

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 171

JUILLET-AOÛT 1974

29^e ANNEE

SOMMAIRE

- 3 L'exercice 1973 à la S.N.C.V.
- 5 Essai d'un nouveau type de pantographe.
- 7 Remise de décorations dans le Groupe du Brabant.
- 14 Routes de « Grande Randonnée ».
- 16 Les deux mille jours sans accident de l'équipe de Haacht.



Des jeunes attendent un autobus vicinal devant l'église St-Nicolas à Eupen, ville frontalière.

(Photo E. Roels)

LA FIN DES VACANCES



(Photo E. Roels)

Les enfants
ne veulent
plus être
tués sur
les routes

(Conseil supérieur de la sécurité routière.)

Au début de septembre, par suite de la rentrée des classes et de la reprise des activités après les vacances, la circulation sur nos routes montera de plusieurs crans et atteindra rapidement sa plus grande densité. On pourrait presque dire que l'année nouvelle commence, en fait, le 1er septembre.

Des enquêtes menées un peu partout dans le monde établissent que ce sont les jeunes qui sont les principales victimes des accidents de la circulation.

On a même calculé qu'un enfant qui naît aujourd'hui, a une probabilité sur trois d'être blessé dans un accident de la circulation et court un risque sur trente-trois d'y laisser la vie.

Les quelques titres ci-dessous, relevés dans les journaux et les périodiques, sont révélateurs de cette situation :

- « Stop aux meurtres d'enfants ».
- « Ils ne veulent plus mourir sur les routes ».
- « Ne les jetez pas en pâture aux lions ».
- « Comment nos enfants peuvent-ils survivre ? ».
- « Nous devons tous y faire quelque chose ».

Et, dans quelques jours, nos enfants, pleins de vitalité après leurs vacances, reprendront la route, avec l'insouciance et l'impulsivité caractérisant leur âge, inconscients des dangers qui les guettent.

Il appartient à tous les conducteurs d'en tenir compte et de redoubler à leur place de vigilance et de prudence.

SOYEZ SUR VOS GARDES

Dans certaines situations, la possibilité de l'accident est souvent prévisible. Faites bien attention dans les cas ci-dessous, par exemple.

1. Un jouet d'enfant sur la chaussée.

Il est à craindre qu'un enfant vienne le ramasser sans trop regarder autour de lui.

2. Un enfant sortant de chez lui.

A peine sorti de chez lui, il ne pense pas encore à la circulation; on peut s'attendre à le voir courir et traverser la chaussée.

3. Les passages zébrés.

Des jeunes prennent parfois beaucoup de risques à ces passages, croyant qu'ils leur procurent une priorité pour ainsi dire absolue.

4. Les enfants à bicyclette, vélomoteur etc.

Surtout quand ils roulent sur la chaussée, le danger est grand; le moindre accrochage avec nos lourds véhicules peut leur être fatal.

5. Les environs des écoles, gares et autres lieux publics.

Il y aura toujours des enfants qui s'aventureront imprudemment sur la chaussée soit parce qu'ils sont en retard, soit parce qu'ils veulent prendre de l'avance.

6. Aux arrêts des services publics.

Des bousculades, sources de nombreux accidents, se produisent régulièrement aux arrêts, aussi bien à la montée des écoliers qu'à leur descente.

Sauf pour les autobus équipés d'un dispositif de sécurité aux portes arrière, attendez quelques secondes, après la fermeture des portes, avant d'appuyer sur la pédale d'accélération.

7. Les manœuvres.

Les manœuvres indispensables sont à effectuer avec une précaution infinie, car on n'aperçoit que difficilement ce qui se passe à l'arrière d'un véhicule.

8. Signal de danger « Enfants ».

Ce signal est placé aux endroits névralgiques où des groupes d'enfants peuvent surgir à tout moment et à l'improviste.

L'EXERCICE 1973 A LA S.N.C.V.

RESUME DU RAPPORT

PRESENTE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

AVANT-PROPOS

L'exercice social 1973 accuse, par rapport au précédent, une aggravation du mali d'exploitation d'environ 529 millions de F.

Cette augmentation du déficit est due en ordre principal :

- à une hausse des rémunérations et des charges sociales de près de 336 millions de F, résultant de la programmation sociale et d'une augmentation inquiétante de l'indice des prix à la consommation, consécutive à l'inflation;
- à une majoration substantielle (290 millions de F) de la dotation du fonds de renouvellement et d'amortissement, rendue nécessaire du fait que notre société n'avait pas encore obtenu la possibilité de recourir à l'emprunt pour couvrir les dépenses de renouvellement et d'investissement.

Il est à noter que la majoration modique des tarifs appliquée en 1973 ne suffit même pas à couvrir la moitié de l'augmentation des rémunérations et des charges sociales au cours d'une seule année.

En effet, les dépenses de personnel deviennent de plus en plus lourdes et représentent environ 69 % du coût total de l'exploitation.

Certes, la crise du pétrole a influencé favorablement les recettes des deux derniers mois de 1973, pendant lesquels un nombre important de voyageurs occasionnels ont fait usage des transports en commun, principalement les cinq dimanches où la circulation des autos a été interdite.

C'est aussi la première fois depuis 1963 que le nombre de voyageurs transportés est en légère hausse (0,23 %) et cela malgré l'augmentation des tarifs intervenue, alors qu'en général celle-ci se traduit, du moins au début, par une perte de clientèle.

Les derniers rapports n'ont cessé de souligner qu'il était impossible de relever les tarifs de manière suffisante pour que les charges nouvelles de personnel dues à l'inflation et aux programmations sociales puissent être neutralisées. Pareille politique serait d'ailleurs inadmissible du point de vue social et pousserait en outre la clientèle à utiliser encore moins fréquemment les transports en commun.

Dans une société industrialisée et fortement motorisée, le transport public est devenu un service qui doit être géré, non pas avec le souci d'équilibrer les recettes et les dépenses, mais sur base des seuls principes normaux d'économie. La fixation du niveau de la desserte devient en fait une prérogative du pouvoir de tutelle, qui doit tenir compte à la fois de l'intérêt de la clientèle et de l'importance des charges incombant à la communauté.

Il importe dès lors que l'Etat mette à la disposition de la S.N.C.V. les moyens financiers et techniques nécessaires pour assurer les transports indispensables à la vie sociale et économique du pays.

A cet égard, une première mesure a été adoptée par le législateur : il s'agit de l'article 50 de la loi du 28 décembre 1973 relative aux propositions budgétaires 1973-1974, aux termes duquel notre société est autorisée à recourir à l'emprunt, sous la garantie de l'Etat et dans certaines limites, en vue de financer le renouvellement de son matériel roulant, de ses équipements et de ses installations fixes.

Toutefois, cette possibilité d'emprunt ne suffit pas; l'Etat

devrait aussi permettre à la Société Nationale d'engager annuellement, à charge du budget extraordinaire de celle-ci, les dépenses d'investissement et de renouvellement nécessaires.

Le Conseil d'administration exprime la ferme opinion que si le Gouvernement veut réellement promouvoir le transport en commun secondaire, il devrait absolument revoir sa politique de restrictions budgétaires successives et autoriser la S.N.C.V. à engager les dépenses proposées au Ministère des Communications en vue de rattraper le retard accusé en matière de renouvellement du matériel roulant et dans l'exécution de travaux à nos anciennes installations. Il est tout aussi indispensable que le Gouvernement nous donne les moyens de renforcer nos services.

EXPLOITATION

Lignes ferrées

Au 31 décembre 1973, le total des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 215 km 884, contre 248 km 676 fin 1972. Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement de 1 m; elles sont ouvertes exclusivement au trafic voyageurs.

Le tableau ci-dessous en donne la répartition par groupe d'exploitation :

Flandre occidentale	67 km 823
Hainaut	131 km 361
Brabant	16 km 700
Tout le réseau	215 km 884

Durant l'année 1973 la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne affermée, ouverte exclusivement pendant la saison touristique au transport de voyageurs et dont la longueur était de 5 km 400.

Services routiers

1. Services publics d'autobus.

Au 31 décembre 1973, 12.416 km de services publics d'autobus étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services publics d'autobus exploités à la même date par des fermiers, ils se développaient sur 1.763 km.

2. Services spéciaux d'autobus.

Le kilométrage, au 31 décembre 1973, des services spéciaux d'autobus, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, s'établit comme suit :

Exploitation en régie	10.410 km
Exploitation par fermiers	53.148 km

Tous services réunis 63.558 km

Durant l'année 1973, les services spéciaux d'autobus ont de nouveau augmenté tant en nombre qu'en longueur. Cette augmentation est principalement due à l'accroissement des transports pour écoliers, qui ont encore pris de l'essor, par rapport à l'exercice précédent, dans quasi toutes les régions du pays.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques	25.892.000
Services par automotrices	274.000
Services d'autobus	214.988.000
Tous services réunis	241.154.000

Evolution du trafic voyageurs

Une légère progression du trafic a pu être enregistrée en 1973.

Le nombre de voyageurs transportés a augmenté de 0,23 % par rapport à l'exercice 1972. L'accroissement est assez sensible pour les abonnements ordinaires (+ 4,1 %), moins marqué pour les abonnements scolaires (+ 1,7 %) alors que le nombre de voyageurs ordinaires est resté pratiquement inchangé et que celui des abonnés hebdomadaires est en régression (— 2,6 %).

PERSONNEL

Effectif

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1973, l'effectif du personnel a été porté de 6.802 unités à 6.830, soit une augmentation de 28 unités. Cet accroissement résulte de 405 recrutements et 40 réengagements, partiellement compensés par 417 départs.

Dépenses pour rémunérations et charges sociales

en francs	
Rémunérations	1.729.964.561
Charges sociales légales (O.N.S.S.)	554.847.952
Autres charges sociales légales	53.682.339
Charges sociales extra-légales	386.443.629
Total	2.724.938.481

Allocations aux anciens agents et ayants droit

Nombre de bénéficiaires, au 31 décembre 1973, d'allocations complémentaires de :

— retraite	: 2.639 anciens agents;
— survie	: 2.691 ayants droit;
— invalidité	: 652 anciens agents;
— chômage	: 239 anciens agents.

Total : 6.221 anciens agents et ayants droit.

Epreuves psychologiques et examens professionnels

En 1973, il a été procédé à l'organisation de :

- 1.540 examens psychologiques. Ils se répartissent comme suit :
 - 1.443 examens d'embauchage,
 - 54 examens d'aptitude au commandement,
 - 21 examens de mutation de fonction,
 - 4 examens de contrôle d'aptitudes,
 - 18 examens d'orientation.
- 513 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques;
- 564 examens professionnels pour le personnel appointé.

INSTALLATIONS FIXES

Les travaux ci-après ont été achevés en 1973 : parking pour autobus et installations sociales, à Fooz-Wépion;

modernisation des garages pour autobus, à Rocourt; aménagement des façades des ateliers, à Andenne; bureaux et installations sanitaires, à Ermeton-sur-Biert; aménagement des fosses de visite pour autobus, à Dilbeek; parkings pour autobus, à Mons-Bassins, Eugies et Jodoigne.

D'autre part, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications, a été poursuivie.

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31-12-1973

Transport par route.

Autobus	2.173
Train routier	1
Véhicules divers (camions, camionnettes, voitures de personnes etc.)	170

Transport par rail

Locomotives	5
Automotrices et tracteurs	9
Voitures motrices électriques à boggies « voyageurs »	192
Voitures motrices électriques « de service »	8
Voitures remorques à boggies	159

ACCIDENTS — PREVENTION ET GESTION

Accidents du travail

Le total des accidents en service et sur le chemin du travail s'est élevé à 430, pour 407 en 1972, soit une augmentation d'environ 5,7 %.

Accidents tiers - rail et tiers - route

En négligeant les interruptions de trafic avec perte de recettes, dont il était tenu compte dans les rapports des exercices précédents, le nombre de sinistres « rail » enregistrés en 1973 est inférieur de 141 unités à celui de l'exercice précédent et celui des sinistres « route » est inférieur de 168 unités, malgré une augmentation du nombre de kilomètres parcourus de l'ordre de 1.800.000 km.

RESULTATS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

L'aggravation des résultats d'exploitation s'est poursuivie au cours de l'exercice 1973.

Si les recettes ont augmenté de manière assez sensible (109,9 millions de F), la majoration des dépenses a été importante (634,8 millions de F) particulièrement en ce qui concerne les rémunérations, les charges sociales et la dotation d'amortissement.

Aussi l'exercice 1973 se clôture-t-il sur un mali de 1.607,7 millions de F, contre 1.079,0 millions de F en 1972 et 758,9 millions de F en 1971.

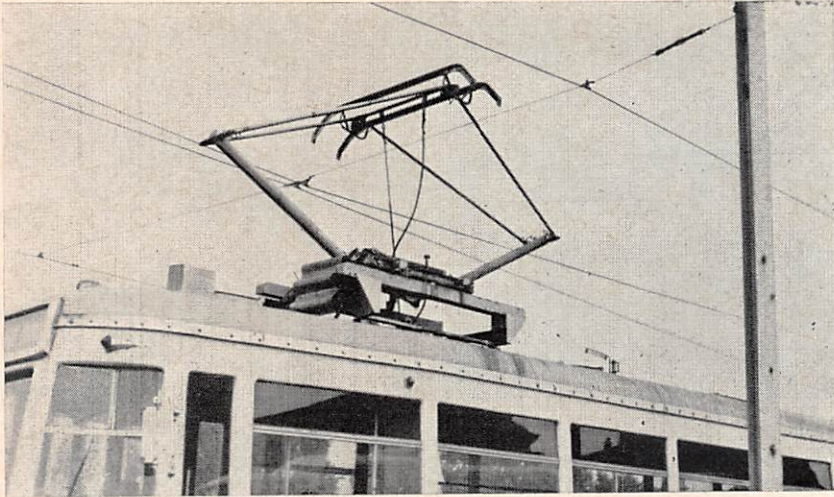
CONCLUSION

Ces dernières années, l'Etat a consacré de nombreux milliards à l'amélioration de l'infrastructure routière; il est temps qu'il accorde à présent une priorité aux transports publics en matière d'investissements.

Mais l'effort financier important à consacrer au renouvellement et à l'accroissement du matériel roulant, ne portera ses fruits que si le réseau d'autobus retrouve l'attrait qu'il a en partie perdu. A cette fin, il faudrait adapter l'environnement urbain à l'autobus, tendre à une meilleure utilisation de la voirie et veiller au respect des règles de stationnement. Ainsi, les véhicules des transports collectifs pourraient circuler dans nos villes à une vitesse raisonnable.

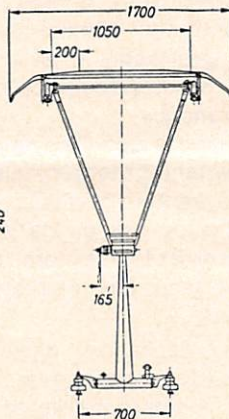
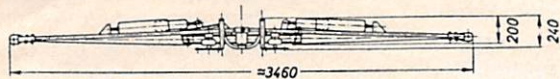
Les remèdes existent : priorités, couloirs réservés, sites propres, interdiction de circulation des véhicules privés dans certains noyaux urbains, étalement des heures de travail et de classe. Mais la mise en œuvre de ces moyens est malaisée et dépend de décisions des pouvoirs politiques sensibilisés par l'opinion publique; il importe cependant que nos cités ne soient pas menacées d'asphyxie et que les conditions de vie y restent tolérables.

ESSAI D'UN NOUVEAU TYPE DE PANTOGRAPHE

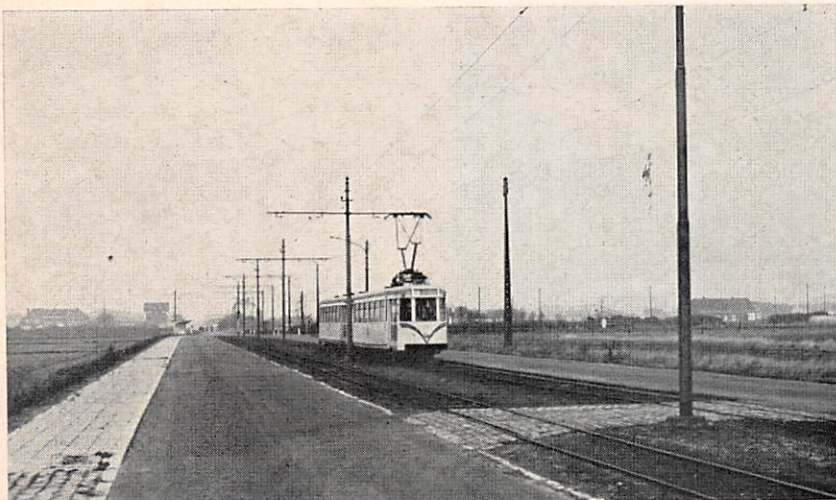


On distingue nettement les deux monobranches de la moitié inférieure du nouveau pantographe.

(Photo W. Jones)



Deux schémas se rapportant au nouveau pantographe.



La motrice n° 10.053, équipée du nouveau pantographe, à Lombardzijde - Bains.
(Photo W. Jones)

Depuis le début de la traction électrique, les trolleys de tramway ont fait l'objet de nombreuses recherches pour améliorer leur rendement. C'est tout naturel, puisque le trolley sert à transmettre le courant électrique nécessaire au fonctionnement des moteurs de traction.

Ce courant doit être capté par frottement sur un câble conducteur aérien. Il est évident qu'un système de captation de courant par frottement engendre des pertes non négligeables. On s'efforce dès lors, depuis toujours, de les réduire au maximum.

Plusieurs systèmes ont déjà été essayés et adoptés.

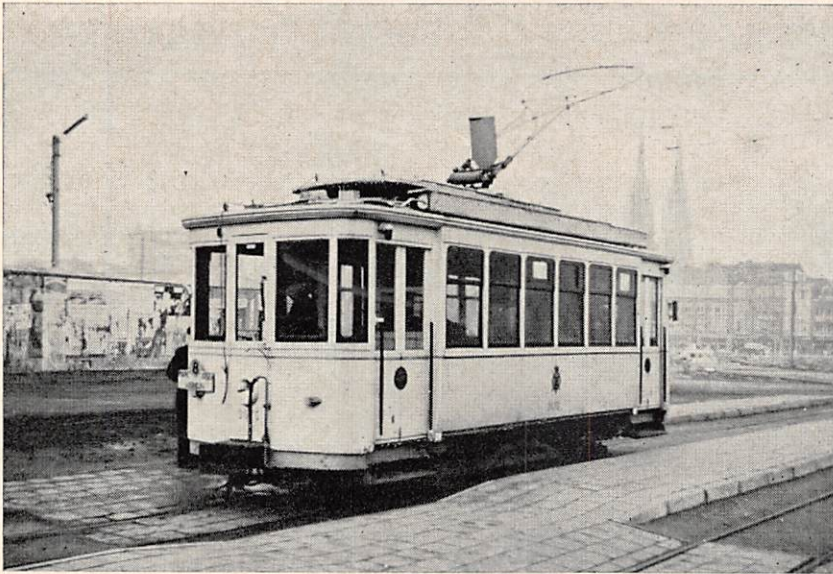
Nous connaissons tous le trolley simple, autrement dit « la flèche », et le « pantographe », avec ses multiples variantes et dispositifs divers et ingénieux; au cours des temps on a utilisé encore des trolleys doubles, côte à côte ou en succession, le trolley latéral, le trolley « archet ».

La captation du courant s'est toujours effectuée soit par frotteurs (lames simples ou doubles) équipant le pantographe et « l'archet », soit par roulette portée par la « flèche », appelée aussi la « perche ».

Maintenant encore, des chercheurs s'appliquent à trouver des systèmes plus efficaces et plus économiques, compte tenu des conditions d'exploitation du moment. Les nouvelles techniques et matières qui ont été mises en œuvre pendant les dernières décennies, permettent certainement de croire que des progrès peuvent encore être réalisés en l'occurrence.

C'est dans ce cadre que s'inscrivent les essais de la S.N.C.V. avec un nouveau type de pantographe, sur quelques motrices de nos lignes du littoral.

A la Côte, les trolleys sont mis à plus rude épreuve qu'ailleurs. En effet, le sel marin imprégnant l'air ambiant y corrode rapidement le fil de contact et la violence des vents de tempête, soulevant des poussières de sable, y est telle que



Vers 1925, les motrices du Littoral furent équipées d'un archet avec palette du type ci-contre; la pression de l'air exercée sur cette palette pendant le trajet assurait une meilleure adhérence de l'archet au fil de contact.

(Photo P. Debacker)

la bonne adhérence du trolley en est régulièrement compromise. Il est à remarquer aussi que le sable soufflé par le vent de mer se dépose sur les rails de nos voies, ce qui entrave le passage du courant électrique et, par-là, provoque des étincelles près du rail et du frotteur. D'autre part, les vitesses relativement élevées, pratiquées sur certains tronçons, nécessitent la captation du courant dans des conditions optimales.

A première vue, le pantographe à l'essai ressemble étrangement aux anciens.

Et pourtant, sa forme est tout à fait nouvelle. La moitié inférieure est composée seulement de deux monobranches, tandis que la partie supérieure est constituée de deux cadres trapézoïdaux.

Il est surmonté d'une double lame de prise de courant dont la stabilisation est obtenue par une barre de torsion; les ressorts assurent une pression uniforme sur le fil de contact; les roulements de ces ressorts sont fermés hermétiquement, ce qui élimine pour ainsi dire tout graissage. Il en est de même des ressorts équipant les deux monobranches.

Grâce à ces innovations, le nouveau pantographe peut être abaissé à une hauteur minimale, soit jusqu'à 24 cm au-dessus de son support. Il convient dès lors particulièrement pour être employé dans des tunnels.

Sa réalisation, plus légère que celle du pantographe traditionnel, offre moins d'inertie et garantit un fonctionnement très souple.

Il nécessite aussi moins d'entretien parce que toutes les articulations sont équipées de roulements à aiguilles, en lieu et place des coussinets dont étaient munis les anciens pantographes.

Il est à noter que le nouveau type de pantographe est utilisé sur les voitures P.C.C. circulant sur les lignes de la Société des Transports Intercommunaux de Gand.

Signalons, pour conclure, que la S.N.C.V. reprendra prochainement aussi les essais avec le pantographe « monobranché » dont il a été question dans le n° 132 de « Nos Vicinaux ». Ces essais avaient dû être interrompus provisoirement en raison de circonstances indépendantes de la volonté de nos services.



Au début du siècle, certaines lignes vicinales étaient pourvues d'une ligne aérienne qui n'était pas située dans l'axe de la voie. Le trolley devait capter le courant latéralement, comme c'est le cas ici à Lodélinsart.

(Collection P. Debacker)

REMISE DE DECORATIONS DANS LE GROUPE DU BRABANT

La cérémonie annuelle de remise de distinctions honorifiques dans les ordres nationaux et de décorations civiques pour 25 et 35 années de service aux membres du personnel du Groupe et des ateliers T/AT du Brabant a eu lieu le samedi 4 mai dernier, en présence de délégués de T/AT et des organisations syndicales, ainsi que de l'assistante sociale.

M. Peerts, Chef de groupe, se déclara heureux de pouvoir présider, chaque année, une telle cérémonie parce qu'elle permet de récompenser les agents méritants de la Société nationale.

Le Chef de groupe mit l'accent sur le rôle et la mission de la S.N.C.V. et esquissa brièvement les conditions de travail en vigueur lors de l'entrée en service des agents actuellement décorés.

Il signala que les réalisations sociales intervenues depuis lors ont profondément modifié la situation qu'ils ont connue en ce temps et souligna que la prochaine semaine de 40 heures est un pas de plus sur le chemin du progrès social.

Il va sans dire, poursuivit M. Peerts, que ces mesures grèvent fortement les frais d'exploitation, mais la Société compte sur l'ardeur au travail et le dévouement de son personnel pour poursuivre sa mission.

M. Peerts félicita ensuite les jubilaires au nom du Conseil d'administration et de M. le Directeur général, et leur remit leur décoration.

Après la partie officielle de la cérémonie, un orchestre de qualité et un animateur, qui s'exprima dans les deux langues nationales, divertirent les invités par divers sketches et des chansons gaies.

L'assistance gardera certainement un bon souvenir de cette fête qui était très bien organisée, comme à l'accoutumée.

Ordres Nationaux

ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Desamblanx E., moniteur.
Blockx J., chef de mouv. de 1ère cl.

Palmes d'or

Op De Beeck C., commis.
Gilliams P., commis.

Palmes d'argent

Barbe M., ouvrier qualifié.
Denis J., brigadier.
De Beer J., ouv. qual. de 1ère cl.
Stockmans R., ouvrier qualifié.
Nackaerts G., ouvrier d'élite.
Vanderstichelen M., ouvrier d'élite.

Médaille d'or

Boon F., cond.-rec. AB.
Cuyt P., cond.-rec. AB.
Wuyckens G., cond.-rec. AB.
De Cuyper J., receveur.
Stallaert L., receveur.
Sevenants J., cond.-rec. AB.
Socquet Ch., cond.-rec. AB.
Tondeur M., receveur.
De Wit J., cond.-rec. AB.
De Wolf H., cond.-rec. AB.
Gellaerts K., cond.-rec. AB.
Petre F., cond.-rec. AB.
Stiers A., cond.-rec. AB.
Vangoidsenhoven J., cond.-rec. AB.
Verheyden R., cond.-rec. AB.

Décorations Civiques

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 1ère classe

Hausman R., inspecteur technique.
Macharis E., chef de mouv. 1e cl.
Sommereyns R., ch. de serv. de 2e cl.
Olbrechts I., chef de service.

Croix civique de 2e classe

Sermeus A., premier contrôleur.
Guldix G., chef de mouv. de 2e cl.

Médaille civique de 1ère classe

Afslag L., conducteur électrique.
Bral M., conducteur électrique.
Gille J., manœuvre.
Nijs W., cond.-rec. AB.
Peeters F., cond.-rec. AB.
Podoor A., cond.-rec. AB.
Robijns L., cond.-rec. AB.
Van Goidsenhoven J., cond.-rec. AB.
Verstraeten K., cond.-rec. AB.
Willems J., cond.-rec. AB.
Grijseels S., receveur.
Meulenijzer A., piocheur.
Keyaerts J., ouvrier qualifié.
Van Opdenbosch H., ouv. qual. 1e cl.
Haine H., cond.-rec. AB.
Paron L., cond.-rec. AB.
Viseur O., cond.-rec. AB.
Baert M., cond. élect.-rec.
Delatte E., ouvrier semi-qualifié.
Gat V., receveur.
Piron G., receveur.
Appelmans J., receveur.
De Rook J., cond.-rec. AB.
Lisson H., cond.-rec. AB.
Schellemans P., receveur.
Schelfhout R., receveur.
Pauwels M., receveur.
De Pelsmaeker R., receveur.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 2e classe

Allebosch J., Bettens G., Caes F., Caudron L., De Haen R., De Moyter A., Desaever A., D'Handschotter G., Jacquemijn R., Leemans P., Raes F., Tiels R., Van Den Branden K., Van Der Slach F., Van Vlaenderen G., Verbeken R., Tiels R., Prairie M., Heukem M., Delaruelle E., Ameys R.L., Bellemans L., De Brabanter A., De Doncker J., De Grève L., Gauchez A., Lievens V., Pannus J., Parewijck C., Stuyvers A., Van Aken R., Van Brussel A., Van Den Hoeck W., Van Den Nest R., Van Humbeek H., Van Mullem P., Van Ransbeeck M., Wante J.



M. Peerts, chef de groupe, décore M. G. D'Handschotter, conducteur d'autobus au dépôt d'Uccle.



M. S. Van Brussel, ouvrier d'élite à l'atelier de Cureghem, est décoré par M. Peerts, chef de groupe.

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Sigrîd chez De Gieter M.
(Sint-Martens-Lennik)
Kris chez Jaspers M. (Sterrebeek)
Doreen chez Claes J.-P.
(Sint-Kwintens-Lennik)
Sylvie chez Van Soye R. (Oudenburg)

FLANDRE ORIENTALE

Nancy chez Van Dycke N. (Zomergem)
Bart chez Aelterman A. (Gand)
Giovanni chez Van Tittelboom A.
(Borsbeke)
Dirk chez Martens G. (Steendorp)
Kris chez Naessens J. (Merelbeke)
Gwen chez Deprins G. (Gand)
Anneken chez Saeys A. (Hamme)

HAINAUT

Thiery chez Dehon J.-P. (Hornu)
Fabrice chez Godart J.-M. (Eugies)
Mallorie chez Toubeau G. (Anderlues)

NAMUR - LUXEMBOURG

Marjorie chez Camus M. (Florenville)
Orélie chez Micha D. (Bouillon)
Katty chez Micha R. (Rochehaut)
Laurence chez Restiau G. (Namur)
Franck chez Verbeek Y. (Gembloux)
Sandrine chez Raths Ph. (Arlon)

LIEGE

Michael chez Dabée P. (Amay)
André chez Loos H. (Bassenge)
Stéphanie chez Mathieu J.-Cl. (Battice)

BRABANT

Laurent chez De Blende L.
(Strombeek-Bever)
Isabelle chez Van Vaerenberg A.
(Sint-Kwintens-Lennik)
Kristien chez Van Steenberghe F.
(Kessel-Lo)

LIMBOURG

Andy chez Peeters Cl. (Koersel)
Nancy chez Vandevenne L. (Meldert)
Johan chez Brouwers L. (Maaseik)
Lisbet chez Noben G. (Kermt)
Koen chez Vanherck O. (Budingen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Claude chez De Grisse R. (Koksijde)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Badoux C. a épousé Mlle Lefebvre A.

FLANDRE ORIENTALE

Bonny J. a épousé Mlle Lemmens A.
Bodere D. a épousé Mlle Spiegeleire K.
Dhondt G. a épousé Mlle Clauws R.
Bracke Y. a épousé Mlle Raman R.

HAINAUT

Mlle Delaive M.-R. a épousé Sansen J.
Debuyst M. a épousé Mlle Renuart M.
Manesse R. a épousé Mlle Van Segbroeck B.
Van Dystadt B. a épousé Mlle Rant E.
Bouchez F. a épousé Mlle Liénard J.

NAMUR - LUXEMBOURG

Billiaux V. a épousé Mlle Dechmann J.

BRABANT

Humblert F. a épousé Mlle Coedhuys A.
Van Der Auwera A. a épousé Mlle De Vroe M.

LIMBOURG

Spiritus J. a épousé Mlle Geysenbergh C.

FLANDRE OCCIDENTALE

Pleysier G. a épousé Mlle Blancke I.
Thijs G. a épousé Mlle Aspeslagh A.-M.
Allewyn V. a épousé Mlle Swyngedaew S.
Pede J. a épousé Mlle Vanhille G.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mai et juin 1974

ANVERS

	Années de service
Neefs I., ouvrier qual. 1ère cl.	34
Roelen J., ouvrier qual. 1ère cl.	44
Cools G., receveur	37
Hofkens L., cond.-rec. AB	30

FLANDRE ORIENTALE

Denayel G., ouvrier d'élite	33
Guillemaere O., chef piocheur	45
Jacobs E., cond.-rec. AB	29
Van Gils M., conducteur AB	48
Dehoorne S., chef de serv. 2e cl.	44
Thienpont R., cond.-rec. AB	44

HAINAUT

Bouquieaux G., receveur	12
Musin L., brigadier	41
Vandoorne J., ouvr. qual. 1e cl.	43

NAMUR - LUXEMBOURG

Pilard J., chef de station 1e cl.	38
Evrard E., receveur	34

LIEGE

Thomanne J., conducteur AB	32
Poitier Ph., brigadier	35
Simonon M., ouvrier qualifié	47

BRABANT

Anthonis L., receveur	49
Fontinois A., receveur	29
Govaert M., ouvr. qual. 1e cl.	26
Louckx F., conducteur él.	44
Marchal E., ouvrier qualifié	32
Van Assche J., receveur	40
Van Lierde A., receveur	41

LIMBOURG

Hermans J., ouvrier qual. 1e cl.	34
Werelds P., contrôleur	47

FLANDRE OCCIDENTALE

De Praitere F., commis 2e cl.	46
Vanderlinden P., ouvrier d'élite	45
Steen M., ouvrier d'élite	49

Nécrologie

« Nos Vicinaux » présente ses condoléances et l'assurance de toute sa sympathie aux familles en deuil.

AGENTS EN SERVICE

	Age
ANVERS	
Horemans F., cond.-rec. AB	60
HAINAUT	
Sedeyn G., ouvrier d'élite	47
Delgambe S., conducteur élect.	48
NAMUR - LUXEMBOURG	
Guidosse A., cond.-rec. AB	54
LIEGE	
Crisner J., conducteur AB	37

ALLOCATAIRES

C.A.M. - C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

ADMINISTRATION CENTRALE

De Jonghe L., rédacteur principal	87
Bruynbroeck J., ouvrier qualifié	79

ANVERS

Verhaegen T., ouvrier qualifié	81
Wouters P., conducteur élect.	72
Jaspers L., conducteur élect.	78
Van Looy E., conducteur élect.	74

FLANDRE ORIENTALE

Van de Waeter E., machiniste	84
Thienpont A., conducteur élect.	82
Bryssinck R., cond.-rec. AB	48

HAINAUT

Bavier F., conducteur AB	70
Gilbart, contremaitre	74
Mad. Godisiabois S., comm. princ.	73
Humberland W., conducteur AB	42
Colette A., conducteur élect.	79
Devos A., ouvr. qual. 1e cl.	71
Hendrick R., ouvr. qual. 1e cl.	78
Lerminiaux G., receveur	66

NAMUR - LUXEMBOURG

Nollemont J., ouvr. qual. 1e cl.	63
Bertulot A., ouvrier qualifié	70
Laffut A., cond.-rec. AB	70

LIEGE

Kindermans L., ouvrier qualifié	72
Stassinot J., receveur	85
Van Oostveldt E., piocheur	75
Dupont W., conducteur élect.	71

BRABANT

Franckx J.B., ouvrier qualifié	60
Meert F., receveur	93
Olbrechts H., conducteur élect.	67
Hermardin H., receveur	83
Mees F., ouvrier d'élite	64
Cacquereaux F., receveur	63
Meert J., conducteur élect.	73
Cassauwers H., conducteur élect.	81
Vermaelen A., contrôleur	79
Vandeveldt L., brigadier	67

LIMBOURG

Leenders P., ouvrier d'élite	65
------------------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Vandewinckel C., conducteur él.	82
Biltris R., brigadier	84

Administration Centrale

M. A. WILMOTTE PREND SA RETRAITE

L'âge de la retraite a sonné pour M. Wilmotte le 1er août dernier. Entré à la Société nationale le 1er décembre 1932, il fut affecté au service provincial des Flandres et du Hainaut de la direction « Construction et Contrôle » qui avait, à cette époque, dans ses attributions les installations fixes et les bâtiments.

Au début de 1934, il fut rappelé à l'Administration centrale et attaché au bureau de dessin de la direction « Traction et Matériel ». Il y fut nommé sous-chef de bureau le 1er janvier 1945 et promu chef de bureau le 1er janvier 1953.



Pendant toute sa carrière, il s'occupa des lignes aériennes, de la signalisation des voies vicinales et des canalisations souterraines.

Au cours de la dernière guerre mondiale, il fut en outre chargé de collaborer au ravitaillement du personnel de l'Administration centrale en comestibles et combustibles et il dut, à certains moments, réaliser de vrais tours de force pour mener sa tâche à bien.

Il a été co-fondateur et membre actif de l'« Entre-Nous », cercle d'agrément du personnel de l'Administration centrale, où il s'occupa de la section « tourisme ». Les anciens gardent le souvenir des voyages et excursions qu'il organisa avec autant de compétence que de dynamisme.

M. Wilmotte saura certainement orienter sa vie nouvelle de pensionné vers des occupations et des loisirs qui lui garantiront une longue et heureuse retraite, ce que nous lui souhaitons de tout cœur.

Deux dactylographes, Mlles M. Maes et V. Geysemans, ont été engagées pour le service S/Dact. Qu'elles soient les bienvenues !

Flandre Orientale

Départ en retraite de M. S. DEHOORNE, chef de service de 2e cl.

M. S. Dehoorne, parti en retraite le 1er juin dernier, commença sa carrière à la S.N.C.V. comme receveur sur les lignes de tram de la région gantoise, à l'âge de 21 ans.



Il fut nommé chef receveur en 1942 et, le 1er janvier 1943 déjà, il devenait chef de station de 1ère cl. Sa promotion comme chef de dépôt de 1ère cl. suivit le 1er janvier 1955 et, deux ans plus tard, il était chef de service de 2e cl.

Il a vécu toute l'évolution des moyens de transport, du vapeur à l'autobus, aux dépôts de Gand-Heirnis, Destelbergen, Oordegem, Tielt et Zwevezele. Après un bref retour à Destelbergen, il fut affecté au dépôt de Hamme, où il resta jusqu'à sa mise à la retraite.

Au cours d'une fête d'adieu à la direction du Groupe, en présence de nombreux membres du personnel, M. Vervaeke, chef de groupe, retraça la carrière et souligna les mérites de M. Dehoorne.

Très ému, celui-ci exprima ses remerciements non seulement pour les beaux cadeaux qui lui avaient été offerts, mais également pour l'aide et la collaboration qu'il avait toujours rencontrées au cours de l'exécution de sa tâche. Il souhaita à tous les présents de pouvoir fêter mutuellement leur mise à la pension.

« Nos Vicinaux » souhaite de tout cœur à M. Dehoorne de jouir pendant de longues années d'une retraite paisible et heureuse.

Hainaut

Mlle G. Marlier est entrée en service comme dactylographe, au Secrétariat, à Mons.

Liège

Le 1er juin 1974, Mlle A.-M. Deprez, dactylographe, est venue rejoindre nos rangs.

Flandre Occidentale

49 ANS DE SERVICE Mise à la pension de M.M. STEEN, ouvrier d'élite

Le 10 mai dernier, M. Steen atteignait l'âge de 65 ans et la fin d'une carrière qui dura 49 ans, ce qui ne se verra plus si souvent à la Société.

Il entra en service le 10 février 1925 comme ouvrier qualifié (tourneur) au dépôt de Dixmude, la ville où il habite encore aujourd'hui.



En 1940, il fut transféré au dépôt de Destelbergen et y obtint une promotion d'ouvrier qualifié de 1ère cl. Affecté ensuite à l'atelier d'Ostende, il y acquit, le 1er janvier 1963, le grade d'ouvrier d'élite (mécanicien).

M. Steen obtint plusieurs distinctions honorifiques et fut consacré lauréat du travail en 1955. C'est un travailleur remarquable et un agent dévoué qui vivait en parfaite harmonie avec ses camarades de travail et donna beaucoup de satisfaction à ses chefs.

M. Steen, fervent musicien, est toujours membre actif de l'harmonie de Dixmude.

« Nos Vicinaux » félicite M. Steen pour sa belle carrière et lui souhaite, ainsi qu'à son épouse, une longue et heureuse retraite.

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 511.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 000-0003227-26

Editeur responsable : L. Vanderfaeillie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

LES LONGUES CARRIERES



L. Musin
a débuté le 20-9-1933 et a été mis à la pension comme brigadier à Eugies.



F. Louckx
a débuté le 6-9-1930 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Bruxelles.



J. Roelen
a débuté le 1-8-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Merksem.



A. Van Lierde
a débuté le 6-8-1933 et a été mis à la pension comme receveur à Dilbeek.



G. Cools
a débuté le 7-7-1937 et a été mis à la pension comme receveur à Merksem.



P. Werelds
a débuté le 1-3-1927 et a été mis à la pension comme contrôleur à Tongres.



J. Pilard
est entré en service le 1-7-1928; il a été mis à la pension comme chef de station de 1ère cl. à Andenne.



J. Brichau
est entré en service le 3-5-1933; il a été mis à la pension comme receveur à La Roue.



L. Anthonis
est entré en service le 1-7-1925; il a été mis à la pension comme receveur à Haacht.



P. Sitou
est entré en service le 1-11-1928; il a été mis à la pension comme receveur à La Roue.



P. Vanderlinden
est entré en service le 31-5-1929; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Knokke.



M. Van Gils
est entré en service le 5-8-1926; il a été mis à la pension comme conducteur AB à Destelbergen.

ACTES DE PROBITE

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

ANVERS

Dépôt de Broechem : Fockaert J. (860 F).
Dépôt de Turnhout : Kerremans L. (1.050 F), Somers K. (3.900 F), Keersmakers L. (2.000 F).
Dépôt de Tjalkstraat : Leers F. (6.050 F).
Dépôt de Hoogstraten : Vervoort L. (500 F), Brosens J. (1.080 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Hofstade : Droesbeke M. (740 F).
Dépôt de Destelbergen : Vanderbeken A. (1.814 F), Corvelyn G. (1.100 F).

HAINAUT

Dépôt de Tournai : Hespel Ch. (machine à écrire), Quievreux R. (machine à écrire), Peeters (montre).
Dépôt d'Anderlues : Leyman R. (anneau en or + perle), Vallez D. (portefeuille + 500 F), Durant J.P. (sac à main + 6.260 F), Godart J. (porte-monnaie + 1.460 F).
Dépôt de Charleroi : Van Hout J. (montre), Ceulemans W. (520 F), Poty E. (7.414 F), Dumont A. (610 F), Vandeputte A. (1.213 F), Michel G. (1.000 F), Hocquet M. (montre).
Dépôt d'Eugies : Decamps E. (portefeuille + documents + 500 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Bossiroy G. (1.253 F), Greenslade (3.635 F), Quevrin H. (1.970 F), Arnould D. (1.748 F), Ravignat G. (1.800 F),

Ducroux J. (1.000 F), Matheze J. (675 F), Deghelt M. (montre + 500 F), Greuze D. (523 F), Jacqmin P. (509 F), Schepmans G. (1.470 F), Wanson R. (506 F).
Dépôt de Lesve : Lambert J. (1.080 F), Minet D. (montre de dame).
Dépôt de Morville : Alexandre J. (515 F).
Dépôt de Florennes : Sandri H. (2.805 F).
Dépôt de Wellin : Soroge D. (696 F).
Dépôt de Méhaigne : Guyot V. (3.965 F).

LIEGE

Dépôt d'Eupen : Vossen (60 DM.), Bong L. (955 F), Heins L. (888 F), Leclerc H. (2.700 F + 20 DM.).
Dépôt de Liège St-Gilles : Peeters C. (3.071 F).
Dépôt de Rocourt : Ory J. (8.650 F).

BRABANT

Dépôt de Asse : De Vriendt (portefeuille + 890 F), Steven J. (porte-monnaie + documents + 12.230 F).
Dépôt de La Roue : Sluys (porte-monnaie + 654 F).
Dépôt de Leerbeek : Christiaens (portefeuille + 800 F + 40 florins).
Dépôt d'Uccle : Luypaert (portefeuille + documents + 500 F).

LIMBOURG

Dépôt de Hasselt : Ooms J. (636 F), Huybrechts R. (1.070 F), Greunlinx J. (1.135 F).
Dépôt de Koersel : Ooms J. (5.691 F), Van-spauwen J.P. (1.070 F).

Dépôt de Tessenderlo : Helsen L. (bracelet en argent).

Dépôt de Maaseik : Brouns A. (898 F), Coenen T. (765 F), Coenen T.M. (1.306 F), Saelmans J. (montre de dame).
Dépôt de Lanaken : Crijns R. (appareil de photographie), Plessers L. (bracelet en or).
Dépôt de Genk : Paesen L. (montre de dame).
Dépôt de St-Trond : Driesmans R. (sac à main + transistor), Noelanders C. (12.660 F).
Dépôt de Tongres : Marguillier L. (5.820 F).

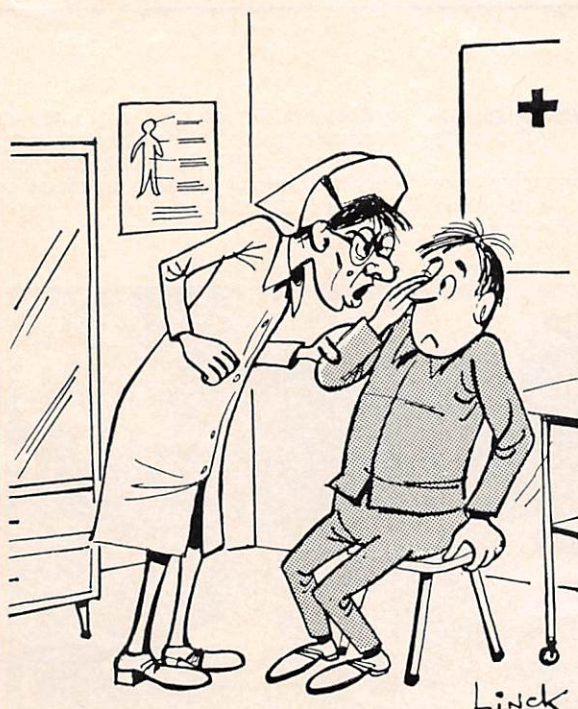
FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Assebroek : Surmont J. (porte-monnaie + 1.448 F), Surmont J. (porte-monnaie + 448 F), Mouton F. (portefeuille + 820 F), De Coninck M. (montre de dame), Ballegeer D. (sac à main + 1.759 F), Coppelijans H. (portefeuille + 436 F), Desmedt J. (sac à main + 500 F), Kinck M. (appareil de photographie), Maelstaf G. (porte-monnaie + 594 F).
Dépôt de Dixmude : Ureel E. (portefeuille + 340 F + documents).
Dépôt de Courtrai : Dedrie V. (portefeuille + 4.220 F), Nuyten R. (porte-monnaie + 529 F), Peers A. (portefeuille + 2.773 F), Vandeputte M. (portefeuille + 500 F).
Dépôt d'Ostende : Pede J. (portefeuille + 5.200 F).
Dépôt de Knokke : Van Labeke F. (porte-monnaie + 1.603 F).
Dépôt de La Panne : Cloet W. (portefeuille + 1.100 F).

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Situation des équipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident,
au 30 juin 1974

	jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen-Warzée)	4.534
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	4.231
NAMUR-LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	3.777
BRABANT 17 (Mouvement Haacht)	2.096
ANVERS 3 (Mouv. Anvers - Hoogstraten - Mol - Turnhout (rés.)	2.004
LIMBOURG 1 (Atelier Hasselt)	1.713
BRABANT 10 (Mouvement et entretien Uccle - Overijse	1.633
NAMUR-LUXEMBOURG 6 (Mouvement Entre-Sambre-et-Meuse)	1.275
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	1.150
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze)	1.079



— Tous les mêmes, vous vous obstinez à ne pas mettre vos lunettes de sécurité. Bon prétexte pour venir voir l'infirmière, hein?

Ceinture bouclée? Bonne route...



COMPTON GÉNÉRAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

CONDUCTEUR : Bonjour, chef. Vous avez l'air plutôt fatigué. Avez-vous suivi l'émission de télévision sur les entreprises dans la société, hier soir ?

TRAMBUS : Le temps me manque un peu pour m'installer devant mon poste de T.V., mais je connais la série d'études consacrées aux « entreprises d'aujourd'hui ».

Voyez-vous, mon cher, l'idée de l'entreprise est d'une grande importance. Un monde sans activités, sans action, est un monde sans vie. Un monde avec des entreprises est un monde qui s'organise et se perfectionne. Il permet l'espoir, le rêve et le progrès, social et autres.

C. : C'est bien dit, chef. Dans l'émission d'hier soir, on mettait en évidence l'entreprise comme lieu de rencontre. C'est exact, on s'y fait des amis; des équipes et des groupes s'y forment ! Et il est certain que cette petite communauté exerce également une influence sur son entourage.

T. : Toute communauté exerce une influence autour d'elle. A cet égard, permettez-moi d'attirer votre attention sur le comportement et la présentation du personnel en rapport avec le public. La courtoisie et l'obligeance de notre personnel sont les qualités que les voyageurs remarquent en premier lieu. Ces qualités ne sont pas seulement nécessaires dans la vie de tous les jours; elles sont également indispensables pour la productivité, sans laquelle une entreprise est condamnée. Elles conditionnent donc le maintien de notre gagne-pain.

C. : Lors de vacances passées en Suisse, l'an dernier, j'ai pu constater combien les conducteurs des autobus postaux sont serviables avec les voyageurs. Ils descendent même de voiture pour aider les gens, leur montrer le chemin et leur fournir d'autres renseignements.

T. : C'est un bel exemple que vous citez là, mais nous ne pouvons perdre de vue que le tourisme est une industrie nationale en Suisse.

La courtoisie s'impose, d'accord, mais nous ne pouvons nous permettre le même comportement, car nos autobus effectuent des trajets plus courts et l'horaire doit être rigoureusement respecté.

C. : Il y a certainement une distinction à faire.

T. : Dans le même ordre d'idées, je voudrais profiter de l'occasion pour insister sur la présentation de notre personnel roulant. Notre règlement de police y fait allusion et l'autorité supérieure y attache de l'importance.

Le règlement de police mentionne notamment : « Les conducteurs et receveurs doivent se comporter avec politesse et déférence envers le public. Ils doivent avoir une tenue correcte et porter un uniforme... ».

C. : Je crois quand même, chef, que le règlement de police vise surtout la protection du public.

T. : C'est vraisemblablement le but primordial. L'autorité n'en a pas moins estimé devoir faire état également de « politesse et déférence envers le public » et « d'une tenue correcte ». Il faut avouer qu'un homme bien rasé et coiffé, portant un uniforme impeccable, impressionne les voyageurs. Il ne fait d'ailleurs pas de doute que votre propre prestige et celui de notre Société y gagneront. Nous ne sommes pas seulement un service public, nous « vendons » aussi du transport. Et du prestige peut faire augmenter nos ventes...

C. : Vous avez toujours le dernier mot, chef, ou, puisque nous parlons uniforme... « capitaine ».

Le championnat cycliste des Flandres, à Assebroek

Le 26 mai dernier, 18 concurrents de moins de 35 ans et 15 concurrents de plus de 35 ans s'alignèrent pour disputer ce championnat.

Dans la première série, la course fut dominée par R. Rosseel (Ostende), qui prit de l'avance dès le départ, fut rejoint ensuite, mais eut encore suffisamment de réserves pour battre les coureurs ci-après au sprint : Farazijn G., Van De Woestijne J., Balcaen J., Boone L., Roels H., Pilaert M., Ramman R., Bilaey I., Stalpaert J. et Derons E.

Dans la deuxième série, on assista à un départ en trombe et, au 2e tour, huit coureurs seulement restaient en tête.

Farazijn E. (Dixmude) se dépensa sans relâche pendant toute la course. Il triompha avec 4 longueurs d'avance. Suivirent : Room R., Van Kerkhove E., Moerman D., Vandenberghe R., Van Osayen L., Torfs J., De Gaspari J., Vercruysse M. et Van Bogaert P.

La coupe pour le doyen d'âge revint à Torfs J. (Merksem), qui compte 47 printemps.

Nous signalons aux amateurs que le championnat cycliste de Belgique sera couru le 8 septembre prochain,

à Dixmude. La course sera dotée de nombreux prix : a) coureurs de plus de 35 ans : 5.000 F de prix et maillot de champion; b) coureurs de moins de 35 ans : 10.000 F de prix et maillot de champion.



Les coureurs de moins de 35 ans sur la ligne de départ.

50 % DE REDUCTION POUR LES «V.I.P.O.»

La plupart de nos lecteurs auront probablement déjà appris qu'une réduction de 50 % sur les prix de transport est dorénavant accordée sur les réseaux de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B. à une nouvelle catégorie de voyageurs, à savoir les « V.I.P.O. ».

Certains se demandent peut-être quelles personnes sont visées effectivement par cette appellation, assez spéciale, de « V.I.P.O. ».

Eh bien, « V.I.P.O. » est l'abréviation des mots : veuves, invalides, pensionnés et orphelins.

Bénéficiaires directs

Il est à remarquer que ces personnes n'ont pas toutes droit à la réduction de 50 % dont il est question.

En effet, elle est accordée uniquement aux personnes qui obtiennent de leur mutuelle le remboursement **intégral** des frais des soins de santé courants. Les personnes auxquelles on ne rembourse pas entièrement ces frais ne peuvent donc en bénéficier.

Ceux qui ont des doutes à ce sujet, feront bien, de s'adresser à leur mutuelle pour savoir s'ils ont oui ou non droit à la réduction de 50 % dont il s'agit.

Tous les ayants droit doivent d'ailleurs s'adresser également à leur mutuelle pour obtenir une vignette ou une attestation justifiant leur qualité de « V.I.P.O. ».

C'est sur présentation de la carte de membre ou du carnet de mutuelle, muni de ladite vignette, ou de

l'attestation en question que la réduction leur sera accordée sur les services publics S.N.C.V. et S.N.C.B. Il est à noter qu'une « carte de réduction nationale » sera délivrée ultérieurement à chaque personne jouissant du statut « V.I.P.O. ».

Autres bénéficiaires

Le statut « V.I.P.O. » est prévu également en faveur des personnes ci-après, pour autant qu'elles remplissent les mêmes conditions que celles fixées pour les bénéficiaires directs :

- les **handicapés** et les **personnes non protégées** relevant du régime général de l'A.M.I. (assurance maladie-invalidité);
- les personnes **assurées à l'Office de Sécurité Sociale d'Outre-Mer (O.S.S.O.M.)**;
- les **marins naviguant sous pavillon belge**;
- les bénéficiaires du **Fonds des Œuvres Sociales de la S.N.C.B.** (désigné aussi sous le sigle : F.O.S.).

En vue de l'obtention du document donnant droit à la réduction, les handicapés et les personnes non protégées doivent s'adresser à leur mutuelle, comme il a été expliqué ci-dessus.

Les autres catégories de bénéficiaires doivent se mettre en rapport avec les organismes auxquels ils ressortissent, pour obtenir la validation de leur carte de membre ou de leur carnet médical.

Transports en commun visés

La réduction en question n'est pas accordée sur tous les moyens de transport public de notre pays; elle n'est pas octroyée, par exemple, sur les lignes et services des Sociétés de Transports Intercommunaux desservant les villes et leur agglomération, mais uniquement sur les lignes ferrées et les services publics d'autobus de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B.

Précisons, pour conclure, que la réduction de 50 % ne s'applique jamais en deçà du prix minimum que tout voyageur doit acquitter, qu'il jouisse ou non d'une réduction.

Vingt-cinquième prix Chatrian

Le prix Chatrian fut créé en France, il y a 25 ans, pour couronner la meilleure œuvre de littérature ferroviaire de l'année. Dès la fondation de ce prix, la S.N.C.V. lui apporta son appui et sa contribution pécuniaire.

Parmi les lauréats de ce prix, on compte de nombreux Français, trois Suisses, deux Belges, deux Canadiens et une Américaine.

En 1974, le prix a été décerné à M. Maurice Mailliet pour son livre : « Vapeur... hommes et machines ».

C'est un livre écrit à la gloire de la machine à vapeur et des hommes qui la conduisaient, sur les lignes ferrées du Midi de la France.

L'auteur raconte des histoires savoureuses et évoque ses souvenirs à l'ombre des locomotives, qui réjouiront tous les amoureux de la vapeur.

L'ouvrage est illustré de nombreux dessins, photos et documents divers. (En vente au prix de 50 francs français (53 F.F. franco). C.C.P. Editions NM 2518-74 Paris. « La Vie du Rail », 11, rue de Milan, 75440 PARIS CEDEX 09).

Réduction de 50 % pour tous les aveugles

Depuis le 1er avril dernier, tous les aveugles indistinctement, c'est-à-dire les personnes atteintes d'une incapacité visuelle d'au moins 90 %, peuvent bénéficier, à tout âge, de 50 % de réduction sur les tarifs de transport de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B., *quel que soit le montant de leurs revenus*. Auparavant, seuls les aveugles « ayant besoin, pour vivre, du produit de leur travail », y avaient droit.

Pour obtenir la carte de réduction nécessaire, les intéressés doivent faire remplir un formulaire qu'ils peuvent se procurer aux guichets des gares de la S.N.C.B. ou au « Fonds national de reclassement des handicapés », rue du Meiboom 14, 1000 Bruxelles.

Rappelons que les aveugles ont la gratuité de transport pour leur chien; accompagné d'un guide, l'aveugle paie, pour lui et le guide, le prix d'un seul ticket à tarif plein, et cela même s'il s'agit du prix minimum du tarif.

A toutes fins utiles, nous signalons encore que les aveugles bénéficient de la gratuité du transport sur les réseaux des Sociétés de Transport intercommunaux.

Les sentiers de «Grande Randonnée», en Campine

Le monde évolue rapidement. Les nouvelles inventions se succèdent à un rythme accéléré. On jouit toujours de plus de confort à la maison, à l'école, au travail et en matière de voyages. L'évolution technique a sensiblement réduit l'effort physique et a créé des temps de loisir appréciables, pour une grande partie de l'humanité. Ce qui constituait jadis un rêve, est devenu une réalité. Cette réalité a toutefois suscité des problèmes qui ne sont pas à sous-estimer. On les appelle les maladies de la civilisation.

Il y a, bien entendu, l'immense problème de la pollution de l'environnement, auquel la collectivité toute entière devra un jour s'atteler résolument. Mais il y a également des effets néfastes pour chaque individu en particulier, tels par exemple, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires, « les membres ankylosés ».

On pourrait les éviter, en grande partie, si pour compenser la vie « sédentaire » que nous menons, on pratiquait la marche ou les sports et jeux de plein air.

L'aménagement des sentiers de « Grande Randonnée », appelés communément « routes G.R. » en abrégé, est une initiative française. Contrairement à beaucoup de promenades fléchées locales qui, par définition, s'en tiennent généralement à la région environnante, les sentiers G.R. parcourent toute une contrée et sont destinés, en principe, à de bons marcheurs et à des cyclistes. L'Europe de l'Ouest dispose déjà d'un réseau important de sentiers de ce genre; certains ont même un caractère international.

En 25 ans de temps, 10.000 km d'itinéraires ont été balisés en France et décrits dans divers guides. Dans notre propre pays, le réseau de ces sentiers, balisés en traits blancs et rouges, atteint déjà plus de 900 km.

Tout a commencé chez nous en 1959 lorsque quelques marcheurs enthousiastes de la région liégeoise s'organisèrent et conçurent le projet de prolonger, sur le territoire

belge, la route G.R. 5, un itinéraire appelé à relier la Méditerranée à la Mer du Nord.

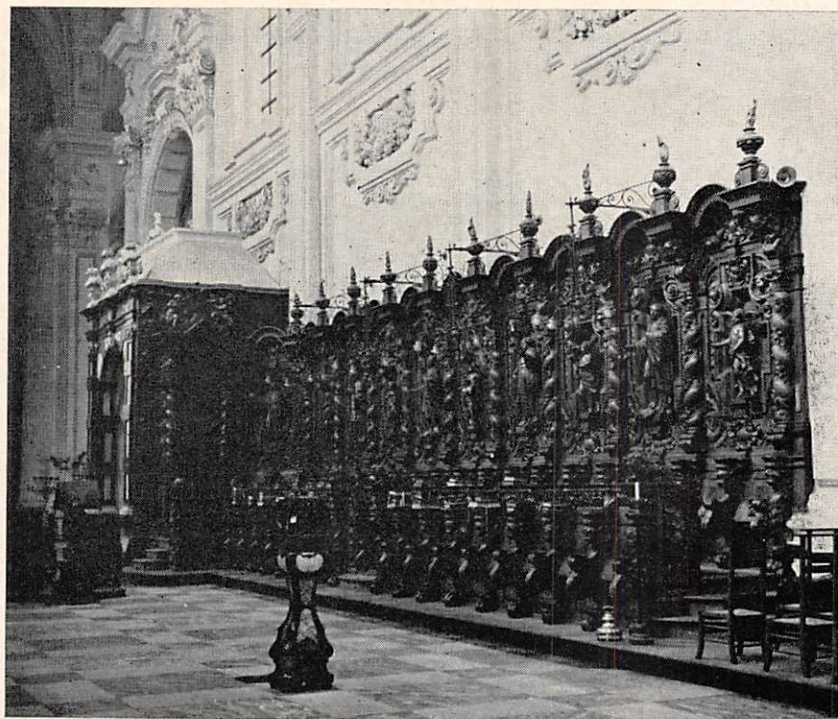
Ce fut le signal pour l'aménagement d'un réseau de sentiers en Wallonie; après la guerre, ces sentiers connurent une période de déclin par suite de l'extension continue du tourisme automobile. Mais, actuellement, la route G.R. 5 est devenue l'épine dorsale d'un réseau de sentiers qui rayonnent à travers le massif ardennais.

Quant au prolongement du sentier G.R. 5 en pays flamand, il était resté à l'état de projet jusqu'à présent. En raison du caractère peu accidenté du paysage et du morcellement assez prononcé des propriétés, certains tronçons paraissaient moins adaptés aux randonnées. Cependant une solution pour le prolongement vers la Mer du Nord fut trouvée. « Le « Sentier Cyclable International » (S.C.I.) entre Bergen op Zoom et Bokrijk fut adopté comme tronçon du sentier G.R. 5. Il ne reste plus qu'un seul tronçon, de 60 km environ, entre Bokrijk et Moulain, dans la vallée de la Meuse, à aménager pour assurer la liaison Méditerranée - Mer du Nord.

Le sentier Bergen op Zoom - Bokrijk, de plus de 200 km, permet de découvrir des localités charmantes et de nombreuses curiosités. Au village frontalier d'Essen, on peut visiter un musée régional. Au-delà de Brecht, où il y a également un musée régional, le sentier croise le canal de la Campine. A travers les bois de Westmalle et en passant par le lieu de pèlerinage « Drieboomkensberg » et l'Abbaye des Trappistes, on atteint Zoersel, connu pour son église gothique.

On traverse ensuite le pays de la Nèthe et de l'Aa, en passant par les villages de Pulderbos, avec son moulin à vent en briques et sa maison communale champêtre, et Pulle; au hameau « Viersel-Dijk », le château « Hovorst », son moulin à eau et le musée régional méritent de retenir l'attention. Au-delà du canal Albert et de l'autostrade Anvers - Aix-la-Chapelle, on arrive, après Nijlen, au château « Kesselhof » et ensuite au village pittoresque de Gestel, avec son pilori et sa petite église gothique, perdu pour ainsi dire dans une large boucle de la Grande Nèthe. A proximité, on trouve le manoir « Hof van Rameyen » et la chapelle du lieu de pèlerinage « Kruiskensberg ».

Sur le territoire de Herenthout, le sentier longe le châ-



Les stalles de l'église de l'abbaye d'Averbode.

(Photo C.G.T.)

Une vue typique du Béguinage de Diest.
(Photo C.G.T.)



teau de Herlaar et le vieux moulin à eau sur la « Wimp ». A Noorderwijk, le moulin « Hogewegmolen » fonctionne encore de temps à autre et dans un des estaminets d'Olen on aura peut-être l'occasion d'admirer la vraie chope de Charlemagne.

Un pittoresque chemin champêtre mène à l'abbaye de Tongerlo et puis à Westerlo qu'on appelle, à juste titre, « la perle de la Campine » pour ses nombreuses curiosités. Au Sud-Est de Westerlo, l'abbaye d'Averbode attend une visite. Dans le cimetière rustique, près du mur d'enceinte, se trouve la tombe de l'écrivain Ernest Claes, dont la maison natale, actuellement constituée en musée, peut être visitée quelques kilomètres plus loin, à Zichem.

Par le village de Molenstede, le sentier atteint la ville de Diest, sur le Demer, qui mérite une visite pour son béguinage pittoresque, son musée municipal, ses vieilles églises et ses bâtiments anciens. On quitte Diest par la « Porte de Schaffen », pour se diriger vers Lummen, en passant par Zelem et Meldert.

Avant d'arriver à Lummen, on peut voir la remarquable chapelle de « O.L.V. van de Beukenboom », datant de 1640, avec maison d'ermite. Après avoir croisé, une nouvelle

fois, l'autostrade Anvers - Aix-la-Chapelle, près du village de Stokrooie, un triangle vert indique une variante vers l'ancienne abbaye cistercienne de Herkenrode (1182) dont les vestiges abritent encore une ferme.

Le sentier traverse encore une fois le canal Albert et, à quelque distance, la grande chaussée Zonhoven-Hasselt.

Les derniers kilomètres conduisent, à travers une contrée boisée et le Domaine de Bokrijk, jusqu'à l'entrée principale du musée de plein air.

Le sentier G.R. 5 est balisé ensuite à partir de Moulant, près de Visé. Après l'agglomération liégeoise, le sentier franchit les hauteurs de Beaufays jusqu'à Spa, parcourt les hautes fagnes et pénètre dans la province de Luxembourg. Il quitte alors notre pays. A travers le Grand-Duché, les Vosges, le Jura et les Alpes, il conduit jusqu'à Nice.

Il est à remarquer que nos autobus permettent d'atteindre de nombreuses étapes du sentier G.R. 5. L'indicateur général peut être consulté efficacement à cet effet.

(Sources : « Vlaamse Jeugherbergcentrale », Van Stralensstraat 40, 2000 Antwerpen ; « Comité national belge des Sentiers de grande Randonnée », Boîte postale, n° 10, 4000 Liège).



Bokrijk : le musée de plein air.
(Photo C.G.T.)

Groupe du Brabant

LES 2000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'EQUIPE N° 17

Le 25 mai dernier, on pavoisait de nouveau au Groupe du Brabant. Le personnel de l'équipe mixte Mouvement-Ateliers des dépôts de Haacht et Diegem était réuni dans un de nos villages vinicoles pour fêter l'événement.

M. D'haen, chef de la sécurité, souhaite la bienvenue aux nombreux invités et à 44 membres de l'équipe n° 17, laquelle compte un effectif de 52 hommes.

Une si nombreuse assistance, déclara-t-il, est la preuve qu'un bon esprit de corps règne au sein de l'équipe, ce qui a certainement contribué à atteindre les 2.000 jours sans accident.

La fête de ce jour, conclut-il, n'est pas un terminus; elle doit être considérée uniquement comme une étape sur le long parcours vers la sécurité.

M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant le Service général de la Sécurité, prit ensuite la parole et souligna que la collaboration de tous les agents est indispensable dans la lutte contre l'accident.

Chaque individu a le devoir de participer à cette lutte destinée à préserver le bien social et personnel suprême, à savoir la vie humaine.

« La sécurité avant tout » est un mot d'ordre qui s'adresse à tous et constitue une obligation dont personne ne peut se désintéresser, sous peine de devoir en supporter un jour les conséquences, d'une manière ou d'une autre.

M. Peerts, Chef de Groupe, fit ressortir que c'est la première fois qu'une équipe du Mouvement du Groupe du Brabant enregistre pareil succès. Il n'est pas étonnant que ce soit l'équipe Haacht-Diegem. Il résulte, en effet, des statistiques des accidents de la circulation que Haacht et Diegem obtiennent, proportionnellement, les meilleurs résultats. Cette performance est encore plus significative si l'on se réfère à quelques chiffres éloquentes : chaque conducteur parcourt, en moyenne, 29.000 km par an, ce qui représente, sur 2.000 jours, un total de 180.000 km,



L'assistance écoute le discours de M. Peerts, chef de groupe.

soit environ la moitié de la distance entre la terre et la lune.

Pour conclure, M. Peerts mit l'accent sur les efforts consentis par tous les membres de l'équipe pour arriver au but, et il les en félicita chaleureusement.

Après une collation fort appréciée, il remit un cadeau à chaque membre de l'équipe et aux contrôleurs invités, ainsi qu'à M. Coppesmette, chef de dépôt, qui a toujours efficacement stimulé son personnel. Mme Coppesmette ne fut pas oubliée dans cette distribution de cadeaux-souvenirs.

Dans la meilleure ambiance, on se retrouva rapidement sur la piste de danse et la fête se poursuit jusqu'à des heures très matinales.

La Sécurité sur le chemin du travail :

Trois raisons pour porter votre ceinture de sécurité

1. Votre vie.

Une étude approfondie menée en Suède sur 28.000 accidents de la route a montré :

- que plus de la moitié des tués l'ont été dans des collisions à **moins de 60 km/h**.
- qu'il y avait déjà des tués dans des collisions à partir de 20 km/h, parmi ceux qui **ne portaient pas** de ceinture.
- qu'il n'y avait **aucun** tué dans des collisions à moins de 95 km/h, parmi ceux qui **portaient** leur ceinture.

2. Votre visage.

Dans une collision contre un mur à 40 km/h, les occupants sont précipités vers l'avant avec une force de 3.000 kg.

Une ceinture résiste à cette force (mais non vos bras).

Ainsi une ceinture de sécurité évite que l'on soit projeté, tête en avant, à travers le pare-brise.

3. Votre famille.

Si vous ne portez pas de ceinture de sécurité pour vous-même, faites-le pour ceux qui tiennent à vous et qui voudraient vous garder sain et sauf.

(Conseil Supérieur de la Sécurité Routière)