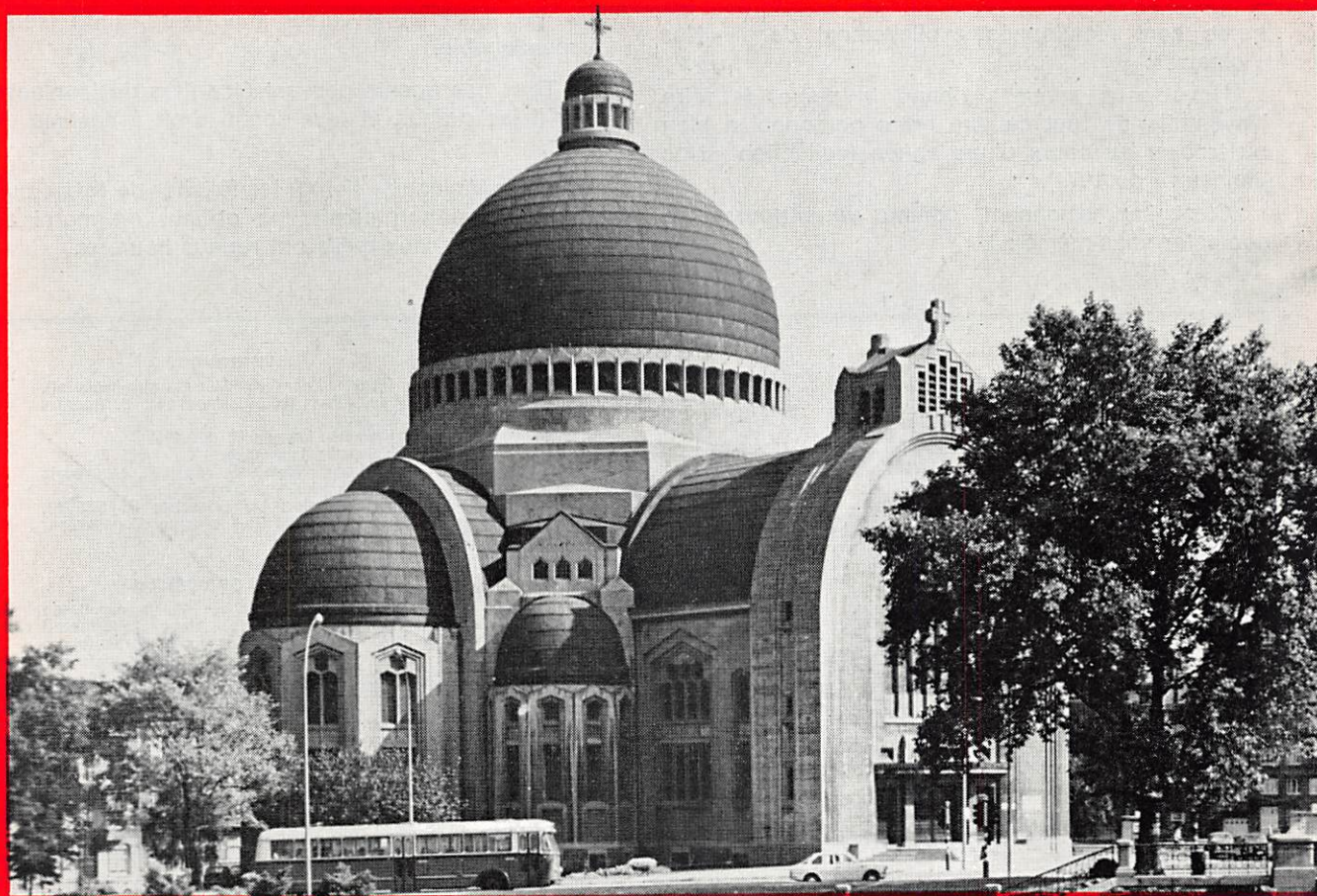


NOS VICINAUX



Un de nos autobus devant l'église St-Vincent à Liège. (Photo E. Roels).

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.

SEPTEMBRE-OCTOBRE 1975

30^e ANNEE - N^o 178

LES HOMMES HONNÊTES À L'HONNEUR

Depuis nombre d'années, notre journal d'entreprise publie une chronique qui ne retient peut-être pas toujours toute l'attention voulue. Il s'agit des « Actes de probité », comme nos lecteurs s'en sont certainement déjà doutés à la lecture du titre de cet article.

Cette rubrique mentionne le nom des membres du personnel ayant remis à leur chef des sommes d'argent ou des objets trouvés au cours de leur service, ainsi que le montant des sommes ou la nature des objets trouvés.

Pour ceux qui ne l'ont pas encore remarqué ou qui l'ont oublié, nous signalons, ou nous rappelons, que le nom des agents ayant trouvé des sommes inférieures à 500 F n'y est pas repris. A un moment donné, il a fallu se résoudre à les passer sous silence ... parce que leur nombre était vraiment trop important. Faut-il qu'il y ait des honnêtes gens à la S.N.C.V. !

Notre hommage de ce jour s'adresse évidemment aussi à tous ces agents non cités, dont les mérites sont tout aussi grands que ceux des agents dont les noms sont mentionnés explicitement dans « Nos Vicinaux ».

Nous nous sommes donné la peine de faire l'inventaire de tout ce que notre personnel a bien pu trouver au cours d'une année (collection « Nos Vicinaux » de 1974).

C'est impressionnant, comme vous pourrez le constater vous-même :

- des sommes d'argent pour un total de 691.732 F (ne comprend pas les sommes inférieures à 500 F);
- 3 carnets de chèques;
- 5 chèques;
- 9 bijoux;
- 3 radios;
- 36 montres;
- 65 portefeuilles;
- 36 porte-monnaie;
- 32 sacs de dame et autres;
- 4 appareils de photographie;
- 3 machines à écrire etc.

Parmi les sommes d'argent, il y en a huit qui dépassent les 10.000 F. Le montant de la plus grosse somme trouvée s'élève à 22.487 F. Au total, 346 agents ont rentré des valeurs et objets oubliés par leurs propriétaires dans nos voitures ou installations.

Ces agents peuvent avoir la satisfaction d'avoir fait le bonheur de toutes les personnes qui ont peut-être cru, un moment, leur bien perdu à jamais et s'en désolaient; pour certains, sans aucun doute, ce bien était d'une valeur importante, voire même irremplaçable.

Tous ces agents peuvent être fiers de leur acte, car il les grandit et leur donne droit à l'estime de tous.

« Nos Vicinaux » tient à les féliciter de tout cœur, leur marque son admiration et leur dit merci au nom de tous ceux qu'ils ont rendus heureux.

ACTES DE PROBITÉ

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

ANVERS

Tjalkstraat : Baetens A. (portefeuille + 1.138 F), Van Rumst N. (porte-monnaie + 426 F), Adams L. (portefeuille + 3.650 F), Geraerts G. (sac de dame + 15.400 F), Didelez F. (serviette + 850 F + documents divers), De Smet A. (porte-monnaie + 1.790 F), Cornelis A. (portefeuille + 1.645 F), Lammers G. (portefeuille + 505 F).
Turnhout : Gevers E. (porte-monnaie + 2.220 F), Proost A. (portefeuille + 1.080 F), Dierckx F. (portefeuille + 1.590 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : Claus H. (810 F), Bouque W. (1.313 F), Van de Voorde R. (2.152 F), Schiettecatte J. (590 F), Vanderbeken A. (2.200 F).
Gand-St-Pierre : Van Acker Fr. (1.387 F), Leclair W. (610 F), De Neve D. (2.910 F).
Hamme : Van Olmen O. (1.820 F).
Hofstade : Droesbeke M. (6.882 F).
St-Nicolas : Aerts R. (4.517 F).

HAINAUT

Mons : Debay M. (porte-monnaie + 8.559 F).
Charleroi : Frisque H. (porte-monnaie + 850 F), Bossart M. (500 F).

Jumet : Altruy M. (portefeuille + 800 F), Hardy M. (1.732 F), Oerlemans M. (11.530 F).

Nalinnes : Scohier S. (porte-monnaie + 4.970 F).
Trazegnies : Wittcock A. (montre de dame).

NAMUR-LUXEMBOURG

Arlon : Collin Y. (portefeuille + 1.000 F).
Dinant : Damiot T. (montre de dame).
Florennes : Crepin N. (1.240 F), Tambour F. (5.500 F).
Florenville : Camus M. (2.400 F).
Forville : Demaerschalk A. (4.750 F).
Havelange : Henrard M. (3.416 F).
Namur : Clausse R. (radio-cassette), Grandjean L. (533 F), Fayt F. (1.435 F), Delorge A. (montre).
Ohey : Jadot J. (3.408 F).

LIEGE

Bassenge : Jans P. (2.070 F).
Eupen : Vleeschouwer (3.861 F), Leclercq H. (2.760 F).
Omali : Baltus (3.520 F), Dengis A. (3.500 F), Mouton F. (2.407 F), Pasteels V. (1.059 F).
Rocourt : Proesmans (1.120 F), Marx L. (2.432 F + 9.70 FF).
Warzée : Bosse E. (5.150 F + 10 billets Loterie Nationale), Balaine R. (1.000 F).

BRABANT

Anderlecht : Mathieu R. (porte-monnaie + 3.454 F).
La Roue : Kieckens H. (portefeuille + 770 F), Van Craenenbroeck T. (porte-monnaie + 353 F).
Tielt : Cauwberghs J. (portefeuille + 11.770 F).

LIMBOURG

Genk : Leenders M. (montre-bracelet), Segers P. (1.100 F), Knockaert D. (montre de dame).
Hasselt : Leynen R. (620 F).
Koersel : Lathouwers A. (1.625 F).
St-Trond : Breels R. (1.557 F), Moeyaerts P. (appareil de photographie).
Tessenderlo : De Bosscher B. (715 F), Berckx F. (12.070 F + chèque d'une valeur de 15.156 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Millecam P. (appareil de photographie + sac), Maes C. (appareil de photographie), Vroman A. (bracelet en or), Schockaert W. (porte-monnaie + 1.012 F).
Courtrai : Vandamme P. (sac à main + 1.155 F), Vanderbruggen A. (porte-monnaie + 695 F), Vandeplassche J.P. (porte-monnaie + 7.000 F), Vandamme N. (radio-cassette), Lernout W. (6.600 F), Knockaert G. (597 F), Coopman G. (1.446 F).
Ostende : Vancoillie (portefeuille + 7031 F), Naessens R. (portefeuille + 1.580 F), Vanhofstraeten K. (portefeuille + 550 F), Nys A. (portefeuille + 636 F), Stafford M. (sac à main + 2.711 F), Pilaert M. (portefeuille + 598 F), Ragaert J.P. (sac à main + 16.800 F), Cloet M. (sac à main + 1.207 F), Vermeulen D. (sac à main + 410 DM), Brackx A. (portefeuille + 600 F), Deschacht D. (porte-monnaie + 1.170 F), Lejeune J. (sac à main + 525 F), Hallemeesch R. (sac à main + 1.280 F), Coolsaet F. (portefeuille + 3.060 F), Boedt F. (portefeuille + 1.240 F), Deroo M. (portefeuille + 1.240 F), Van Eessen L. (portefeuille + 100 DM + 300 F), Vandermeirsch E. (portefeuille + 1 livre sterling + 500 F).

Le départ en retraite de M. Henri Royen, directeur du Groupe du Hainaut



A Mons

Le 14 août dernier, le personnel appointé des réseaux de Mons - Centre - Tournai avait organisé une manifestation d'hommage en l'honneur de M. H. Royen, à l'occasion de sa mise à la retraite. Une délégation importante de la région de Charleroi avait tenu à assister à cette cérémonie.

Dans son introduction, M. Pourveur, ingénieur en chef, souligna le désir profond du personnel de témoigner à son directeur sa déférence et sa reconnaissance :

Malgré les barrières que peuvent dresser les règlements et les contingences inhérentes à la fonction, des sentiments, même parfois peu exprimés, se développent et n'apparaissent clairement qu'au moment de la séparation.

Le métier de directeur n'est pas chose aisée et le cœur doit, bien souvent, s'effacer devant des obligations strictes et parfois peu populaires.

Je sais, M. Royen, que vous avez toujours pesé les décisions graves que vous avez dû prendre et que vous y avez toujours laissé au cœur la plus grande part possible, étant conscient des répercussions sociales et familiales de ces décisions. (...)

Affecté au dépôt de Marloie, le 1er novembre 1937, M. Royen doit se familiariser avec la traction « Vapeur » et affronter les problèmes que pose ce genre d'exploitation.

Les progrès de la technique font disparaître ce mode de traction, qui sera remplacé par les autorails. Ceux-ci devront, à leur tour, céder la place aux autobus. (...)

Plus tard, M. Royen se voit confier la responsabilité des ateliers et des centres d'entretien du Groupe de Namur-Luxembourg.

En 1963, il est appelé à la Direction du Groupe du Hainaut où l'attend une tâche importante et difficile.

En effet, outre la nouvelle adaptation que réclame le réseau électrique important du Hainaut, la nouvelle orientation de la politique des transports amène, ligne après ligne, leur substitution par des autobus.

Cet important problème soulève de nombreuses difficultés, tant sur le plan administratif que sur le plan technique.

De plus, le reclassement du personnel touché par la substitution nécessite des décisions délicates, car il faut ménager les intérêts de la Société et la situation professionnelle des intéressés.

Vous avez su y faire face avec bonheur.

M. Pourveur passa ensuite la parole à Mlle Estiévenart qui, en raison de son ancienneté à la S.N.C.V., était tout indiquée pour être l'interprète de ses collègues.

Après avoir décrit la situation financière de la Société

dont la dégradation s'accroissait d'année en année, Mlle Estiévenart résuma ainsi l'action que M. Royen mena pour en atténuer la gravité :

Comprenant que la lutte pour la sauvegarde de la Société devait être entreprise immédiatement, vous avez orienté votre action vers des buts bien définis.

Tout d'abord, vous avez supprimé, dans la mesure du possible, les kilomètres improductifs ou largement déficitaires; ensuite, vous avez recherché une affectation plus rationnelle du personnel et, enfin, vous avez pratiqué une politique d'économie.

Toutefois, d'année en année s'est poursuivie l'escalade entre l'augmentation des salaires et leur répercussion sur le prix des matières et des services, rendant la lutte impossible et perdue d'avance, d'autant plus que les tarifs S.N.C.V. ne subissaient que de rares augmentations, hors de proportion avec la courbe ascendante des dépenses.

Malgré tout, respectueux des deniers publics, vous avez continué la lutte, afin de limiter les dégâts, persuadé que vous étiez que l'intervention de l'Etat ne légitime pas le gaspillage; nul ne sait ce qu'aurait été la situation sans votre travail acharné de tous les instants. (...)

Cependant, ces préoccupations si lourdes ne vous ont pas empêché d'avoir toujours une oreille bienveillante pour votre personnel et vous avez sans cesse été attentif aux événements heureux ou malheureux de nos familles, ce dont nous sommes très reconnaissants.

Après avoir souhaité une heureuse retraite à son directeur, le personnel lui offrit une très jolie aquarelle et une pendule de style. Le verre de l'amitié clôtura, dans une ambiance très sympathique, cette cérémonie d'adieu.

A Charleroi

Le 18 août, la même manifestation se déroula à Charleroi en présence d'une délégation venue de Mons.

M. Monoyer, chef de service, prit la parole :

Nous voici réunis afin de congratuler l'un d'entre nous, parvenu au terme de sa carrière. C'est avec intention que je me permets de dire « l'un d'entre nous »; en effet, bien que vous soyez le premier fonctionnaire du Groupe, vous avez su, cher Monsieur le directeur Royen, au cours des 12 années passées au Hainaut, faire oublier souvent votre grade et vos prérogatives par une cordialité et une simplicité qui allaient toujours droit au cœur de vos subordonnés.

Jamais, dans les nombreux contacts que vous avez eus avec votre personnel, vous n'avez oublié de voir l'homme et sa famille, derrière le subordonné.

Après avoir déclaré combien ce départ apportait de regrets à Charleroi, M. Monoyer rappela en ces termes l'action de M. Royen.

Votre clairvoyance, votre grande expérience de l'Administration, vos immenses connaissances techniques ont fait de vous un « Grand Directeur ».

A la tête du Groupe certainement le plus malaisé à diriger de toute la Belgique vicinale et dont l'étendue et la densité du réseau vous ont causé bien des soucis et des efforts, vous avez eu le très grand mérite de diriger une économie difficile dans une atmosphère souvent tendue.

Nul plus que vous n'avait le souci d'offrir au public, que nous servons tous, un service de la meilleure qualité avec la plus grande économie de moyens.

M. Monoyer rappela également l'effort exigé de M. Royen pour rétablir le réseau du Luxembourg, gravement endommagé à la suite de l'invasion des Ardennes en 1944. Il souligna ensuite la soif d'activité et la vitalité débordante qui animent encore M. Royen et il eut cette image :

Nous croyons que vous allez désormais utiliser cette belle santé et cette vitalité étonnante à maintenir votre retraite, si j'ose dire, en pleine activité.

M. Monoyer lui remit ensuite, au nom du personnel, trois volumes magnifiques d'un haut degré de culture.

M. Fohal, inspecteur technique, au nom de ses services, masqua la mélancolie que lui inspirait le départ de M. Royen par un discours rempli d'humour et d'esprit et par un joli poème intitulé : « Le Pensionné ».

Comme il l'avait fait à Mons, M. Royen remercia avec émotion, rappela brièvement sa carrière et fit ressortir les différences essentielles existant entre les deux réseaux d'exploitation qu'il a connus :

- d'une part, le réseau peu dense et formé de centres isolés au Luxembourg,
- d'autre part, le réseau très serré et continu au Hainaut.

Il souligna également le caractère différent de la population de ces régions : agricole pour le Luxembourg et ouvrier pour le Hainaut.

Après avoir présenté M. Pourveur comme son successeur, il lui souhaila une carrière féconde et pleine de satisfactions.

M. Royen se réjouit d'éprouver, au moment du départ, le sentiment de contentement que donnent une vie bien remplie et une carrière exercée le mieux possible; il souhaila à chacun de ressentir la même satisfaction au moment de la retraite.

La réunion prit fin dans une atmosphère très cordiale.

*
**



M. Royen, entouré de M. Pourveur, ingénieur en chef et de M. Etienne, ingénieur, écoutant le discours de M. Monoyer, chef de service.

M. Royen est parti à la retraite le 21 août 1975, après 38 ans de service à la Société nationale.

Né le 21-8-1910 à Engis, il conquiert le diplôme d'ingénieur civil des mines à l'Université de Liège en 1933; il fit ses débuts aux usines Thiriard à Liège et entra à la S.N.C.V. le 1er novembre 1937.

Il fut attaché comme ingénieur au Groupe d'exploitation du Luxembourg, dont il dirigera rapidement tous les services. Après l'offensive allemande de fin 1944, il se distingua particulièrement pour rétablir, par des moyens de fortune, les ouvrages d'art détruits au cours des hostilités.

En 1949, il fut nommé ingénieur principal-chef de service et, en 1957, il obtint sa nomination d'ingénieur en chef.

Le 1-1-1963, il fut transféré au Groupe du Hainaut en tant qu'adjoint direct de M. Kennes, directeur, et fut promu ingénieur en chef-chef de service. C'est dans le Groupe du Hainaut qu'il allait donner la pleine mesure de ses talents d'homme d'action et de cœur.

En séance du 15 septembre 1965, le Conseil d'Administration le désigna pour diriger le Groupe du Hainaut et le promut directeur, en succession de M. Kennes.

Nous présentons à M. Royen nos vœux les meilleurs pour une longue et heureuse retraite.

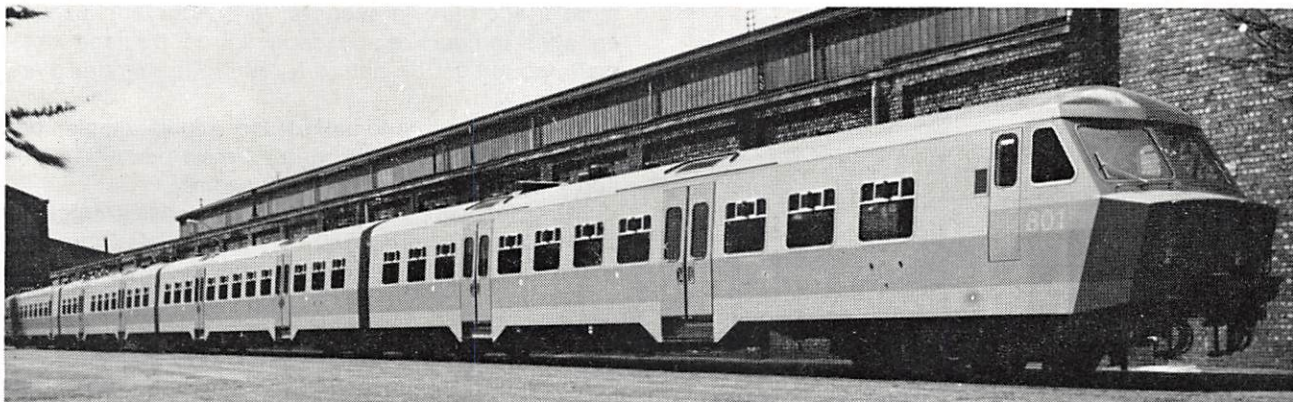
M. Pourveur, ingénieur en chef, est nommé chef du Groupe du Hainaut

En sa séance du 2 septembre 1975, le Conseil d'Administration a désigné M. Pourveur comme chef de Groupe du Hainaut, en remplacement de M. Royen, directeur, parti en retraite.

Le 1er juin 1951, M. Pourveur entra en service comme ingénieur au Groupe du Hainaut, où il resta pendant toute sa carrière. Il fut nommé ingénieur principal-chef de service le 1-6-1959 et promu ingénieur en chef le 1-1-1963.



DES AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES QUADRUPLES À LA S.N.C.B.



Le lundi 7 juillet dernier a eu lieu, en présence de nombreuses personnalités, dont M. Chabert, ministre des Communications, la présentation de la première automotrice quadruple de la S.N.C.B. Notre Société était représentée à la cérémonie par M. Henrard, directeur des Services Techniques, M. Vanderfaellie, directeur E.P. et M. Vervaet, chef de Groupe.

Cette automotrice est la première d'une série de 32 unités destinées à la S.N.C.B. et représente un grand pas en avant sur la voie de la modernisation et de la réalisation d'un outil de transport moderne plus confortable. Elle est de conception nouvelle et comporte de nombreuses innovations techniques dans le domaine de la vitesse, du confort et de la sécurité, sans oublier la forme et le design.

Les premières unités seront affectées à la relation Charleroi - Bruxelles - Anvers, qui compte parmi les plus utilisées de la S.N.C.B. Elles rajeuniront le parc du matériel utilisé sur cette artère importante, qui fut la première à être électrifiée.

Les nouvelles automotrices, d'une longueur totale d'environ 99 mètres, offrent 358 places assis, dont 56 en première classe et 302 en deuxième classe, et au surplus — si nécessaire — 140 places debout, soit quelque 500 places au total.

La rame complète, d'un poids de 216 tonnes, a une puissance totale de 1.536 kw et peut atteindre une vitesse de 140 km/h.

Pour augmenter le confort des voyageurs, l'écartement des sièges a été augmenté de 100 mm, ce qui offre plus d'espace pour les genoux et les jambes. Le chauffage est assuré par une installation à air pulsé, de 10 renouvellements par heure; chaque compartiment possède un réglage de température et un système de ventilation atteignant 30 renouvellements par heure. Un départ et un freinage rapides et sans à-coups sont réalisés grâce à un équipement de traction électrique moderne à base de thyristors, qui contribue, en outre, à une économie sensible d'énergie.

La caisse de chaque voiture est d'un type très robuste et a subi des tests sévères, parmi lesquels

des mesures de tension et de déformation par suite de compression et de traction.

Le nez du véhicule a été renforcé et redessiné; sa nouvelle forme assure mieux la sécurité du conducteur. La cabine de conduite, placée à un niveau élevé, occupe toute la largeur de la voiture et procure une meilleure visibilité et plus de confort au conducteur.

Aux extrémités de la voiture, des éléments déformables ont été prévus pour augmenter encore la sécurité des voyageurs.

Les portes d'accès à commande électropneumatique sont d'un type nouveau. En s'ouvrant, ces portes virent vers l'extérieur et coulissent ensuite parallèlement le long de la paroi latérale du véhicule. De plus, elles sont équipées de bords sensibles: si, lors de la fermeture, un voyageur est coincé par un battant de porte, celle-ci s'ouvre automatiquement et se referme dès que l'obstacle a disparu.

Un accès a été spécialement aménagé pour permettre aux handicapés, se déplaçant en fauteuil roulant, de se servir des rampes mobiles mises à leur disposition dans certaines gares importantes.

En ce qui concerne la finition de la voiture, les teintes de la peinture extérieure qui caractériseront la nouvelle génération de matériel S.N.C.B. sautent immédiatement aux yeux: sur les faces latérales, une couleur gris-souris et une ceinture orange; le toit est peint en gris-ardoise.

L'aménagement intérieur a été réalisé à l'aide de matériaux modernes, choisis notamment en fonction de leur aspect décoratif, de leur résistance au feu et de leur facilité d'entretien.

Les couleurs des revêtements, où l'orange domine, créent une harmonie d'ensemble très agréable à la vue. Y contribuent les luminaires avec lampes fluorescentes placées transversalement et capots presque entièrement encastrés, le revêtement des languettes et des sièges, etc.

Le nouveau matériel S.N.C.B. constitue une réussite qui sera appréciée par les voyageurs, nous n'en doutons pas. Décidément, les moyens de transport en commun se modernisent résolument.

LES RÉGLEURS DE FREIN AUTOMATIQUES

Comme nous l'avons exposé dans le n° 174 (janvier-février 1975) de Nos Vicinaux, nos services procèdent régulièrement à des essais de nouveaux appareils, dispositifs, matériaux etc. Parmi les essais couronnés de succès — il y en a toujours qui n'aboutissent pas, bien entendu — nous voulons attirer l'attention cette fois sur les régleurs de frein automatiques, qui améliorent la sécurité de conduite de nos autobus.

Les essais avec les régleurs de frein automatiques ont commencé, à la S.N.C.V., en 1971; à l'époque, une quinzaine de nos autobus en furent équipés.

Ces essais furent suivis de près et les résultats obtenus analysés minutieusement. Ceux-ci s'avèrent si encourageants que d'autres lots de véhicules furent également munis de régleurs de frein automatiques.

Eu égard aux résultats satisfaisants obtenus, lesdits régleurs furent montés systématiquement sur nos autobus, dès le début de 1974. Dans un proche avenir, près de quinze cents de nos autobus au total, sur un parc de quelque 2.300 véhicules, en seront pourvus. Le cliché illustrant cet article montre un des types de régleur automatique actuellement en service.

Mais au fait, de quoi s'agit-il ? Grosso modo, le régleur de frein est un levier commandé par le piston du cylindre de frein.

A chaque pression sur la pédale, les garnitures de frein s'appliquent sur le tambour, afin d'obtenir le freinage du véhicule. Les régleurs automatiques améliorent sensiblement les conditions dans lesquelles s'effectue le freinage, en assurant en permanence une distance constante et optimale entre le tambour et les garnitures du frein, quelle que soit l'usure de celles-ci. Il n'y a plus lieu de régler les freins manuellement en vue de maintenir ladite distance dans les limites nécessaires pour un freinage efficace.

Le régleur automatique rattrape l'usure des garnitures de frein, et cela se fait automatiquement pendant que le véhicule roule, sans aucune intervention humaine.

Cela signifie que les freins sont toujours bien réglés et qu'ils répondent constamment de la même manière aux sollicitations du conducteur; ceci a son importance car, ne l'oublions pas, nos conducteurs sont amenés à conduire indistinctement tous les véhicules d'un dépôt, suivant le service à effectuer, le jour de la semaine etc.

Parce que le « jeu » entre le tambour et les garnitures du frein est pour ainsi dire constant sur cha-

cune des roues, l'effet du freinage est toujours parfaitement équilibré et réparti uniformément. Ce « jeu », qui ne se modifie pas en cours de service, est fixé d'avance pour chaque type de véhicule, en fonction de la course de la tige du piston du cylindre de frein.

Le régleur automatique contribue donc certainement à accroître la sécurité; le conducteur dispose en effet toujours d'une capacité de freinage optimale, ce qui est de nature à réduire le nombre d'accidents.

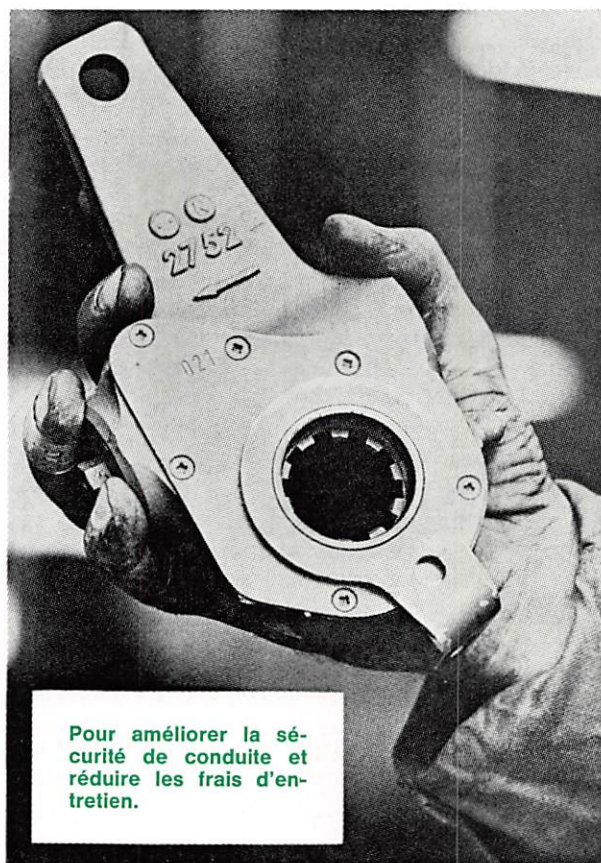
Si le régleur automatique se justifie amplement au point de vue de la sécurité, il n'est pas à négliger non plus pour des raisons d'économie.

Au cours des entretiens périodiques, il suffit de vérifier la position du trait sur la came de frein, afin de connaître le degré d'usure des garnitures.

D'autre part, il n'y a plus lieu d'effectuer le réglage des freins entre deux entretiens périodiques, ni même lors des petits entretiens, ce qui arrivait fréquemment auparavant et nécessitait la rentrée des autobus, avec toutes les pertes de temps qui en découlaient. Le temps d'immobilisation de nos véhicules en a été réduit et leur rentabilité en a été accrue d'autant.

Enfin, avec le système de réglage automatique, une usure plus régulière des garnitures de frein est obtenue; de ce fait, leur durée de vie augmente, ce qui diminue nos frais d'achat de matériel.

Pour terminer, nous signalerons encore que des régleurs de frein automatiques sont utilisés avec succès, depuis plusieurs décennies déjà, sur des véhicules sur rails : locomotives, rames de métro, tramways et wagons.



Pour améliorer la sécurité de conduite et réduire les frais d'entretien.

Un régleur de frein. (Photo SAB).

M. L. Cornellie, directeur du Secrétariat et du Service des Finances

Le 2 septembre dernier, le Conseil d'Administration a promu M. L. Cornellie, inspecteur en chef-conseiller juridique, au grade de directeur du Secrétariat et des Finances. Il succède ainsi à M. Legein, à la retraite depuis le 16 août dernier.

M. Cornellie, docteur en droit, entra au service de la S.N.C.V. le 23-9-1940. Il fut affecté au Service Financier et eut à s'occuper de toutes les activités de ce service. Il fut nommé secrétaire d'administration le 1-1-1949, conseiller adjoint le 1-1-1951 et inspecteur en chef le 1-1-1960.

Il passa au service juridique le 1-1-1963 et y traita les nombreux problèmes de cet ordre qui se posent aux divers services de la Société nationale; il fut nommé inspecteur en chef, remplaçant du directeur du Secrétariat et des Finances le 1-9-1974.



TAUX D'ALCOOLÉMIE : 0,8 QUE PUIS-JE BOIRE ?

Il est pratiquement impossible de répondre sans ambages à cette question qui, depuis peu, préoccupe bon nombre de nos concitoyens.

La résistance à la boisson dépend en effet de plusieurs facteurs, et notamment :

- **de la corpulence du buveur.**
L'alcool agit davantage sur les « poids légers »;
- **du processus de diffusion** de l'alcool dans l'organisme.
Et ce processus est personnel;
- **du rythme d'absorption** (et, bien sûr, de la quantité consommée);
- **du degré d'alcool;**
- **du fait d'être à jeun ou non.**
A jeun, l'alcoolémie est de 30 % plus élevée;
- **du mauvais fonctionnement des organes** (estomac, intestins);
- **de la sensibilité individuelle et des circonstances du moment.**

Sont particulièrement vulnérables :

les jeunes, les femmes, les buveurs occasionnels, les toxicomanes ou même, plus simplement, les pharmacomanes (c'est-à-dire tous ceux — et ils

sont très nombreux — qui ont pris l'habitude d'avaler des calmants, des tranquillisants ou qui, désireux de maigrir, prennent des amphétamines). De même les personnes fatiguées, surmenées, nerveuses, anxieuses ou déprimées subiront plus vite l'influence de l'alcool.

Tout ceci revient à dire qu'un seul verre peut déjà perturber le comportement d'un conducteur et, à plus forte raison, d'une conductrice. C'est si vrai qu'en Bulgarie et en Hongrie, le taux d'alcoolémie punissable est de 0,01 g...

A partir de deux verres de bière (ou d'un tiers de litre de vin, ou de deux petits apéritifs, ou encore d'un « très petit » whisky), l'appréciation des distances et de la vitesse est déjà faussée (on croit avoir le temps de « doubler »...).

Au-delà de ces quantités, le conducteur commence à se sentir sûr de lui. Sa capacité de concentration s'altère. Ses mouvements sont moins précis. Son champ visuel (vision latérale principalement) s'amenuise. Il devient rêveur (ou, au contraire, « sportif ») et roule plus vite. Les autres lui paraissent maladroits, empruntés...

Dès lors, peut-on fixer un seuil ? Certains s'accordent à dire que 4 verres de bière de 25 cl ou une demi-bouteille de vin, ou 2 « petits » whiskies, correspondent plus ou moins au fameux 0,8. Et que l'on peut même aller un petit peu plus loin si ces boissons sont prises lors d'un repas copieux. Ce sera vrai pour les uns et faux pour les autres. Nous venons de le voir.

En conséquence, c'est l'analyse de leur sang qui fera foi. Cette analyse dont le résultat, ne l'oublions pas, peut aussi bien innocenter que dénoncer.

Il ne faut pas voir que le mauvais côté des choses...

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Frederik chez Boone L. (St-Job-in-'t Goor).

ANVERS

Melina chez Lathouwers H. (Berendrecht).
Gino chez Leppens Fr. (Turnhout).
Gert chez Van der Veken M. (Oud-Turnhout).
Tom chez Van den Eynde C. (Baal).
Kristof chez Van Loo A. (St-Katelijne-Waver).
Stefaan chez Huys G. (Kapellen).
Tom chez Van den Bempt J. (Vorselaar).

FLANDRE ORIENTALE

Wim chez De Prycker A. (Gand).
Gino chez De Brabander J. (Nieuwkerken).
Denis chez Bracke Y. (Laarne).

HAINAUT

Laurence chez Liégeois J.-Cl. (Baudour).
Ingrid chez Herbinia R. (Ransart).
Quentin chez Dethier W. (Pont-à-Celles).
Angélique chez Wanschoor F. (Marcinelle).
Magaly chez Tebbak M. (Haine-St-Pierre).
Pascale chez Corouge Cl. (Strée).
Sophie chez Corouge Cl. (Strée).
Christophe chez Evrard G. (Strépy-Bracquegnies).
Magali chez Desclin J. (Luttre).
Marjorie chez Opsommer M. (Pâturages).
Eric chez Lété G. (Quaregnon).
Christine chez Moureau M. (Hautrage).
Angélique chez Heynen Ph. (Châtelet).
Natalie chez Simon J. (Strépy-Bracquegnies).

NAMUR

Stephanie chez Delsaux E. (Beuzet).
Luc chez Georges N. (Bourliers).
Marlene chez Ligot B. (Seilles).
Natalie chez Dejaifve G. (Oteppe).

LIEGE

Joëlle chez Colyns F. (Warzée).
Solange chez Bille J. (Bellaire).
Frédéric chez Hubin L. (Warnant-Dreye).

BRABANT

Fanny chez Detienne C. (Loupigne).
Johan chez Daems W. (Lubbeek).
Christel chez De Muylder G. (St.-Kw.-Lennik).
David chez Schuyten M. (Bekkevoort).
Benny chez Van Kalck C. (Louvain).
Isabelle chez Arijis J. (Meerbeke).
Sofie chez Pauwels A. (Herselt).
Marc chez Raemdonck J. (Marbais).

LIMBOURG

Anja chez Buttiens J. (Zepperen).
Danny chez Noelanders R. (Gelmen).
Veerle chez Brouwers R. (Kinrooi).
David chez Rutten W. (Zolder).
Kurt chez Hermans G. (Kuringen).
Tom chez Gielen J. (Genk).
Stijn chez Hermans B. (Alken).
Els chez Appeltans J. (Kortenaken).
Sandra chez Hindrixx H. (Opitter).

FLANDRE OCCIDENTALE

Bianca chez Rosseel R. (Adinkerke).
Saskia chez Coolsaet F. (Klemskerke).
Bart chez Van Deursen A. (Knokke-Heist).
Christophe chez Thiel A. (Bruges).
Nancy chez Aneca M. (Ostende).
Wendy chez Vandenbroucke J. (Bruges).

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Rodberg J.-P. a épousé Mlle Collignon M.
Mlle Geevaert M.-Cl. a épousé M. De Clerck A.
Mlle Schruers A.-M. a épousé M. Dams P.

ANVERS

Goossens W. a épousé Mlle Van den Kin-
schot M.
Sjouwerman R. a épousé Mlle De Vos M.

FLANDRE ORIENTALE

Van Steenbrugge E. a épousé Mlle Algoet A.
Leunis W. a épousé Mlle Ost A.

HAINAUT

Hainaut S. a épousé Mlle Cianci M.-T.
Franz B. a épousé Mlle Cluyse M.
Tielmance R. a épousé Mlle Duvivier M.
Swalens J. a épousé Mlle Dietrich M.-Chr.
Lefebvre A. a épousé Mlle Jandrain L.
Jeunehomme M. a épousé Mlle Van Ker-
hove N.

NAMUR

Decruynaere Ph. a épousé Mlle Dalebroux M.
Ducrot J. a épousé Mlle Montfort M.
Pisvin J.-M. a épousé Mlle Georges Chr.
Fromont J. a épousé Mlle Boulard F.
François J.-Ph. a épousé Mlle Gretz M.-P.
Rossi F. a épousé Mlle Vanderuse Y.

LIEGE

Bormans G. a épousé Mlle Giroul E.
Bloom R. a épousé Mlle Antoniali I.

BRABANT

Thesias J. a épousé Mlle Janssens M.-J.
Dialinas G. a épousé Mlle Vandekerckho-
ven L.
Michiels C. a épousé Mlle Nuylaert D.
De Muylder G. a épousé Mlle Van den Nest A.
Timmermans J. a épousé Mlle Willems G.

LIMBOURG

Berben G. a épousé Mlle Langens G.
Bijloos A. a épousé Mlle Groenen A.
Roosen M. a épousé Mlle Myny M.-L.
Mlle Eyletten J. a épousé M. Piskor J.

FLANDRE OCCIDENTALE

Beuckelaere Y. a épousé Mlle Van Mouf-
faert V.
Bouvé P. a épousé Mlle Zoete N.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de juillet et août 1975

	Années de service
ANVERS	
Aerts H., conducteur-receveur AB	33
Dielen A., receveur	31
Herrijgers J., conducteur-receveur AB	46
Van Tongerloo F., conducteur-receveur AB	46
Van der Veken L., brigadier	49
HAINAUT	
Debry A., conducteur él.	42
Buisseret N., premier ouvrier qualifié	33
Depasse R., ouvrier d'élite	30
Dumont A., piocheur	15
Rutten L., premier ouvrier qualifié	44
Van Osmael A., conducteur él.	37
NAMUR-LUXEMBOURG	
Jacoby Ch., cond.-recev. AB, mécanicien	34
LIEGE	
Lakey O., conducteur-receveur AB	28
Medart L., ouvrier semi-qualifié	25
BRABANT	
Ausseloos E., conducteur-receveur AB	35
Tuyls J., ouvrier qualifié 1ère cl.	31
Jossa C., ouvrier qualifié	32
De Wit J., conducteur-receveur AB	32
Sedeyn H., piocheur	16
Segers R., ouvrier semi-qualifié	40
Van Loo F., ouvrier qualifié	48
Vinck F., receveur	35
FLANDRE OCCIDENTALE	
Vandaele W., ouvrier d'élite	43
Bouquez J., conciergé	41

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
ANVERS	
Dierckx J.B., ouvrier qualifié	58
FLANDRE ORIENTALE	
Nijs A., rédacteur sélect.	62
BRABANT	
De Charleroi P., cond.-recev. AB	51

ALLOCATAIRES

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

ADMINISTRATION CENTRALE	
Mathijs E., rédacteur sélectionné	52
ANVERS	
Heydens S., ouvrier qualifié	73
Moonen P., ouvrier qualifié	87
Verelst J., piocheur	80
Willems A., conducteur él.	90
FLANDRE ORIENTALE	
Seys K., ouvrier qualifié	72
HAINAUT	
Briquemanne O., piocheur	72
Henseval E., conducteur él.	83
Gosselin E., conducteur él.	81
Rousseau A., chef de station 1ère cl.	73
Terwagne Ch., 1er contrôleur	70
Praet F., piocheur	80
Detry L., chef de dépôt 1ère cl.	83
NAMUR-LUXEMBOURG	
Lefebvre O., chef piocheur	82
Gratien R., cond.-recev. en chef AB	61
Houssier A., chef piocheur	74
Rondia G., manœuvre	74
LIEGE	
Mme Vos J., écoreuse	64
Magis J., conducteur AB	70
Salmon E., machiniste	81
Brassinne R., chef de serv. de 2e cl.	77
BRABANT	
Huygen J., piocheur	71
Janssens R., piocheur	76
Pologie L., conduct.-recev. él.	57
Eylenbosch E., cond.-recev. AB	60
Deboevere G., manœuvre	76
Broos R., ouvrier qualifié	80
De Boe R., ouvrier semi-qualifié	64
Rooseleir T., conducteur él.	61
Debot E., conducteur él.	74
Tuyaerts A., receveur	79
Van Belle A., receveur	80
De Wel Th., brigadier-tôlier	63
FLANDRE OCCIDENTALE	
Vandepitte I., conducteur él.	84
Logie J., chef de station 2e cl.	89
Vermeulen K., conducteur él.	87
Dumon E., receveur	56
Devacht H., conducteur él.	70
Volbrecht Th., contrôleur	71
Haezebrouck G., piocheur	85
Allemeersch V., conducteur él.	85

Administration Centrale

Le 3 août dernier, M. Edouard Mathijs s'éteignait après une longue et pénible maladie.

Né le 7-7-1923, il était entré en service le 13-9-1945 au Groupe d'Anvers et fut affecté au service Financier de l'Administration centrale le 2 janvier 1951. Il y fut nommé commis le 1-1-1952, rédacteur le 1-1-1954 et rédacteur sélectionné le 1-1-1962.

Il se dévoua toujours sans compter et accompagna son travail avec beaucoup de zèle et une grande conscience professionnelle.

« Nos Vicinaux » prie son épouse et sa fille d'accepter ses condoléances émues.

En vue de pourvoir à des remplacements et à des transferts d'agents, ont été engagés : le 1-6-1975, M. A. Baligant, dessinateur-rédacteur (direction T) et Mlle A.-M. Schruers, poinçonneuse (direction IG); le 1-7-1975, Mlle M.-M. Deceuninck, commis (direction P), M. F. Derycke, dessinateur-rédacteur (direction T), Mlle R. Hoefnagel, commis (direction IG) et M. E. Langendries, commis (direction S); le 7 juillet 1975, M. B. Blanckart, contremaître de 1ère classe (Hainaut VT); le 1-8-1975, Mlle S. Hastir, rédacteur (direction S) et Mlle G. Mauïen, poinçonneuse (direction IG).

Nous leur souhaitons la bienvenue.

Anvers

Le 16-7-1975, M. G. Vercoutter, commis, a été embauché pour le service du Mouvement.

Flandre orientale

Sont arrivées, le 16-6-1975, Mlles K. Avet, dactylographe, du Groupe de Flandre Occidentale et J. Van Goethem, poinçonneuse, de l'Administration centrale. M. H. De Klerck, commis, a été transféré de l'Administration centrale le 1-9-1975.

Hainaut

M. J. Ottevaere, commis, est venu du Groupe du Brabant, le 1-7-1975.

M. Charles DELYS, chef de mouvement de 2e classe, est pensionné

M. Delys commença sa carrière le 1er mars 1933, comme receveur sur les lignes vicinales du Tournaisis. Il fut nommé premier receveur le 1er octobre 1945 et promu contrôleur le 1er janvier 1948.



Il devint chef de mouvement de 2e classe le 1er janvier 1957 et atteignit l'âge de la pension le 18 mai 1975.

Il resta toujours affecté au dépôt de Tournai, où il vécut de près l'évolution des moyens de transport vicinaux et où il connut les difficultés d'exploitation pendant la dernière guerre mondiale.

Il était noté comme un agent exemplaire, qui s'acquittait de sa tâche avec beaucoup de dévouement et de compétence.

« Nos Vicinaux » lui souhaite de jouir encore de nombreuses années d'une retraite bien méritée.

Namur-Luxembourg

M. C. Rose, venant de l'Administration centrale, a rejoint nos rangs à Marloie, le 1-8-75, en qualité de chef de mouvement de 2e classe stagiaire.

Liège

Nous saluons l'entrée en service, le 16-7-1975, de Mlle L. Geuens, rédacteur.

Brabant

Pour le service T/AT à Cureghem, furent engagés, le 1-7-1975, M. W. Ubachs, commis, et le 1-8-1975, Mlle A. Heirman, commis.

Limbourg

M. L. EYCKMANS, conducteur-receveur d'autobus, à la pension après 48 années de service

Entré en service comme nettoyeur le 22-8-1927, M. L. Eyckmans devint apprenti-chauffeur le 1-7-1929 et ensuite conducteur d'autorail le 1-10-1934; il fut nommé machiniste de 1ère classe le 1-8-1947.

A la suite de la substitution de services d'autobus aux lignes ferrées, il devint conducteur d'autobus le 1-12-1954.



Le 1-1-1965, il était transféré au service des guichets de la caisse auxiliaire de Hasselt, où il fut pensionné, le 1-6-1975, après 48 années de dévouement à la S.N.C.V.

Nous souhaitons à M. Eyckmans, qui rendait toujours volontiers service à ses collègues, une longue et heureuse retraite, en compagnie de son épouse.

Flandre occidentale

A Bruges, M. E. Schatteman est arrivé de l'Administration centrale, en tant que chef de service de 1ère classe.

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. Vanderfaellie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

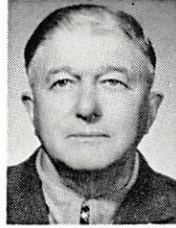
LES LONGUES CARRIERES



A. Bagnay
a débuté le 17-5-1935 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Spa.



R. Noël
a débuté le 21-10-1940 et a été mis à la pension comme receveur au Vivier d'Oie.



M. Lecocq
a débuté le 5-4-1939 et a été mis à la pension comme ouvrier qual. de 1ère cl. à Anderlues.



G. Gilson
a débuté le 25-9-1937 et a été mis à la pension comme conducteur él. à La Louvière.



P. Devos
a débuté le 22-5-1928 et a été mis à la pension comme conducteur él. au Vivier d'Oie.



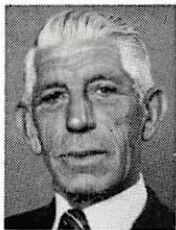
A. Bams
a débuté le 10-7-1933 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Cureghem.



R. Clauwaert
est entré en service le 2-2-1931; il a été mis à la pension comme receveur à Destelbergen..



R. Bil
est entré en service le 6-6-1935; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur él. à Cureghem.



L. Noël
est entré en service le 24-7-1927; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Florenville.



L. Pozzolo
est entré en service le 16-11-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier qual. à Assebroek.



Ph. Huyghe
est entré en service le 17-1-1938; il a été mis à la pension comme 1er ouvrier qual. à Destelbergen.



G. Keyaerts
est entré en service le 20-7-1937; il a été mis à la pension comme ouvrier qual. à Kessel-Lo.

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

TRAMBUS : Il me semble que vous n'avez pas bonne mine, mon ami.

CONDUCTEUR-RECEVEUR AB : Je ne suis pas encore entièrement remis de mes émotions, depuis que j'ai appris qu'un de mes amis a embouti l'arrière d'un camion avec sa voiture, hier soir. Il faisait noir. On suppose qu'il a mal calculé la distance qui le séparait du camion, ou qu'il roulait trop vite. Il est mort sur le coup.

T. : Dans ce cas, je comprends que vous ne vous sentiez pas très bien. Mais, à propos de vitesse, il faut quand même prendre ses précautions. Bien des gens pensent qu'il n'y a excès de vitesse que lorsqu'on dépasse l'allure réglementaire autorisée. En fait, on peut fort bien rouler trop vite, même en restant loin en deçà de la vitesse maximum tolérée.

C. : Je le sais, chef. L'excès de vitesse est une notion toute relative, car il faut toujours tenir compte des conditions atmosphériques, du moment de la journée, etc.

T. : En effet. On n'est pas obligé de rouler à la limite de la vitesse locale ou générale autorisée. On l'oublie trop souvent. Il s'agit de rester à tout instant maître de son véhicule, de manière à pouvoir s'arrêter à temps devant un obstacle. Il suffit d'adapter son allure à la disposition des lieux, à la circulation locale, au champ de visibilité, à l'état de la route et à celui du véhicule. Comme l'hiver approche, les conducteurs peuvent s'attendre à des routes glissantes ou rendues dangereuses par le brouillard. Ils doivent donc régler leur vitesse en conséquence. Celui qui roule à du 50 à l'heure (maximum autorisé : 60 km) sur une route couverte de givre ou de brouillard, avec une visibilité de 20 m à peine, se rend sans aucun doute coupable d'excès de vitesse, et les tribunaux en tiendront certainement compte en cas d'accident.

C. : J'ai déjà constaté, aussi, qu'un

grand danger guette parfois les conducteurs aux feux de signalisation.

T. : Oui, le feu est souvent au vert... pour la collision ! Si le feu passe au vert lorsque les conducteurs sont à 50 m de distance, cela ne les émeut pas. Mais, s'ils l'aperçoivent de loin, ils deviennent inquiets : passeront-ils ? Cette appréhension engendre de la vitesse, précisément au moment où la prudence s'impose.

En accélérant, on risque :

1. de brûler un feu orange... et même un feu rouge, et de tamponner une voiture qui, étant donné le changement de phase, évacue le carrefour où elle attendait avant de pouvoir tourner à gauche;
2. de heurter la voiture qui précède, lorsque celle-ci freine brusquement devant le feu orange.

Des infractions de ce genre peuvent provoquer des drames sur les grandes routes où, en raison des vitesses élevées, le passage d'un feu rouge se terminera souvent dans le sang.

C. : Je suis entièrement de votre avis, chef. Je vous garantis que j'en ai plus qu'assez de tous ces drames.

CHAMPIONNATS CYCLISTES POUR LE PERSONNEL DE LA S.N.C.V.

CHAMPIONNAT DU BRABANT

Ce championnat, qui se disputa à Tiel-Notre-Dame le 3 août dernier, fut une réussite pour les agents organisateurs. Leurs efforts furent couronnés de succès; il y avait 55 concurrents, une masse de supporters et le temps était splendide.

Dans la catégorie des plus de 35 ans, la course fut passionnante jusqu'au bout. Les favoris locaux Fr. Brams et R. Cockaerts se dépensèrent sans compter, mais, au sprint, H. Roels battit d'une longueur le champion de Belgique 1974, Etienne Farazijn. Roels étant le premier Brabançon, fut consacré champion du Brabant 1975.

Dans la catégorie des moins de 35 ans, tout resta groupé jusqu'à mi-course. Mais alors Gilbert Farazijn se détacha du lot. Malgré tous les efforts de Andries et de Meulemans, il prit trois minutes d'avance. Le sprint pour la deuxième place fut gagné par Van Damme qui, comme premier Brabançon, endossa le maillot de champion du Brabant.



A droite, le vainqueur G. Farazijn et, à gauche, le champion du Brabant Fr. Van Damme.

CHAMPIONNAT DE FLANDRE



H. Roels, champion de Flandre des « plus de 35 ans ». (Photo Brugsch Handelsblad).

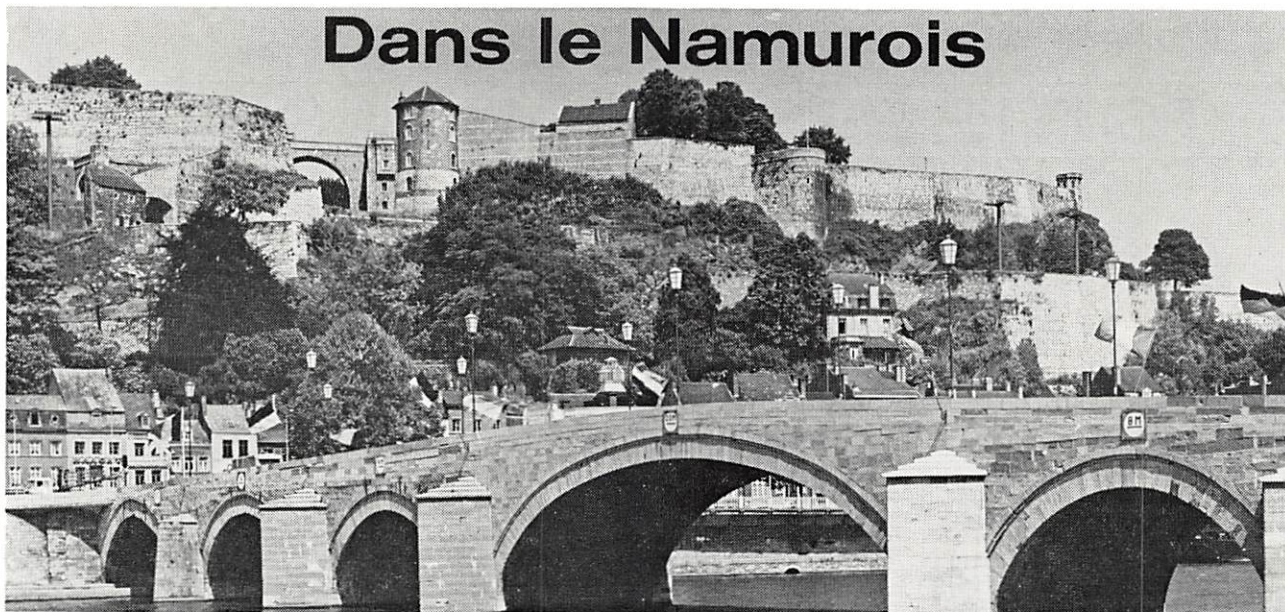
Le championnat de Flandre a été couru le 6 septembre dernier à Assebroek.

Dès le départ, la course des « plus de 35 ans » se déroula à toute vitesse. Balcaen, De Gasperi et Moerman ne firent que démarrer pour faire éclater le peloton de 31 hommes. Ils n'y réussirent qu'à moitié puisqu'un groupe de 20 coureurs se présenta au sprint pour la première place. C'est H. Roels (Asse) qui l'emporta et devint champion de Flandre (40 km en 59 minutes).

La course des « moins de 35 ans » fut également disputée à grande vitesse. Trente-huit coureurs prirent le départ et, immédiatement, des démarrages de E. et J. Farazijn, Y. Bilaey, L. Boone, R. Meesschaert, P. Crapez et de beaucoup d'autres se succédèrent.

Malgré toutes ces tentatives, le peloton resta groupé jusqu'à 3 tours de la fin; alors L. Andries s'échappa et prit 200 m d'avance. Mais E. Farazijn (Dixmude) réussit à le rattraper à l'avant-dernier tour et le battit au sprint, ce qui lui valut le titre de champion (60 km en 1 heure 23 minutes).

Dans le Namurois



Namur : la Citadelle. (Photo C.G.T.).

Namur, chef-lieu de la province du même nom, compte, avec ses faubourgs, environ 60.000 habitants. La ville est pittoresquement située au confluent de la Meuse et de la Sambre, au pied d'une colline, d'où la citadelle domine la cité et ses environs.

En raison de sa situation stratégique, Namur était naturellement destinée à servir de base militaire. Déjà les Gaulois et les Romains s'y établirent. Au 9^e siècle, Namur était encore un village, mais, au cours du 10^e et du 11^e siècle, elle devint une ville et le chef-lieu du comté de même nom. Aux 12^e et 14^e siècles, elle s'entoura de remparts et de tours, dont quelques parties subsistent encore de nos jours. La ville fut démantelée en 1866.

Principalement aux 17^e et 18^e siècles, Namur fut assiégée à plusieurs reprises. Le siège le plus célèbre est celui de 1692, lorsque Louis XIV s'empara de la ville. Trois années plus tard cependant, le prince d'Orange, Guillaume III, la reconquit.

En 1817, lorsque la Belgique faisait encore partie des Pays-Bas, les Hollandais reconstruisirent la citadelle (datant de 1640) et restaurèrent les tours et les forts de la place.

Actuellement, Namur est un centre touristique fort fréquenté, où l'on peut se distraire agréablement. Il y a un casino, un théâtre, des cinémas et des musées et d'autres attractions touristiques, comme le téléphérique et le « Parc des Attractions ».

La vieille ville de Namur est située sur les rives gauches de la Meuse et de la Sambre, qui l'enserrent de trois côtés. Les édifices principaux de la ville sont groupés autour de la « place d'Armes » et de la « place St-Aubain ». A la place St-Aubain s'élève la cathédrale St-Aubain, avec un dôme de style classique (1763), de l'Italien Pizzoni. L'intérieur en est très intéressant. Une tour du 13^e siècle, vestige de l'église précédente, abrite un carillon de 50 cloches. A droite de la cathédrale, dans un bâtiment annexe (place du Chapitre), on peut admirer le trésor de Saint-Aubain et une collection d'orfèvrerie, d'ivoires et de sculptures, dans le « Musée Diocésain ».

Au sud de la « place St-Aubain », dans la rue J.-Saintraint, se trouve le « Musée de l'hôtel de Croix », dans une demeure bâtie et décorée dans les styles Louis XIV et Louis XV. Il renferme une collection de tableaux, d'aquarelles, de gouaches et de dessins au fusain. Dans la rue du Collège, on visite l'église Saint-Loup (1645) du collège des jésuites. Près de la place d'Armes s'élèvent

les tours Marie Spilar et Saint-Jacques, qui faisaient partie de la troisième enceinte de la ville et datent de la deuxième moitié du 14^e siècle.

Au nord de la place se trouve le théâtre communal. A gauche, dans la rue Julie Billiard, on accède à la « Maison des Sœurs Notre-Dame », qui possède un riche trésor d'œuvres d'art, principalement des chefs-d'œuvre d'orfèvrerie du moine-artiste du moyen-âge, Hugo d'Oignies. A la rue de Fer, on remarque l'hôtel de ville et l'« Hôtel de Gaiffier d'Hestroy », une magnifique demeure du 18^e siècle; le « Musée des Arts anciens du Namurois » y a été aménagé.

Au sud de la place d'Armes, dans la rue du Pont, près du vieux pont sur la Sambre, s'élève l'ancienne « Boucherie » (1560), qui renferme le « Musée Archéologique ». Ce musée est un des plus riches de Belgique en ce qui concerne les antiquités préhistoriques, gallo-romaines, mérovingiennes et médiévales. Beaucoup d'objets anciens ont, en effet, été trouvés à Namur et dans les environs.

En empruntant le pont sur la Sambre, on atteint l'autre rive et la station de départ du téléphérique, qui monte le long de la citadelle jusqu'au château (dénivellation de 125 m). Des cabines du téléphérique, on découvre des vues splendides sur Namur et les vallées de la Meuse et de la Sambre. A pied, en voiture, en autobus S.N.C.V. (ligne 3), on peut également gagner le sommet de la colline. L'autobus retourne ensuite en ville, passe au Casino et longe la Meuse. A pied, on peut rentrer dans la cité par la « Route merveilleuse », qui passe par la citadelle et le « Château des Comtes », avec le « Musée d'Armes et d'Histoire militaire » et, dans le donjon, un atelier de céramique. Sur la colline de la citadelle, on a eu l'occasion de visiter la « Chapelle Ste-Thérèse », le « Fort d'Orange », le Parc et le théâtre d'été, le « Palais forestier » (faune et flore des Ardennes) et le « Parc des Attractions ».

De Namur, on peut effectuer de nombreuses excursions en autobus, par train et en bateau; il y a tant à découvrir dans la province. Rien que dans les environs immédiats de Namur et dans les vallées pittoresques de la Meuse et de la Sambre, les amis de la nature, par exemple, ont l'embaras du choix.

Les possibilités abondent tellement que nous devons forcément nous limiter à faire un choix.

Voulez-vous voir des châteaux ? Dans ce cas, Annevoie, Spontin, Veves et Lavaux-Ste-Anne doivent certainement figurer au programme. Annevoie est situé à mi-chemin

entre Namur et Dinant, là où la Meuse fait une grande boucle. Les jardins du château sont admirables. Ils furent aménagés entre 1758 et 1775 par Ch. A. de Montpellier, selon le style de ceux de Versailles. On y trouve de très belles pièces d'eau (sources, canaux, cascades, fontaines et étangs à truites) et de nombreuses sortes de fleurs.

Spontin se trouve dans la vallée pittoresque du Bocq, un petit affluent de la Meuse, et possède des sources d'eau minérale potable. Le château féodal de Spontin, qui se composait, à l'origine, uniquement d'un donjon carré, fut reconstruit en 1622 dans sa forme actuelle, avec quatre tours rondes trapues. L'intérieur remarquable de ce charmant petit château fut restauré au cours des siècles. Quoiqu'il soit habité, il peut être visité.

A 7 1/2 km au nord-ouest de Spontin, se trouve le vieux village typique de Crupet, dans une région accidentée. Il y a une vieille église, un tilleul séculaire et, au milieu d'un étang, un très intéressant château du 14e siècle. Spontin et Crupet servent de point de départ pour de belles promenades.

Pour le château de Veves, il faut se rendre à Celles-Gendron, agréablement établi au-dessus de la vallée de la Lesse, à l'est de Dinant. L'église de Celles, du plus parfait style roman mosan, suscite l'admiration. Le château de Veves, à 2 km de distance, date du 15e siècle et fut bâti sur les fondations d'un édifice du 13e siècle; il est de forme pentagonale, avec cinq tours rondes. Le château de Miranda of Noisy, en style néo-gothique anglais, est de date plus récente (1894). Quelques km au nord de Celles, l'église baroque de Foy-Notre-Dame (1623) constitue une autre curiosité. Le plafond comprend 145 peintures sur bois, dans le style de Rubens.

Lavaux-Ste-Anne doit sa réputation au bon état de conservation de son château du 14e siècle, baignant dans l'eau de la Wimbe. Au 17e siècle, il fut restauré considérablement. Le « Musée national belge de la Chasse et de la Vénerie » y est installé.

Après avoir visité les châteaux, on peut aussi effectuer le tour des églises et des abbayes dans la province de Namur. On y trouve, en outre, beaucoup de routes et de promenades touristiques bien signalées. La « Fédération du Tourisme de la Province de Namur », rue de l'Hôpital, 3, 5000 Namur, peut vous informer efficacement; sur demande, ce service touristique vous envoie des brochures et des dépliants explicatifs, rédigés en plusieurs langues.

Et, pour conclure, nous citerons encore, parmi tant d'autres, quelques lieux touristiques intéressants.

Il y a Marche-les-Dames et son abbaye, le « Château Arenberg », actuellement centre d'instruction pour les troupes commandos, son parc national. En faisant de l'alpinisme dans les rochers, le roi Albert y mourut accidentellement, le 17 février 1934. Une plaque commémorative a été fixée dans le « Rocher royal », au pied duquel une chapelle a été érigée.

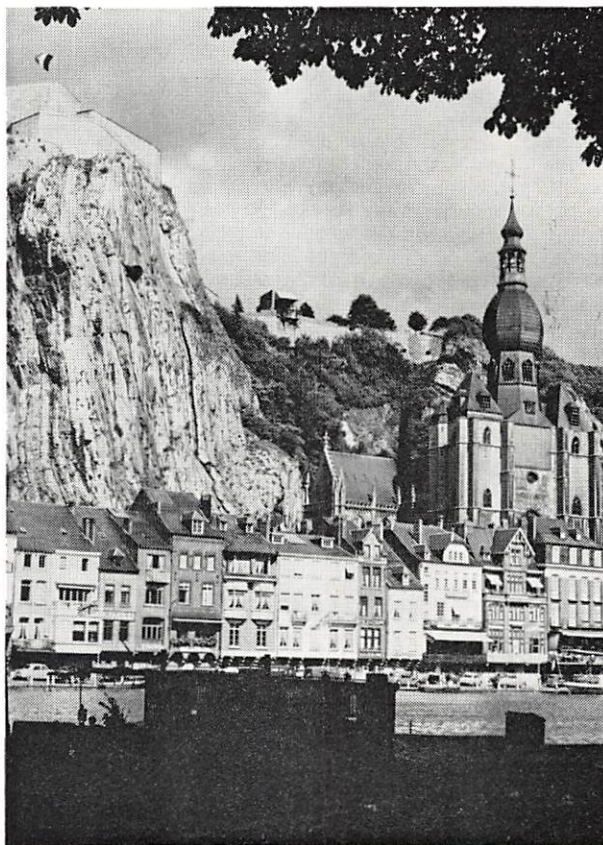
Il y a aussi Wépion. Au cours de la Révolution française, le monastère y fut détruit, mais, dans le parc, un château en style néo-renaissance fut érigé en 1860. En face de Wépion, sur la rive droite de la Meuse, les rochers de Néviau sont illuminés le soir. N'oubliez surtout pas de visiter le « Musée de la fraise » !

Citons encore l'abbaye de Maredsous, mais surtout la belle ville de Dinant. Celle-ci mérite une visite prolongée : sa citadelle, ses panoramas, ses rochers escarpés, sa caverne préhistorique, son téléphérique, les « Dinanderies » (ouvrage en cuivre martelé) et le fameux « Rocher Bayard », qui fait penser à un épisode de l'épopée des « Quatre Fils Aymon ». On peut y admirer aussi « La Merveilleuse », grotte aux superbes formations de stalactites, habilement éclairées.

La province de Namur regorge de curiosités, de beautés naturelles et de monuments culturels intéressants, à explorer région par région. Le réseau étendu de lignes d'autobus de la S.N.C.V. peut y rendre de grands services...

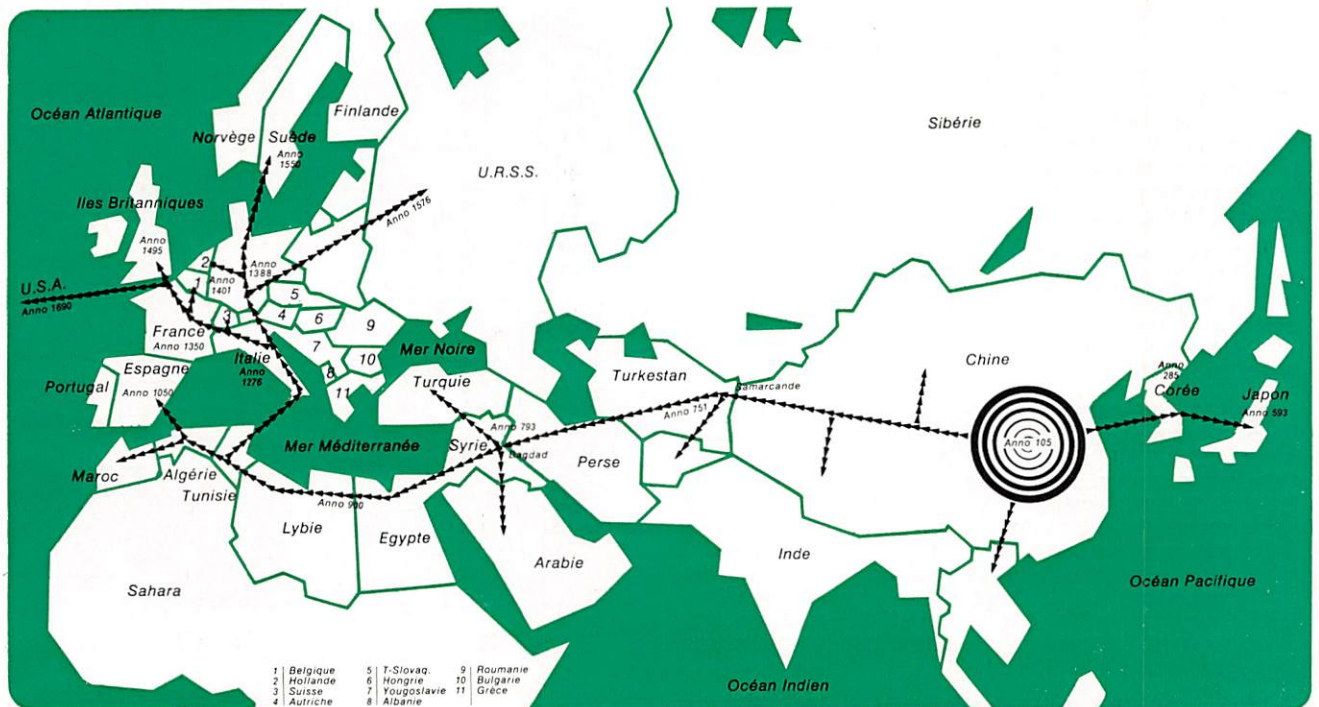


Spontin : le Château. (Photo C.G.T.).



Dinant : la Citadelle et la Collégiale. (Photo C.G.T.).

LE PAPIER



La route du papier. (Photo Papeteries de Belgique).

Avant de trouver leur forme actuelle, nos moyens d'écriture ont parcouru un long chemin. On martelait la pierre avec des burins, on gravait avec des minéraux sur des blocs de bois, on peignait avec des couleurs naturelles sur du parchemin et sur des planches de bois blanchies. Dans l'antiquité, des feuilles de palmier (« feuille » signifie encore aujourd'hui « morceau de papier ») et des écorces d'arbres étaient entaillées avec des poinçons acérés. En Grèce, ces poinçons métalliques étaient appelés « stylos ».

Vers l'an 3300 avant Jésus-Christ, les Egyptiens fabriquèrent une pâte avec les fibres du papyrus, roseau croissant dans le delta du Nil; après séchage, cette pâte servait de papier à écrire. Le « papyrus » est à l'origine du mot « papier ». On utilisait de minces pinces pour écrire sur ces feuilles. Sous l'empire romain, le papyrus fut détrôné par le parchemin, qui resta longtemps en usage en Europe.

Le papier ordinaire, comme on le connaît aujourd'hui, est une vieille invention chinoise. En l'an 105 de notre ère, Tsai Lun découvrit comment obtenir une pâte pouvant servir à l'écriture, en utilisant l'écorce de mûriers, les pousses de bambou et le chanvre; cette pâte était diluée dans de l'eau, filtrée, comprimée et séchée. Les Chinois en gardèrent si jalousement les secrets

de fabrication que les Arabes ne parvinrent à les connaître qu'au 8^e siècle, lorsqu'ils eurent fait de nombreux chinois prisonniers.

Au cours de leurs conquêtes vers l'Est, les Arabes infligèrent, en 749, une défaite définitive aux Chinois, près de Samarkand (actuellement Asie centrale russe). Leur première fabrique de papier fut installée à Samarkand même, où poussaient des végétaux bien appropriés. Le calife Haroun al-Rachid, grand protecteur des arts et des sciences, voulait aussi une forte industrie. Sous son impulsion, la première fabrique de papier fut établie, en 793, dans le capitale irakienne de Bagdad; la matière première était surtout constituée de chiffons.

La nouvelle industrie fit ensuite son apparition en Egypte, en Afrique du Nord et même dans le Sud de l'Europe. Dans nos pays occidentaux, la fabrication du papier ne sera bien connue que grâce aux croisades. Le premier moulin à papier dont il soit fait mention aux Pays-Bas du Sud est celui de Sept-Fontaines (Rhode-St-Genève), qui fonctionna en 1401. En 1405, il y en eut un à Huy.

Mais les Arabes nous devançaient de beaucoup. Cela peut être incroyable à nos yeux contemporains, mais en l'an 900 déjà, ils fabriquaient et utili-

saient du papier ultra-léger. C'était du papier très mince, servant à transmettre, par pigeons voyageurs, des messages urgents vers des contrées proches ou lointaines.

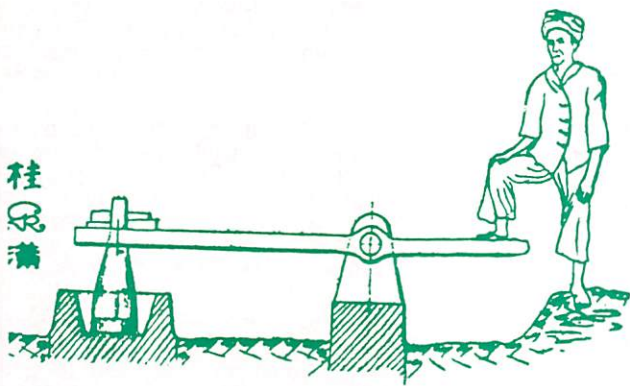
Et alors que les dignitaires de cour des royaumes carolingiens trouvaient tout naturel de s'essuyer la bouche au linge de table, au cours de repas souvent pantagruéliques, les Chinois utilisaient de petites serviettes en papier, à jeter après un premier usage.

Pendant des siècles, la France fut, en Europe, à l'avant-garde en matière de fabrication de papier. Les industries du papier de ce pays fabriquaient des produits de la meilleure qualité et le commerce du papier s'y développa comme nulle part ailleurs.

Dans les montagnes boisées autour d'Ambert, on trouve de nombreux ruisseaux au courant rapide. C'est ce qu'il faut au fabricant de papier, qui doit disposer en abondance d'eaux pures et limpides; il peut, en outre, utiliser la force mécanique, obtenue grâce au courant, pour broyer les chiffons. Il n'était pas étonnant, dès lors, de compter, au 16^e siècle, près de 300 moulins à papier à Ambert.

Un seul, le plus vieux et le plus connu, existe toujours au Val de Laga. C'est le moulin Richard de Bas, dont l'origine remonte au moins à 1326 et

柱
石
溝



Art primitif de faire le papier. Type de pilon ancien.

qui s'arrêta de fonctionner en 1934 seulement, lorsque la seule habitante, la fille âgée du dernier maître-fabricant de papier, fut surprise par la mort. Grâce à des fervents du passé et à des amateurs de papier fait à la main, qui acquièrent et restaurèrent les vieux bâtiments, le moulin put être remis en activité dix ans plus tard. Aujourd'hui, on y fabrique du papier comme au temps du moyen âge.

La fabrication commence avec le tri des chiffons : des blancs pour le papier blanc et des colorés pour le papier de couleur. Les chiffons sont coupés en morceaux et passent ensuite aux cuves à chiffons : de grandes cuves de pierre, d'un seul bloc, traversées par l'eau fraîche du ruisseau. La masse de chiffons détrempée est ensuite entièrement découpée, défibrée et écrasée pour fournir une pulpe très fine. C'est un lourd mécanisme en bois, actionné par la roue à aubes du moulin à eau, qui pilonne impitoyablement les chiffons jusqu'à l'obtention d'une solution liquide de fibres : la pâte à papier.

La pâte est déversée dans une cuve d'une contenance d'environ 1.500 litres. Un « puseur » utilise alors une forme — une sorte de tamis en fils de laiton, fixé dans un cadre rectangulaire — pour puiser autant de pâte à papier qu'il estime nécessaire pour la confection d'une feuille. Il laisse la pâte s'égoutter. Il imprime un mouvement de balancement à la forme, pour répartir et bien entrecroiser les fibres. Ensuite, le puseur passe celle-ci au « coucheur ». Il appuie d'un côté sur la forme et fait tomber la couche de pâte sur un feutre. La couche est recouverte d'un deuxième feutre, sur lequel on dépose une nouvelle couche de pâte, et ainsi de suite jusqu'à l'obtention d'une pile de cent couches.

Cette pile, appelée « porse » en France, est déposée entre des planches de bois sous la presse à papier. Elle est comprimée, afin d'en extraire l'excès d'eau, et est ainsi réduite à un tiers de sa hauteur primitive.

Ensuite, les feuilles de feutre et de papier sont séparées et le papier est porté au séchoir. Après séchage, les feuilles sont amenées à la salle de tri, où elles sont encore vérifiées une par une, avant d'être livrées aux imprimeurs. Elles portent, à juste titre, l'ancien filigrane de Richard de Bas :

un cœur avec deux transversales horizontales.

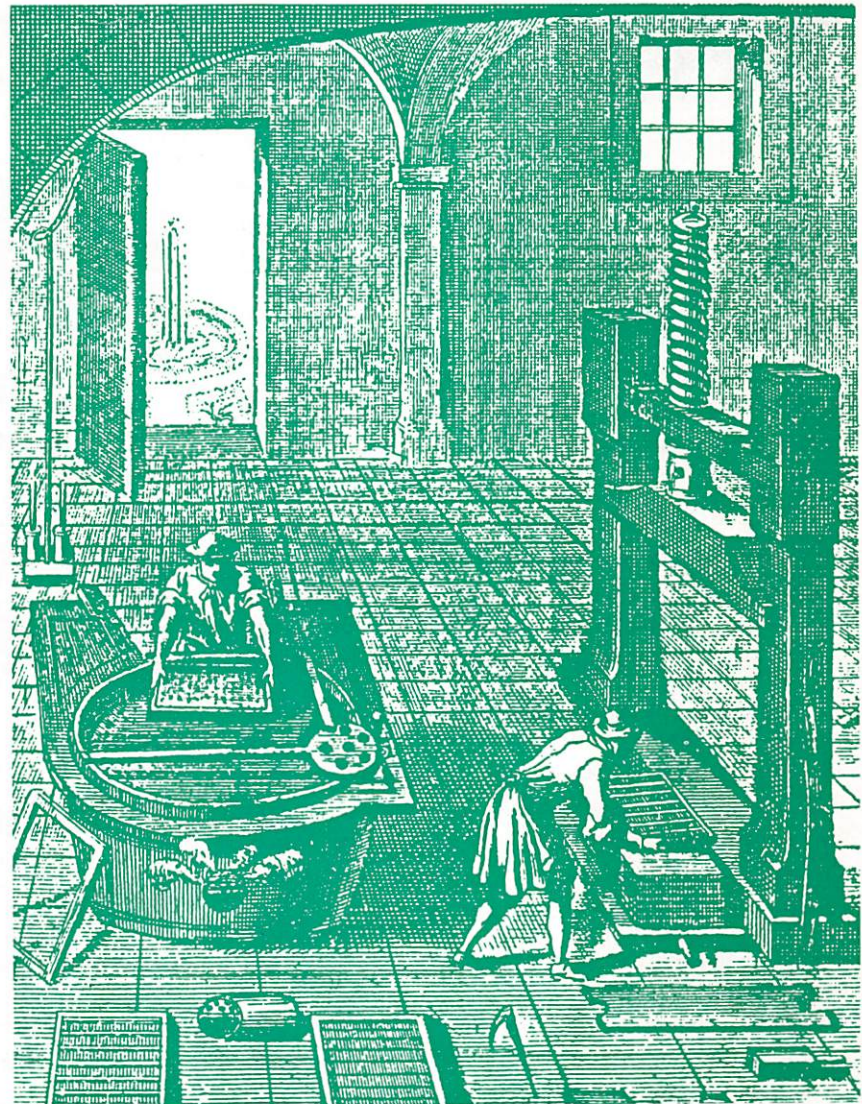
Ce filigrane est obtenu en fixant un fil de cuivre, en forme de dessin, dans le fond du tamis. A l'emplacement de ce fil, on obtient un amincissement local de la pâte de papier. Quand on examine la feuille à la lumière, le dessin se présente comme un endroit légèrement transparent.

A partir de 1840 la mécanisation, les nouveaux procédés chimiques et surtout l'utilisation de la pâte de bois révolutionnèrent l'industrie du papier.

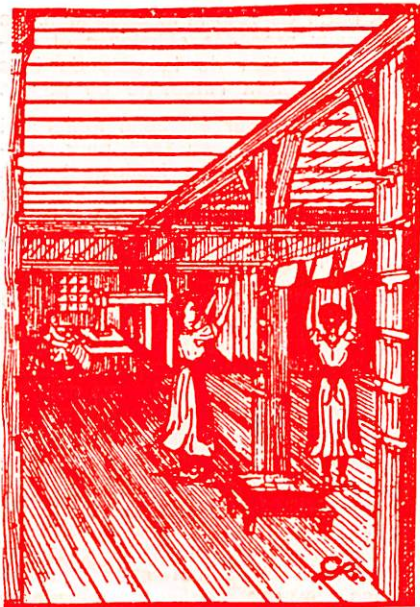
C'était l'ouvrier allemand Keller qui trouva un moyen, en 1843, pour fabriquer du papier plus facilement et à meilleur compte, à partir du bois. Le centre de gravité de la production de papier se déplaça alors vers les Etats-Unis et le Canada.

Evidemment, les outils d'écriture avaient également évolué entre-temps. Les peintres italiens utilisèrent, pendant le 14e siècle, des mines pour dessiner et des miettes de pain comme gomme. En l'an 1664, on fabriqua, dans le Cumberland, des mines de graphite, qui se répandirent rapidement en Europe comme « crayons ». Plus tard, on entoura ces mines d'une gaine en bois de cèdre, afin de ne pas se salir les doigts. En 1775, Conté créa les possibilités d'une fabrication massive, à bas prix, des crayons.

Depuis 1650, on connaît l'encre. La cire à cacheter existait depuis longtemps déjà; du temps de César, tous



Atelier avec cuve et presse, au XV^e siècle. (Photo Papeteries de Belgique).



Penderie pour le séchage du papier.
(Photo Papeteries de Belgique).

les messages officiels (appelés « brevis », d'où dérive le mot « brief » en néerlandais) étaient fermés avec une cire d'abeilles durcissante.

Le chimiste anglais Joseph Priestley conseilla, en 1770, l'utilisation de morceaux de caoutchouc pour effacer les erreurs dans les dessins au crayon. Il fit breveter son idée et commença lui-même la fabrication de la gomme à effacer. Cinq années plus tard, une « peau de nègre » — c'est ainsi qu'on appelait la gomme noire — coûtait quatre francs à Paris.

Des plumes métalliques furent déjà utilisées au 16^e siècle, pour des documents importants. Mais en 1818, une bonne plume métallique coûtait encore de 5 à 10 florins. On se servit cependant encore longtemps de la plume d'oie. Elle avait trop d'avantages : elle était facile à obtenir et était très bon marché. En 1828, Gillot de Birmingham fabriqua mécaniquement des plumes en acier. Deux années plus tard, Perry eut l'idée de pourvoir les

plumes d'un trou et d'une fente vers la pointe, de manière à les rendre plus souples. Les plumes à écrire ont gardé cette forme jusqu'à nos jours.

Moins le papier coûtait, plus on en consommait. Rapidement, on estima que l'écriture au crayon ou à la plume prenait trop de temps; d'autre part, l'écriture n'était pas toujours très lisible. On commença à penser à une machine qui faciliterait l'écriture.

En 1714, Mill construisit, en Angleterre, une machine à écrire remarquable, qui souleva cependant l'hilarité générale. En 1855, on avait déjà fait quelques progrès et, en 1867, Sholles, Soulé et Gliddon conçurent la première machine à écrire pratiquement utilisable qui, sept ans plus tard, fut construite en série par Remington.

Et le progrès ne s'arrêtera pas là. Vraisemblablement, nos descendants se moqueront des moyens « primitifs » de notre époque.

26^e SEMAINE DU 3^e ÂGE

La « Semaine du 3^e Age » aura lieu cette année du 9 au 16 novembre prochain. Elle aura pour thème : « L'intégration du 3^e Age », avec le slogan : « Juniors, Adultes, Seniors, construisons ensemble une société équilibrée ».

Elle propose la création de nouvelles relations harmonieuses entre les trois générations et l'intégration réelle de tous les âges dans la vie de la communauté, gérée actuellement par les seuls adultes.

Les seniors deviennent, en effet, de plus en plus conscients de ce que la coupure entre les générations peut être non seulement pénible pour eux, mais aussi préjudiciable à l'ensemble de la société.

Le 3^e âge doit avoir l'occasion de participer à la construction d'une société bien équilibrée où tous les âges collaborent largement. L'imagination créatrice et les nouvelles valeurs des juniors doivent pouvoir s'y développer tandis que les seniors doivent lui apporter le fruit de leur expérience et les connaissances acquises au cours de leur vie.

Le 3^e âge est le plus disponible et est en mesure de se faire valoir dans de nombreux domaines. Les échanges avec les autres générations peuvent, pour le moins, contribuer à l'épanouissement personnel et au développement intellectuel, culturel ou spirituel de larges couches de la population.