heureux de faire part des actes de probité signalés par notre correspondant du groupe du Brabant.

Les agents dont les noms suivent ont trouvé et remis les objets ci-après :

SLACHMUYLDERS A de Wemmel, un portefeuille contenant 9.000 F.

DE SCHAUWER de Wemmel, une sacoche contenant 2.170 F.

DE SMET P. de Dilbeek, une sacoche contenant 1.527 F.

Nos services spéciaux

La desserte de l'Ecole Européenne de Bruxelles



Les jeunes Hollandais, Français et Italiens lisent Tintin, le héros d'Hergé.

Ce matin, à 7 h. 45, nous nous trouvons au coin de l'avenue Belle-Vue et de la chaussée de Waterloo, à l'arrêt dit « Faubourg », bien connu des habitués de la ligne électrique Bruxelles-Waterloo.

Nous voyons bientôt arriver un autobus, dont la plaque de destination porte ces mots : Ecole européenne. Les portes s'ouvrent et nous devinons, à son regard méfiant, que le receveur-conducteur Dauwe n'est guère disposé à nous laisser monter, mais « Nos Vicinaux » nous sert de mot de passe. En face de nous, sur la banquette latérale, une petite fille nous sourit; sa maman lui a fait deux « rebiquettes » pour maintenir ses cheveux rebelles; elle nous apprend qu'elle s'appelle Susan et M. Dauwe qui connaît son petit monde, ajoute qu'elle est américaine. A l'arrêt suivant, nous en sommes d'ailleurs convaincus en l'entendant répondre « Ya » au lieu de « Yes » à deux petites camarades qui, à peine installées, sortent chacune de leur cartable une boîte contenant des « marbles », des grosses billes colorées, qu'elles nous disent avoir gagnées.

Le bus semble ne pas avoir de parcours précis; en vérité, nous faisons presque du porte à porte en suivant un labyrinthe d'avenues nouvelles, situées sur le territoire de Waterloo et de St Genesius Rode. Nous sommes étonnés de voir le nombre de ravissantes villas, de pimpants bungalows enfouis dans la verdure. Nous continuons à embarquer des filles et des garçons et, à leur accent, nous reconnaissons sans peine des Français, des Hollandais, des Allemands. Lorsque notre autobus spécial arrive devant l'entrée de l'école, située au 1137 de la Chaussée de Waterloo à Uccle, nous comptons, à la descente, une bonne trentaine de passagers. Nous quittons le conducteur Dauwe qui va continuer son service en assurant le transport de petits Ucclois vers un collège des environs.

Nos jeunes européens sont mainte-

nant pris en charge par un surveillant qui leur fait traverser la chaussée en sécurité.

Nous suivons une allée menant à la propriété occupée par la Direction de l'école; nous sommes bientôt au milieu d'un double flot d'élèves : il en vient de tous les côtés et notamment d'une entrée latérale où nous voyons arriver trois bus de la S.T.I.B. bien remplis. Cette masse d'enfants (nous apprendrons qu'il y a une population de 1.200 élèves) est impressionnante et nous la voyons se diriger vers des pavillons scolaires disséminés dans le parc.

Après la sonnerie de début de cours, nous sommes reçus par la secrétaire qui nous apprend qu'il existe actuellement 4 écoles européennes : une à Luxembourg (Grand Duché) c'est la première et la plus ancienne, une à Varese, en Italie, et deux en Belgique : à Mol pour le personnel de diverses communautés qui viennent faire de longs stages et à Bruxelles, pour accueillir les enfants des Communautés européennes

qui y sont admis par priorité; néanmoins pour que ces enfants n'aient pas un esprit de caste, des écoliers de divers milieux sociaux sont admis à l'école de la chaussée de Waterloo.

Les premiers bacheliers, c'est-à-dire les élèves ayant réussi l'épreuve finale du Baccalauréat européen, sortiront en 1964 et auront accès sans examen supplémentaire dans les principales Universités d'Europe.

En ce qui concerne l'enseignement proprement dit, la formation de base est donnée dans les quatre langues officielles des parties contractantes à savoir l'allemand, le français, l'italien et le néerlandais. Il y a donc 4 sections linguistiques mais les programmes et les horaires sont unifiés et soulignons qu'outre la langue véhiculaire, tous les élèves apprennent obligatoirement l'anglais, à partir de la 3^{me} année d'études secondaires.

Ces écoles ne disposant pas d'un internat, les Vicinaux et la S.T.I.B. participent au transport des écoliers habitant loin de l'école.

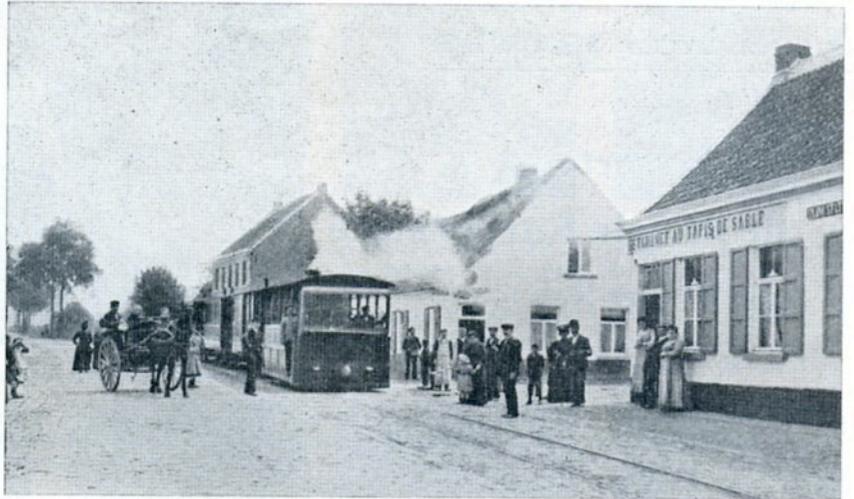


Le bus des écoliers européens transportait également trois jeunes Américaines habitant Bruxelles. Voici, à gauche, Susan comptant ses billes.

Exploitation électrique et par autobus de la ligne Bruxelles-Aalst

La ligne de Bruxelles-Aalst et celle de Bruxelles-Ninove constituent deux services de transport en commun interurbains qui connaissent une forte densité d'occupation aux heures de pointe. Or, en ce qui concerne Bruxelles-Aalst, la S.N.C.V. vient d'être obligée de prendre certaines mesures qui n'auront pas manqué d'étonner ceux qui savent que sur ces lignes, matin et soir, passent des convois de tramways bien chargés.

La ligne en question a une longueur de 27 km 500 et comporte 47 arrêts; le trajet est effectué entre 69 et 72 minutes, soit à la vitesse commerciale de 23,23 km/heure. Entre 6 h. 55 et 8 h. 35 du matin, pas moins de 15 trains, dont certains comprennent deux ou trois remorques à bogies, arrivent à la place Rogier, à Bruxelles, (5 convois de Aalst, 7 de Asse et 3 de Zellik). Pour le profane, cette affluence de voyageurs matinaux, qui reprendront les mêmes véhicules le soir, au retour, implique une recette qui doit permettre d'équilibrer ce qu'on appelle le coefficient d'exploitation (le rapport entre les recettes et les dépenses). Or c'est précisément le contraire qui se passe; en effet 75 % des voyageurs de Bruxelles - Aalst sont abonnés. Quand on sait que, sur le plan national, les recettes d'abonnement représentent à peine 24 % des recettes



Cette reproduction de carte postale montre le tram à vapeur à l'arrêt d'Hekelgem avant la guerre de 1914. On remarque l'estaminet « Au tapis de sable » qui existe toujours, ce qui prouve que cette exposition d'art folklorique date de plus de cinquante ans.

totales, pour 38 % des voyageurs, on se rend aisément compte que, financièrement, cette ligne manque surtout de voyageurs ordinaires à tarif plein.

Malgré diverses mesures, comme la suppression du tram « B » le dimanche, le coefficient d'exploitation n'a cessé de se détériorer depuis 1955. Ces dernières années, il est apparu qu'aucune amélioration à la situation financière ne pouvait être espérée en maintenant l'exploitation exclusivement par tramway.

Le Conseil d'Administration a marqué son accord sur les propositions suivantes qui viennent d'entrer en application au 13 octobre 1962 :

- 1^o) Un service autobus sera organisé entre Bruxelles et Alost.
- 2^o) Le service ferré ne sera maintenu qu'en semaine, aux heures de pointe et ne fonctionnera plus qu'entre Hekelgem (Affligem) et Bruxelles.



Jusqu'au 13 octobre 1962, le Boudewijnkaai, le long de la Dendre, a été le terminus, à Aalst, de la ligne électrique vicinale.

(Photo Dedoncker)

PETITE HISTOIRE CONDENSÉE DE LA LIGNE Asse - Aalst - Oordegem

La demande de concession date du 28-8-1898.

L'exploitation fut confiée le 27-5-1902 à la S.A. des Chemins de fer provinciaux.

Date de l'ouverture des sections suivantes, avec exploitation par train-vapeur :

Aalst-Oordegem : le 1er mai 1904

Asse-Aalst : le 1er février 1905.

Cette dernière section fut électrifiée le 25-7-1937.

La concession *Asse-Bruxelles* fut accordée à la S.N.C.V. le

19-3-1935 et fut exploitée directement en traction électrique.

Date de mise en exploitation :

Molenbeek St-Jean-Zellik : 3-9-35

Zellik (Driekoningen) - Zellik

(Molen) : 1-10-1936

Zellik (Molen) - Asse (Ter Heide) : 9-5-1936.

Bruxelles - Alost électrification complète : 4-7-1937.

Résultats de la 1^{re} épreuve du GRAND CONCOURS DE SECURITE

Avant de donner les résultats, répondons d'abord aux questions posées :

PREMIERE QUESTION :

Le 30 avril 1962, à 18 h., une limitation de vitesse générale était-elle d'application en dehors des agglomérations ?

Réponse : OUI.

En effet, le 30 avril, veille du 1^{er} mai donc veille d'un jour férié légal, il y avait une limitation de vitesse générale de 80 km/h depuis 17 h. jusque 1 h. (art. 31 bis 2^o du Code de la route), sauf évidemment sur les autoroutes.

DEUXIEME QUESTION :

Par mesure de sécurité, une échelle double est équipée de 2 cordes solides fixées aux échelons. Est-ce exact ?

Réponse : NON.

On fixe les 2 cordes aux montants et pas aux échelons pour deux raisons :

- 1) si on fixe les cordes aux échelons on marchera dessus et elles s'useront rapidement;
- 2) si l'échelon, auquel les cordes sont fixées devait casser, l'échelle pourrait s'ouvrir.

TROISIEME QUESTION :

La victime d'un accident sur le chemin du travail doit-elle fournir la preuve de son accident ?

Réponse : OUI.

Il est évident que le Chef d'entreprise, qui est tenu d'indemniser la victime d'un accident sur le chemin du travail, doit avoir la preuve que l'accident est réellement survenu au cours du déplacement de la victime sur le trajet normal.

QUATRIEME QUESTION :

Peut-on, roulant à motocyclette emprunter une piste cyclable ?

Réponse : NON.

En effet : 1) le terme « motocyclette » désigne tout véhicule à deux roues pourvu d'un moteur, à l'exclusion des cyclomoteurs (art. 2 - 11^o du code de la route);

2) il est interdit aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs d'emprunter la chaussée s'il existe une piste cyclable praticable (art. 53 - 1b). Donc la circulation sur la piste cyclable est réservée aux cyclistes et cyclomotoristes.

CINQUIEME QUESTION :

Un accident avec chômage sur le chemin du travail interrompt-il la période sans accident au concours de sécurité inter-équipes ?

Réponse : NON.

Seuls les accidents en service entrent en ligne de compte pour les concours de sécurité.

SIXIEME QUESTION :

Par mesure de sécurité sur le chemin du travail on marche à gauche de la route quand il y a ni trottoir, ni accotement en saillie. Est-ce exact ?

Réponse : OUI.

Vous auriez pu trouver cette réponse en haut de la page 2 de la circulaire jointe à votre bulletin de participation.

D'ailleurs, si vous marchez à gauche vous pouvez apercevoir les véhicules arrivant en sens inverse et vous garer si cela s'avère nécessaire.

SEPTIEME QUESTION :

Le conducteur d'un cyclomoteur est-il soumis au régime des piétons lorsqu'il conduit sa machine à la main ?

Réponse : OUI.

Voir article 53 - 3^o du Code de la Route.

HUITIEME QUESTION :

Un bon conducteur applique-t-il la règle « priorité-sécurité » ?

Réponse : NON.

Il est évident que « priorité » n'est pas « sécurité ». Si un conducteur est prudent, il essaie d'éviter tout accident même s'il est dans son droit.

NEUVIEME QUESTION :

Le 25 janvier 1962 le Service de Sécurité a édité un avis rappelant au personnel qu'il ne peut effectuer une manœuvre quelconque dans les installations vicinales sans vérifier au préalable si cet acte ne peut blesser un agent se trouvant à proximité. Est-ce exact ?

Réponse : OUI.

DIXIEME QUESTION :

Un agent rentrant à la maison en autobus ou en tram peut-il être le responsable d'un accident s'il entretient une conversation avec le conducteur ?

Réponse : OUI.

La responsabilité de l'agent peut certainement être engagée. Si la responsabilité civile n'est pas toujours déterminée, l'agent peut être moralement responsable de l'accident.

QUESTION SUBSIDIAIRE :

Quel était en 1961 le nombre d'accidents avec chômage en service par 100 ouvriers ?

Ce nombre est 2,7.

Vous pouvez trouver ce chiffre à la page 13 (3^o colonne, 2^o ligne) du journal « Nos Vicinaux » édition mai-juin 1962.

Précisons la réglementation du concours, en ce qui concerne les prix attribués.

1. - Un agent ne peut gagner un prix que s'il a répondu correctement aux deux épreuves éliminatoires (questions subsidiaires exclues).

2. - Tous les agents ayant répondu correctement aux questions de la première épreuve éliminatoire peuvent seuls participer à la seconde.

3. - La seconde épreuve éliminatoire comportera 5 questions, et deux questions subsidiaires de classement, la seconde question subsidiaire ne servant éventuellement qu'à départager les ex aequo dus à la première question subsidiaire.

4. - Les 5 agents de la S.N.C.V. ayant répondu correctement aux 5 questions de la seconde épreuve et dont les réponses aux questions subsidiaires se rapprochent le plus de la réponse-type seront convoqués à Bruxelles, afin de les départager pour les 5 prix nationaux.

En ce qui concerne les autres agents ayant répondu correctement aux 5 questions de la seconde épreuve, le classement sur les questions subsidiaires indiquera s'ils sont en ordre utile pour pouvoir bénéficier d'un prix « groupe ». Rappelons que le nombre de prix « groupe » est déterminé par le nombre de réponses reçues lors de la première épreuve éliminatoire.

RESULTATS

Groupes	Nombre de réponses reçues	Nombre de réponses exactes	Nombre de prix par groupe
Anvers	210	48	3
Flandre Orientale	82	6	1
Hainaut	306	182	4
Namur-Luxembourg	194	140	2
Liège	113	56	2
Brabant	133	12	2
Limbourg	102	24	2
Flandre Occidentale	129	32	2
RESEAU	1.269	500	

En dehors du nombre de prix à gagner par groupe, les 500 agents ayant donné une réponse satisfaisante, restent en compétition pour les 5 prix nationaux.

Nous leur souhaitons bonne chance pour la seconde épreuve qui sera lancée incessamment.

L'ATELIER D'ANDENNE-SEILLES

a fêté ses 2000 jours sans accident

Il y a à peu près trois ans, dans le numéro de décembre 1959, nous avons relaté le déroulement de la fête organisée à l'occasion des mille jours consécutifs sans accident de l'atelier d'Andenne.

Le rendez-vous donné à cette époque a eu lieu comme prévu et le samedi 29 septembre dernier, par une après-midi ensoleillée, près de 300 personnes se sont réunies dans la salle du Cristal, Palace à Seilles. A la table réservée à la Direction, on remarquait M. le Directeur Dulieu et M. Royen, Ingénieur en chef, à leur côtés, leurs invités d'honneur M. Mornard, Ingénieur en chef, adjoint au Chef du Service Général de la Sécurité et son épouse ainsi que M. Follon, Inspecteur principal.

Le programme que chacun avait reçu, s'ouvrait sur un message de félicitations signé par M. le Directeur Général et M. l'Inspecteur Général et annonçait que la partie officielle devait débiter par une allocution du Chef de sécurité du groupe. C'est ainsi, qu'à l'heure prévue, M. Botz prit la parole.

« En ma qualité de chef de sécurité du groupe Namur-Luxembourg m'échoit le privilège de saluer parmi nous la présence des personnalités qui, au sein de la S.N.C.V. président aux destinées de la sécurité. »

Leur présence parmi nous est un honneur particulièrement apprécié par le personnel et plus spécialement par ceux d'entre nous qui, en raison de leurs fonctions ou de leur tempérament se sont attachés à la suite contre le danger et ses conséquences. »

Le chef de sécurité du groupe en adressant un salut cordial à M. Mornard et à M. Follon, affirma qu'il n'obéissait pas aux exigences du protocole mais aux impératifs du cœur.

« Le 13 octobre 1959, continua M. Botz, nous avons fêté les 1.000 jours

sans accident chômant de l'atelier d'Andenne. A cette occasion, je terminais comme suit mon allocution d'ouverture « En avant pour une nouvelle période de 1.000 jours sans accident ».

Je sais qu'à ce moment vous aviez pris la résolution de persévérer dans votre effort et d'avancer vers cet idéal que tous nous croyions à peine accessible. Par la suite, cet idéal s'est révélé à la mesure de vos possibilités et vous vous êtes donné la main dans cet élan collectif vers la sécurité.

Le 11 juin dernier, vous avez atteint les 2.000 jours sans accident chômant que nous célébrons aujourd'hui.

Cette journée est importante, elle constitue une leçon pour les uns et un stimulant pour les autres.

Ce qui est certain, c'est que cette performance, je dirai même cet authentique record n'est pas le fruit du hasard mais bien d'un effort sans cesse renouvelé accompli par chacun. Supposons que cet effort se soit relâché un instant, qu'une seule voix ait manqué à l'appel, c'était l'échec.

M. Botz exprima alors sa gratitude à M. le Directeur Dulieu, auprès duquel les problèmes de sécurité ont toujours trouvé un accueil compréhensif et objectif, ainsi qu'à MM. Mornard et Follon pour les conseils qu'ils ne cessèrent de prodiguer. Il remercia également le cadre de l'atelier d'Andenne sans omettre de citer l'inlassable M. Gregoire, dont il rappella la vigilance et l'esprit d'initiative. Il remercia encore les agents de maîtrise ainsi que les délégués à la sécurité qui, par leur exemple ont eu raison des « A quoi bon », des mauvais prétextes, des « on a pas le temps ».

« Enfin, » dit M. Botz : « Mes remerciements s'adressent surtout à vous tous, ouvriers de l'atelier d'Andenne-Seilles qui, pendant 2.000 jours, avez traduit en actes raisonnés, opportuns, directs l'es-

prit de sécurité qui vous a été inculqué par ceux à qui je viens de rendre hommage.

« Vous le savez, Messieurs, malgré l'exceptionnelle performance que nous fêtons aujourd'hui, nous ne pouvons considérer ce résultat comme définitif. De même que les mauvaises herbes repoussent dans un jardin, le moindre relâchement de notre effort se traduirait par un accident dont les suites pourraient être tragiques pour un d'entre nous. Comme de bons jardiniers nous devons donc entretenir notre jardin c'est-à-dire que nous devons rester vigilants et lutter sans cesse contre les forces antagonistes.

Ne nous laissons surtout pas abattre par le fait que le 1er août dernier un banal accident ayant occasionné 9 heures d'absence au travail à un des vôtres est venu malheureusement interrompre notre record. Prenons la ferme résolution de recommencer et de faire mieux encore.

Lundi, quand nous aurons repris notre place dans le rang auprès de nos compagnons de travail, nous aurons à cœur de nous souvenir de cette belle journée et d'y trouver de nouvelles raisons d'espérer.

Dans cet espoir, je vous donne rendez-vous ici fin de l'année 1964 pour fêter une nouvelle période de 1.000 jours sans accident.

Vive l'équipe n° 4, vive l'atelier d'Andenne-Seilles !

M. Botz, qui venait d'exprimer en termes très heureux, ses sentiments de fierté et de reconnaissance, fut applaudi vigoureusement.

Puis M. Mornard se leva et prononça un discours dont voici les passages les plus saillants:

Dans son préambule, M. Mornard fit remarquer que dans la vie, lorsque survient un événement ou qu'une performance a lieu, il y a toujours des esprits chagrins qui essayent de les minimiser et de prouver que cela n'avait rien de difficile.

« Aujourd'hui, nous sommes en présence d'un record, d'une performance extraordinaire, j'insiste extraordinaire, d'un atelier de plus de 100 agents, qui a franchi le cap de 5 ans et 7 mois sans un seul accident. J'adresserai, avant tout, mon admiration à M. le Directeur Dulieu, qui par sa personnalité, est parvenu à élever la gestion du groupe de Namur et du Luxembourg au niveau d'une véritable science administrative. Ses conseils éclairés lui ont permis d'obtenir le cadre d'élite que nous lui connaissons et le record que nous fêtons aujourd'hui en est une preuve éclatante.

Je remercie également Monsieur l'ingénieur en chef Royen, pour l'excellente collaboration qu'il nous témoigne dans notre lutte contre les accidents de travail. Je n'oublierai évidemment pas, Monsieur Lefever, inspecteur technique, dont la



De gauche à droite : M. Mornard, M. Dulieu, M. Royen, M. et Mme Lefever, M. Vanden Eede, M. et Mme Maris.

déjà longue présence à la direction de l'atelier, nous permet de constater avec quels soins, chaque détail de cet endroit de travail a été étudié.

Dans cette tâche, il a été magnifiquement secondé par MM. Maris et Maniquet, chefs d'atelier.

Dans le domaine de la sécurité, il serait injuste de ne pas citer, nos deux fidèles associés au service général de la sécurité, MM. Botz et Beauvais; en ce qui concerne ce dernier, nous avons noté avec une très vive satisfaction, son retour parmi nous.

J'associerai à mes louanges, M. Grégoire, infatigable conseiller de la sécurité et trésorier de la Caisse des primes.

Merci à MM. Libion et Decloux, délégués des ouvriers pour leur inlassable propagande auprès de leurs compagnons de travail.

Merci, enfin et surtout un grand bravo, à vous tous, mes amis d'Andenne, vous brigadiers et agents pour nous avoir donné ce merveilleux record.

L'adjoint au chef du Service Général de la Sécurité évoqua ensuite l'accident qui a mis fin au record.

« Je m'en veux d'en parler, parce que l'on pourrait croire, que je voudrais jeter un discrédit sur l'agent qui en a été victime et bien non, car cet accident qui lui est arrivé aurait pu survenir à quelqu'un d'autre. »

M. Mornard en tira une conclusion, c'est que nos concours de sécurité reflètent une très grande régularité. Car quel crédit pourrait-on donner à un record, si pour faire plaisir à un atelier, on « passait au bleu » un accident chômeant de quelques jours, sous prétexte que cet atelier a dépassé des milliers de jours sans accident.

M. Mornard renouvela ensuite ses conseils de prudence à ceux qui sont obligés de se déplacer sur le chemin du travail sur un engin motorisé à deux roues.

Et il termina son discours, qui avait été écouté avec attention, en disant : « Lorsque lundi vous rentrerez dans votre atelier d'Andenne dites-vous: Aujourd'hui particulièrement, je veillerai à ne prendre aucune liberté avec la sécurité, ni à mon travail, ni sur le chemin du travail, ni à la maison. Et cette promesse vous la ferez tous les jours. »

Ainsi chaque soir, vous pourrez goûter le bonheur familial et vous pourrez



Comme on le voit, la partie récréative a été appréciée; chacun rit de bon cœur.

vous dire :

JE SUIS VRAIMENT UN HOMME DIGNE DE CE NOM. CAR JE TRAVAILLE MAIN DANS LA MAIN AVEC LA SECURITE.

Quand les applaudissements se furent calmés, ce fut au tour de M. Dulieu de faire part de sa profonde satisfaction à son personnel.

Le Directeur du Groupe Namur-Luxembourg commença par demander aux délégués de l'Administration Centrale de remercier M. le Directeur Général et M. l'Inspecteur Général, d'avoir autorisé cette réunion familiale et d'avoir prodigué les conseils et les moyens, qui font que ces heureux résultats sont aussi un peu les leurs.

Constatant que les orateurs précédents lui avaient facilité la tâche, M. Dulieu souligna que si Liège les avait devancés dans les 2.000 jours, c'est le premier atelier important à pouvoir se targuer de ce résultat. « Ce qui est mieux, ajoute-t-il, c'est le record que vous détenez par rapport à toutes les autres équipes des divers services de la S.N.C.V. avec vos 1.658.048 heures d'exposition aux risques sans accident chômeant. »

Je vous en félicite de tout cœur. »

M. le Directeur raconta que lors d'une récente réunion du Comité de la ville de

Namur pour la Sécurité et l'Hygiène, il avait entendu citer en exemple l'atelier d'Andenne : on ne connaîtrait qu'un seul cas semblable et encore quelque part en France !

M. Dulieu conclut en formant des vœux de succès pour l'atelier d'Andenne, dans la prévention comme dans d'autres domaines.

La partie académique terminée, le rideau de scène se leva et une charmante présentatrice du groupement vocal des Chevaliers de la Gaieté de Farciennes, annonça le début du spectacle de variétés offert aux agents et à leurs familles. Le succès remporté par cette compagnie tient au fait qu'elle est composée de deux excellents chanteurs, d'une pianiste parfaite, d'une plaisante commère et d'un clown-fantaisiste qui se révéla un extraordinaire dresseur de... poule !

Durant l'entr'acte, les invités firent honneur à un excellent repas froid. Après la seconde partie du spectacle on procéda à la remise des cadeaux aux épouses et aux enfants, mais auparavant on entendit M. Libion qui, au nom du personnel remercia la Direction.

Nous sommes persuadés que chaque famille aura apprécié cette après-midi passée en musique, entre camarades, sous le signe de la Sécurité au travail.

Une visite à l'atelier d'Andenne

Le record atteint en 1962 par l'atelier d'Andenne prend encore plus de valeur lorsqu'on sait ce que ces 103 hommes ont « produit » durant ces années.

Chaque jour, en effet, les responsables de l'atelier d'Andenne se trouvent devant un planning de travail bien chargé, qu'on en juge : Andenne assure, en ordre principal, l'entretien et la revision des moteurs des 187 autobus du groupe Namur-Luxembourg; on y revise également des moteurs pour le groupe de Liège et le groupe du Hainaut



Le personnel de maîtrise et les agents du planning de l'atelier. De gauche à droite: M. Maris, M. Gregoire, M. Libion, M. Lefever, M. Maniquet, M. Smal, M. Meurice.

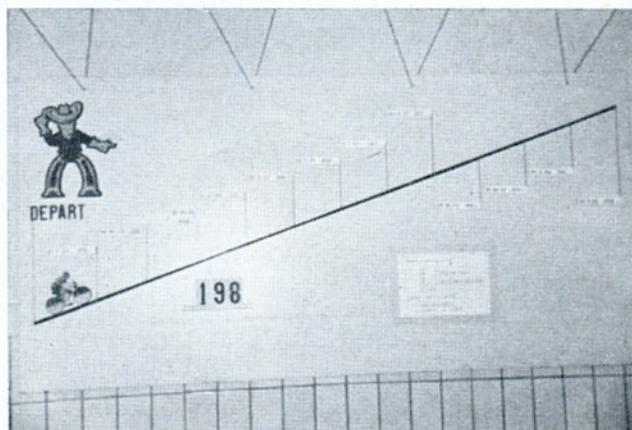
et partiellement pour certains autres groupes ce qui fait un impressionnant total; de plus l'an dernier on y a revisé environ 400 pompes d'injection. D'autre part, Andenne s'est acquis une spécialité en procédant, l'an dernier, à la remise en état des injecteurs Leyland pour tout le réseau. Cet atelier possède encore une installation modèle de peinture de films de destination et on en sort plusieurs, chaque jour, pour des groupes différents.

L'atelier d'Andenne est dirigé par M. Lefever, Inspecteur technique, assisté des chefs d'atelier, MM. A. Maris et V. Maniquet. Lorsque nous avons interrogé M. Lefever sur les méthodes qu'il avait suivies pour arriver à travailler pendant plus de cinq années sans accident, il a beaucoup insisté sur le fait que c'était le résultat d'une action collective et que ces 2.000 jours n'avaient pu être atteints que par la bonne volonté de chacun et l'effort de tous.

M. Lefever tint également à relever le fait que durant ces 5 années, il avait demandé et obtenu la projection de presque tous les films de sécurité disponibles et il estimait que ces exemples audio-visuels répétés avaient certainement eu une influence bénéfique sur les réactions des agents durant leur travail.

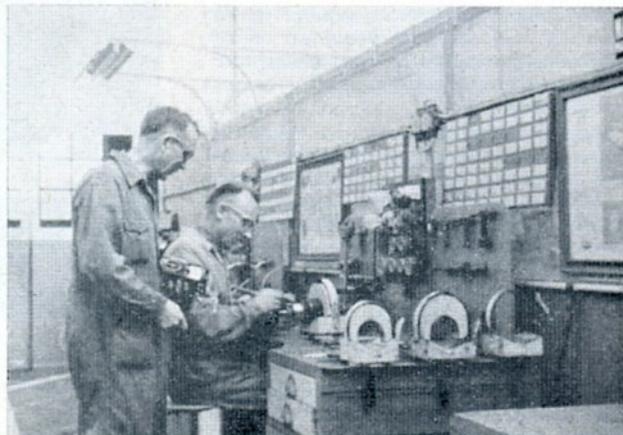
C'est le 13 déc. 1956 qu'a commencé la performance des 2.000 jours sans accident ce qui constituera, à l'avenir, un record difficile à battre pour un grand atelier. Ce fut d'abord 100 jours, puis un an, on entreprit alors de réunir, tous les mois, les brigadiers et le chef de sécurité pour examiner, en commun, tout ce qui était susceptible de provoquer des accidents. Dans le même esprit, on proposa au secouriste de questionner systématiquement tous les agents qui se présentaient, même lors d'une simple écorchure, pour connaître la « petite cause » qui aurait pu avoir un « grand effet ». Faut-il dire que par de nombreux recoupements certains petits faits ont soudain revêtu une signification très précise, ce qui a permis d'agir préventivement.

Au réfectoire et au vestiaire, les slogans illustrés furent changés régulièrement et tous les cinquante jours, le petit cycliste (voir photo) qui gravit la dure côte de la sécurité sur un tableau conçu par M. Grégoire, était avancé d'un cran.



Sous la protection du cow-boy de la Sécurité, le cycliste andennais progresse vers un nouveau record. Ce panneau est exposé au réfectoire.

Comme on le voit, aucun moyen de prévention n'a été négligé et l'on peut dire que le personnel de l'atelier d'Andenne a transformé les règles de sécurité en de bonnes habitudes tout en maintenant un rythme de production industrielle.



M. D. Granville, sous le regard de M. R. Barbeaux, vérifie l'isolement d'un démarreur au banc spécialement aménagé.



Ce véhicule a eu le coin gauche défoncé par un tamponnement, M. H. Depas et A. Hoffman vérifient la mise en place du tableau de bord.

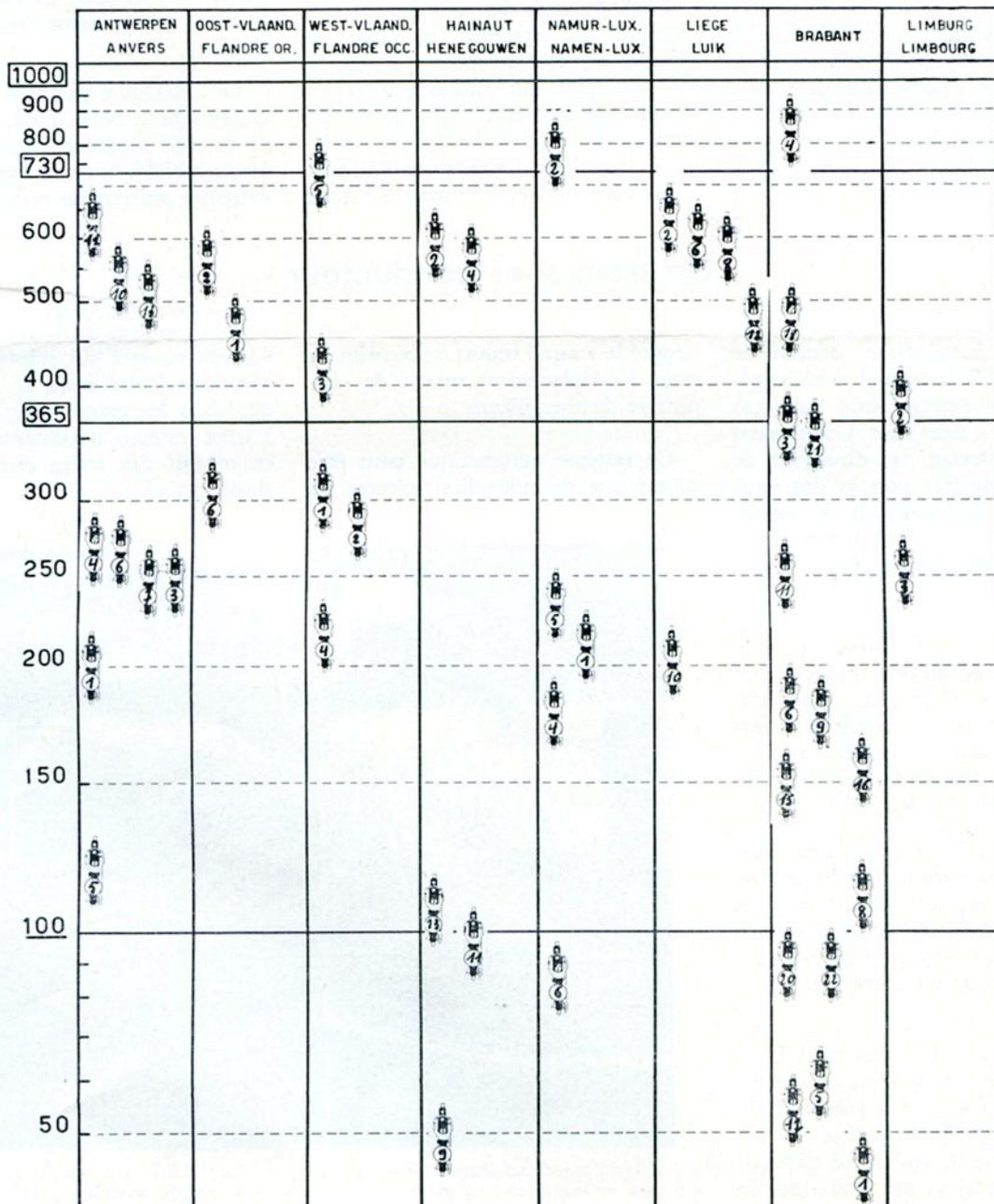
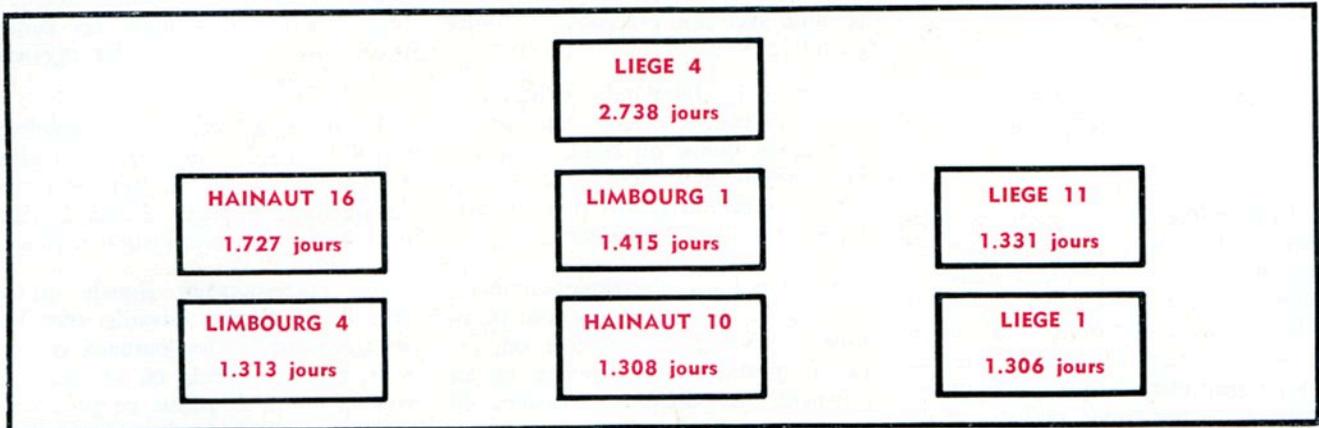


M. F. Thiry projette un métal d'apport sous la forme d'un fil métallique qui fond à la sortie du pistolet; la gouttelette de métal est soufflée sur la pièce par air comprimé. On utilise ce procédé lorsqu'une pièce n'a plus ses cotes d'origine ou lorsqu'on veut éviter une porosité.

CONCOURS DE SECURITÉ

SITUATION AU 31 AOUT 1962

TABLEAU D'HONNEUR





L'automation dans les transports en commun

La première rame de métro automatique

et le convoi s'arrête au point prédéterminé avec une précision de l'ordre de 60 cm.

Ensuite la commande automatique ouvre les portes, change les feux en tête et en queue du train, ainsi que l'inscription de la destination vers le retour; après un temps très court le train repart dans l'autre sens.

Les impulsions électriques commandées par la bande perforée sont transmises à la voiture motrice où des relais amplifient les signaux et les envoient aux différents organes en passant par un descripteur.

Pour prévenir les défaillances mécaniques du système, la rame est arrêtée automatiquement au cas où elle aborderait une station à une vitesse plus grande que celle qui a été prévue. A cet effet, des lames métalliques articulées disposées sur la voie actionnent les freins lorsque la vitesse

dépasse la limite admissible. Lorsque cette vitesse est normale, ces lames restent hors de portée des organes qu'elles doivent actionner.

La section automatisée est exploitée tous les jours de 7 h. à 10 h. du matin et de 16 à 19 h. Il ne s'agit donc pas de quelques voyages d'essai à vide mais bien d'une exploitation normale.

Notre correspondant signale qu'en fait, le conducteur bavarde avec les voyageurs ou lit des journaux et que le technicien signale où on peut le trouver en cas de panne, ce qui arrive rarement. Il s'agit donc bien d'un genre « d'ascenseur horizontal » (expression très heureuse) réellement automatisé.

En 1964, il y aura une Exposition Universelle à New York, les services de la ville espèrent installer un service semblable sur une ligne de métro existante souterraine et aérienne.

La première rame de métro entièrement automatique, composée de trois voitures, est en service régulier à New York, entre deux stations de la ville, depuis le début de cette année.

Le train est commandé par un équipement électronique qui reçoit les instructions par bande perforée et les transmet à un système de relais électroniques.

Après la fermeture automatique des portes et à un signal déterminé, la rame démarre lentement et la vitesse est accélérée jusqu'à 48 km/h.

Cette vitesse reste constante pendant le trajet. En fin de ligne un joint isolé dans le rail déclenche le freinage

Un tram sans conducteur

Une voiture de tramway P.C.C. entièrement automatisée, dénommée « Demain » (To morrow) a été expérimentée en Pennsylvanie sur une ligne de la « East Erie Commercial Railroad ». Devant des directeurs de compagnies de transport et des journalistes, les ingénieurs de la société General Electric ont fait rouler un tram à conduite automatique. Il s'agissait d'une voiture P.C.C. qui avait été en service à Washington. Au cours de la démonstration, la voiture a roulé sans conducteur sur une longueur de 800 m; elle a effectué les arrêts, ouvert ses portes pour recevoir et débarquer les voyageurs et accéléré rapidement suivant un programme de vitesses prévu entre les stations.

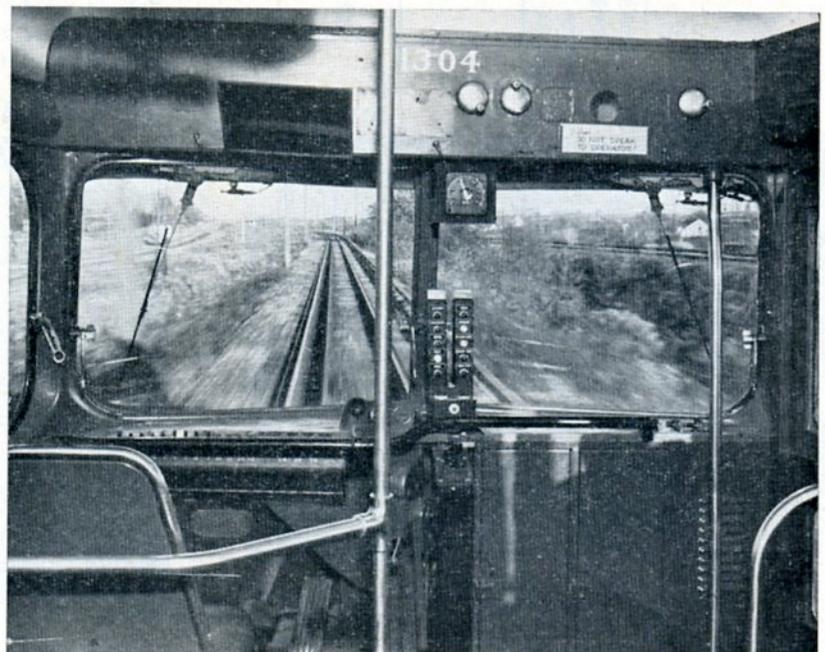
Les commandes automatiques sont transmises à la voiture, par induction, au moyen d'un fil longeant la voie. Un appareil « régulateur », installé à bord du véhicule, agit sur les moteurs et les freins pour répondre aux ordres donnés.

Les ingénieurs de la General Electric estiment que le système de contrôle automatique permettra d'obtenir une utilisation bien plus judicieuse des moteurs et des freins et ils pensent que d'ici dix ans, une douzaine de

villes américaines au moins auront adopté le « rapid transit automatique » pour le déplacement massif de citadins et de travailleurs.

Ce système automatique peut être monté sur de nouvelles voitures ou

sur les motrices de tramways des six ou sept réseaux qui subsistent encore aux Etats-Unis; mais la G.E. pense que dans les grands centres de deux à trois millions d'habitants, on devra en revenir aux trains électriques sur siège spécial.



L'avis placé au dessus de la vitre de droite: « S'il vous plaît, ne parlez pas au conducteur » prend un sel nouveau avec la conduite automatique.