

# NOS VICINAUX

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



M. Chabert, Ministre des Communications, visitant le stand vicinal à l'exposition  
« Les transports en commun et l'industrie belge »,  
en compagnie de M. le Directeur général Van Autgaerden. (Photo E. Roels)

# L'ANNEE 1976 A LA S.N.C.V.

## RESUME DU RAPPORT PRESENTE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

### AVANT-PROPOS

Les résultats de l'exercice 1976 ont été marqués, d'une part, par la continuation de l'inflation, encore importante, quoique moins forte que celle des deux exercices précédents et, d'autre part, par l'impact de la crise économique qui a affecté le nombre de voyageurs transportés, en baisse de 2,2 % par rapport à 1975. La diminution de la clientèle a été accentuée par l'accroissement du chômage des travailleurs, qui se reflète sur le réseau de la S.N.C.V. par une perte en un an de 15,2 % d'abonnés hebdomadaires.

Les rémunérations du personnel, charges sociales comprises, qui représentent les trois quarts des dépenses globales, se sont accrues de 10,5 %, pour un même effectif à quelques unités près.

Ne disposant plus de moyens propres pour financer ses investissements, la Société Nationale a dû, à partir de 1974, recourir à l'emprunt dont les charges d'amortissement et d'intérêt augmentent progressivement du fait de la hausse des prix et de la cherté du crédit. Elles ne furent que de 20 millions de F en 1974, pour passer à 106 millions en 1975 et atteindre 173 millions pour l'exercice en revue. On peut prévoir pour 1977 des coûts d'emprunts d'environ 324 millions de F et à partir de 1980 (après la livraison des nouveaux trams articulés pour la région de Charleroi et le Littoral), une charge annuelle très lourde de l'ordre de 1200 millions de F.

Le montant global des dépenses s'est accru de 599 millions de F. Quant aux recettes du trafic, elles ont augmenté de 7 %, grâce à une hausse appréciable des tarifs intervenue le 1er juillet 1976. Il convient de souligner que, sur une période de près de huit années, il n'y eut qu'un seul — et modeste — relèvement des tarifs en 1973, alors que la hausse de l'indice des prix à la consommation atteignait 75 % et que les rémunérations brutes du personnel croissaient d'environ 175 %. Il subsiste toujours un important retard dans l'adaptation des tarifs à l'évolution du coût de la vie, ce qui contribue, conjointement avec les programmations sociales, à la détérioration qui a marqué ces dernières années les résultats d'exploitation des entreprises de transports en commun du pays.

Il sera inévitable, vu les graves difficultés budgétaires du moment, de procéder en 1977 à une nouvelle et sensible majoration des prix de transport. En effet, pour compenser une augmentation des rémunérations brutes de 10 % en un an, toutes autres dépenses restant égales, il faudrait hausser les tarifs d'au moins 20 %. La régression de l'inflation est donc essentielle au maintien de ceux-ci à un niveau acceptable pour les usagers des transports collectifs.

Les recettes nettes globales ont augmenté de 121 millions de F en un an tandis que le déficit d'exploitation croissait de 478 millions par rapport à l'exercice 1975, qui, lui-même, se soldait par une augmentation des pertes de 746 millions. On a donc pu enregistrer en 1976 une appréciable modération de l'accroissement du déficit.

### EXPLOITATION

#### Lignes ferrées

Au 31 décembre 1976, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 216 km 704. Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement métrique; elles sont ouvertes exclusivement au trafic de voyageurs.

Répartition par groupe d'exploitation :

Flandre occidentale . . . . . 67 km 823

Hainaut . . . . . 132 km 181  
Brabant . . . . . 16 km 700

Tout le réseau . . . . . 216 km 704

Durant l'année 1976, la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne, ouverte exclusivement pendant la saison touristique au transport de voyageurs et dont la longueur est de 5 km 400.

Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a augmenté de 0 km 820, correspondant au premier tronçon du semi-métro de l'agglomération de Charleroi qui a été mis en exploitation entre Charleroi-Ouest et Charleroi-Sud le 22 juin 1976.

#### Services routiers

##### 1. Services publics d'autobus

Au 31 décembre 1976, 13.182 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 1.807 km.

##### 2. Services spéciaux d'autobus

Le kilométrage au 31 décembre 1976 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 . . . . . 11.804 km  
Exploitation par fermiers . . . . . 53.547 km

Tous services réunis . . . . . 65.351 km

Malgré que, durant l'année 1976, les services spéciaux d'autobus ont de nouveau augmenté en nombre, leur longueur a diminué légèrement. L'augmentation en nombre 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 . . . . . 21.769.000  
Services par automotrices . . . . . 327.000  
Services d'autobus . . . . . 212.740.000

Tous services réunis . . . . . 234.836.000

#### Evolution du trafic voyageurs

En 1976, le nombre de voyageurs transportés a quelque peu fléchi par rapport à 1975 (— 2,2 %). Si la diminution a été peu marquée pour les voyageurs ordinaires (billets et cartes) (— 2,7 %), elle a été sensible pour les abonnés hebdomadaires (— 15,2 %). Le nombre d'abonnés scolaires est resté pratiquement stationnaire (+ 0,6 %), mais celui des abonnés ordinaires et MTB est en nette progression (+ 9,8 %).

### PERSONNEL

#### Effectif

L'effectif du personnel de 7.454 unités à fin 1975 a été porté à fin 1976 à 7.467, soit un légère augmentation de 13 agents. Cet accroissement résulte de 494 recrutements et 35 réengagements, partiellement compensés par 516 départs.

#### Dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations . . . . . 2.779.474.255 F  
Charges soc. lég. (O.N.S.S.) . . . . . 1.012.351.791 F  
Autres charges soc. lég. . . . . 75.428.550 F  
Charges soc. extra-légales . . . . . 508.319.210 F

Total . . . . . 4.375.573.806 F

## Allocations aux anciens agents et ayants droit

Nombre de bénéficiaires, au 31 décembre 1976, d'allocations complémentaires de :

— retraite	: 2.556 anciens agents;
— survie	: 2.753 ayants droit;
— invalidité	: 791 anciens agents;
— chômage	: 101 anciens agents.

Total : 6.201 anciens agents et ayants droit.

## Epreuves psychologiques et examens professionnels

En 1976, il a été procédé à l'organisation de :

- 1.909 examens psychologiques, contre 3.091 en 1975, 1.902 en 1974 et 1.540 en 1973;
- 1.395 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques contre 1.263 en 1975;
- 507 examens professionnels pour le personnel appointé.

## Maisons de vacances et appartements

Durant les périodes de vacances de 1976, il a été possible de satisfaire 1.056 demandes de séjour (au lieu de 1.022 en 1975) pour les maisons de vacances et 243 demandes de séjour (au lieu de 233 en 1975) pour les appartements.

Le nombre de vacanciers dans les maisons de vacances a augmenté de 3,73 % portant le chiffre de 3.218, en 1975, à 3.338, en 1976. Les occupants des appartements à Blankenberge, Koksijde et Wenduine ont été également plus nombreux : 1.029 en 1976 pour 993 en 1975.

## INSTALLATIONS FIXES

Les travaux ci-après ont été achevés en 1976 :

- parkings pour autobus à Rumst, Houffalize, Bierges et Mariembourg;
- bâtiment pour habitation, à Florennes;
- installations sociales pour le personnel d'atelier, à Haacht;
- transformation et aménagement du bâtiment pour habitation et bureaux, à Destelbergen;
- aménagement du home « Zonnebloem », à Nieuport-Bains;
- aménagement des garages pour autobus, à Anderlecht (La Roue) et à Nalinnes;
- aménagement du garage pour autobus, des ateliers et des bureaux, à La Louvière;
- extension du parking pour autobus, à Charleroi;
- aménagement des bureaux de la direction, à Cureghem;
- bâtiment pour sous-station électrique, à Nieuport-Bains;
- établissement d'une station de lavage pour autobus, à Anderlecht (La Roue);
- aménagement du dépôt, à Courtrai;
- appropriation de la gare pour autobus, à Riemst.

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 31-12-1976

#### Transport par route

Autobus	2.343
Train routier	1
Autres véhicules (camions, camionnettes, voitures à personnes, remorques, etc...)	186

#### Transport par rail

Locomotives	5
Autorails et tracteurs	9
Voitures motrices électriques « voyageurs »	178
Voitures motrices électriques « de service »	8
Voitures remorques	136

## INFORMATIQUE

Comme nous l'avions annoncé dans le rapport de 1975, le pointage analytique des services du Mouvement est devenu opérationnel dans tous les groupes d'exploitation au cours de l'année 1976.

Pendant le même exercice, la charge des terminaux s'est accrue par l'émission et la taxation de près de 150.000 abonnements scolaires, dont 60.000 ont été expédiés par voie postale.

## ACCIDENTS PREVENTION ET GESTION

### Accidents du travail

Le total des accidents en service et sur le chemin du travail s'est élevé à 447, pour 429 en 1975, soit une augmentation d'environ 4,2 %.

### Accidents tiers-rail

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est inférieur de 205.091 km à celui de 1975, il a été enregistré 997 sinistres contre 1.078 en 1975.

### Accidents tiers-route

Alors que le nombre de kilomètres parcourus a augmenté de 743.111 km, soit 0,7 %, le nombre d'accidents est inférieur de 1,63 % à celui qui a été enregistré en 1975 (5.253 contre 5.340).

## RESULTATS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

L'augmentation du déficit d'exploitation s'est poursuivie en 1976.

Si les recettes ont progressé de 120,7 millions de F par rapport à 1975, principalement par l'effet de la hausse des tarifs qui a pris cours le 1er juillet 1976, la majoration des dépenses a été de 599,0 millions de F, compte tenu du solde des charges et profits divers et des frais généraux imputés à d'autres comptes que celui de l'exploitation.

L'exercice 1976 se clôture en définitive sur un déficit de 3.078,55 millions de F, alors qu'en 1975 il était de 2.600,34 millions. L'augmentation du déficit est de 478,21 millions.

## CONCLUSION

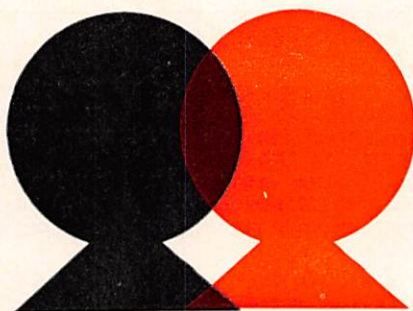
Le rapport sur l'exercice antérieur signalait que le gouvernement avait adopté un projet de restructuration des transports publics secondaires. Une série de décisions ont été prises, entre autres le transfert de la gestion des services d'autobus de la S.N.C.B. à la S.N.C.V., la création de commissions consultatives régionales et d'un comité national de coordination, ainsi que l'uniformisation des différents systèmes de tarifs appliqués au transport collectif régional.

Un arrêté royal du 1er décembre 1976 détermine la composition et la tâche des commissions régionales consultatives pour la promotion et la coordination des transports en commun urbains et interurbains.

Le même arrêté royal crée le comité coordinateur chargé de donner des avis concernant le rôle et l'organisation des transports en commun, entre autres au sujet de la conception générale des réseaux, de l'établissement de normes pour la création de nouvelles lignes, de la structure tarifaire, de la centralisation des commandes de matériel roulant, etc.

En conclusion, la restructuration à réaliser doit mener à une organisation plus rationnelle du transport secondaire interurbain, tant en ce qui concerne le service offert à la clientèle que l'application de tarifs uniformes de transport. Une attention particulière devra être consacrée à la coordination entre les différents modes de transport, notamment entre les services d'autobus et les trains.

Il reste encore divers points à régler avant que le transfert des services d'autobus de la S.N.C.B. puisse être opéré, mais il est permis d'attendre sa réalisation dans le courant du second semestre de 1977.



## LE NOUVEAU DROIT DU MARIAGE - III

Dans cette troisième et dernière partie, nous désirons consacrer quelques mots au contrat de mariage, aux possibilités d'apporter des modifications au régime matrimonial et à la situation des époux déjà mariés lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

\*\*  
\*

### B. LE CONTRAT DE MARIAGE

Les futurs époux qui désirent un autre régime que le régime légal, peuvent conclure un contrat de mariage **avant le mariage devant notaire**.

Lorsqu'un des futurs époux est mineur, le contrat de mariage doit être passé en présence des parents.

Dans le contrat de mariage, ils peuvent convenir ce qu'ils désirent, pourvu que ce contrat ne contienne aucune disposition contraire aux règles relatives aux droits et devoirs respectifs des époux, à l'autorité parentale ou au droit successoral; bien entendu, aucune disposition ne peut être contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

Le choix du régime légal est **obligatoire** pour la gestion du patrimoine commun (si le contrat n'exclut pas la communauté).

Le notaire est la personne la mieux placée pour connaître les dispositions contractuelles qui répondent le mieux à chaque situation particulière. La loi donne quelques exemples d'autres régimes que le régime légal, sans y obliger d'ailleurs, étant donné que les époux peuvent y apporter les modifications qu'ils désirent.

#### 1. **Clauses extensives du patrimoine commun :**

le patrimoine commun sera étendu aux biens que les époux possédaient avant le mariage ou acquerront dans le futur.

#### 2. **Communauté universelle :**

tous les biens des époux sont communs.

#### 3. **Clause en vertu de laquelle un des époux aura droit à un préciput :**

l'époux survivant aura le droit de prélever une part du patrimoine commun avant le partage.

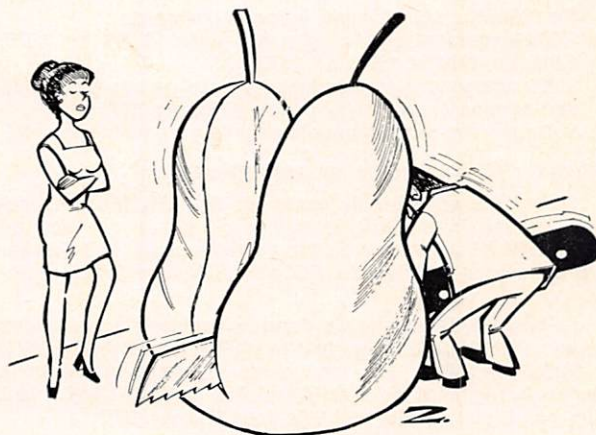
#### 4. **Clauses dérogeant à la règle du partage égal du patrimoine commun :**

lors du partage, l'époux survivant recevra plus que la moitié du patrimoine commun (ou même sa totalité).

### 5. **Séparation de biens :**

dans ce régime, chaque époux reste propriétaire et gestionnaire de ses biens et revenus propres. Chacun d'eux ne paye que les dettes qu'il a contractées lui-même. Il n'existe pas de patrimoine commun.

Si les époux ne peuvent fournir la preuve de la propriété d'un bien déterminé, ce bien leur appartient en « co-propriété », c.-à-d. qu'il est en indivision et ils peuvent toujours en demander le partage.



Nous avons déjà vu précédemment qu'un des époux peut demander la séparation de biens judiciaire lorsqu'il apparaît que le désordre des affaires de son conjoint, sa mauvaise gestion ou la dissipation de ses revenus, met en péril les intérêts de l'époux demandeur. Dans ce cas, les mêmes règles sont d'application.

\*\*  
\*

### C. MODIFICATIONS AU CONTRAT DE MARIAGE

La loi du 14 juillet 1976 a fait une innovation importante : le contrat de mariage n'est plus immuable. Il existe deux espèces de modifications : les changements conventionnels et les changements imposés.

#### 1. **Changements conventionnels**

Au cours du mariage, les époux peuvent apporter de commun accord des modifications à leur régime matrimonial.

Ceci est surtout intéressant pour des époux dont la situation a évolué depuis leur mariage. La loi permet dorénavant aux époux de modifier leur régime matrimonial au cours de leur mariage — et ce chaque fois qu'ils l'estiment nécessaire.

C'est encore le notaire qui pourra les conseiller dans chaque cas d'espèce.

Le changement **doit** se faire par acte notarié.

Si la modification est importante, il faut en outre établir une description des biens des époux et le règlement de leurs droits respectifs, ce également par acte notarié.

Cet acte doit être soumis, par requête signée par les deux époux, au tribunal de 1ère instance de leur domicile légal, aux fins d'approbation. Le tribunal vérifie si les intérêts de la famille, des enfants ou des tiers ne sont pas lésés par cette modification. Si tel n'est pas le cas, le tribunal approuve la modification.

Après approbation, la modification doit être mentionnée au contrat de mariage original, à l'acte de mariage et également être publiée au Moniteur Belge.

#### 2. **Changements imposés**

Des changements imposés se présentent : — en cas de séparation de biens judiciaire;

— lorsque le juge subordonne l'exercice d'une profession par un des conjoints à une telle modification (voir 1ère partie).

\*  
\*\*

#### D. SITUATION DES EPOUX DEJA MARIÉS LORS DE L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA NOUVELLE LOI

Il faut distinguer entre la situation des époux mariés sans contrat de mariage avant l'entrée en vigueur de la loi et celle des époux avec contrat de mariage.

Dans ce dernier cas, il faut encore distinguer selon qu'une communauté est prévue ou non.

##### 1. Epoux, sans contrat de mariage, mariés avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Dans cette hypothèse, la loi sera applicable à partir du 28 septembre prochain. Les dispositions obligatoires en matière des droits et devoirs respectifs des époux (voir 1ère partie) sont toutefois d'application **immédiatement** et automatiquement dans tous les cas.

Les époux mariés sans contrat de mariage avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi peuvent déclarer vouloir conserver le régime antérieur.

Cette déclaration doit se faire **devant notaire** et ce **avant le 28 septembre prochain**.

Il appartient à chacun de déterminer si l'ancien régime ou le nouveau offre le plus d'avantages. Etant donné que le notaire doit intervenir, il est le mieux placé pour vous conseiller. Nous voulons toutefois attirer l'attention sur quelques différences entre l'ancien régime et le nouveau. Dans l'ancien régime, la communauté comprenait aussi bien les biens meubles que les époux possédaient avant le mariage que ceux qu'ils acquéraient après.



Dans l'ancien régime, la femme avait le choix d'accepter ou de refuser la communauté lors du mariage. Cette possibilité n'existe plus dans le nouveau régime. Le législateur a estimé que le statut de la femme est désormais égal à celui du mari, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de lui assurer une protection spéciale contre les conséquences désavantageuses de la position privilégiée dont le mari jouissait antérieurement.

##### 2. Epoux mariés avec un contrat de mariage prévoyant une communauté, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

a) Au cas où une **communauté légale** était prévue, les règles ci-dessus sont d'application, étant entendu que les donations et autres avantages que les époux se seraient faits par contrat de mariage subsistent.

b) En cas de **communauté réduite aux acquêts** ou d'une **communauté universelle**, celle-ci est maintenue. Pour la gestion de celle-ci et les dettes, les dispositions de la nouvelle loi seront toutefois d'application à partir de septembre prochain.

Si les époux désirent par contre **conserver complètement leur ancien régime**, ils doivent en faire la déclaration devant notaire avant le 28 septembre prochain.

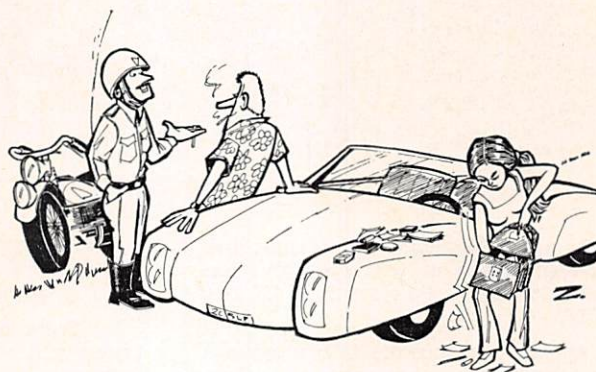
##### 3. Epoux mariés sous le régime de séparation de biens pure et simple avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Les époux restent soumis au régime existant.

\*  
\*\*

La loi du 14 juillet 1976 a également apporté quelques modifications à d'autres lois. En conclusion de cet article, nous voulons citer deux exemples intéressants :

1. L'assurance-vie payée au survivant au décès d'un des conjoints, lui appartient en propre. Il importe peu que les primes aient été payées avec de l'argent commun.
2. Lorsqu'un des époux est condamné pour infraction au



code de la route, l'autre conjoint n'est plus tenu de payer lui-même. Cette amende peut cependant être payée avec les deniers de la communauté, mais ce dans une mesure limitée (voir 2e partie).

FIN

Les illustrations de cet article sont extraites de la brochure « Droits et devoirs des époux », éditée par la Fédération royale des Notaires de Belgique.

## LE VIRAGE A DROITE

Dans le numéro précédent de « Nos Vicinaux », un article fut consacré au « virage à gauche ».

A cette occasion, nous annonçons la parution dans le présent numéro, d'un article relatif au « virage à droite ».

En raison de l'abondance des textes, à la suite de la remarquable exposition « Les transports en commun et l'industrie belge », cet article sera publié dans notre prochain numéro.

# Groupe du Limbourg

## REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES



Une partie de l'assistance.

La remise solennelle de distinctions honorifiques a eu lieu dans le réfectoire de l'atelier de Hasselt, le 23 avril 1977.

Après avoir souhaité la bienvenue à la nombreuse assistance, M. Goovaerts, ingénieur principal-chef de groupe, s'exprima en ces termes :

« Votre présence en si grand nombre est la preuve de la valeur que vous attachez à la distinction qui vous est remise aujourd'hui. Celle-ci est le symbole de la reconnaissance de la nation pour les services que vous avez rendus jusqu'à présent.

Le conducteur est directement en contact avec les voyageurs. Son comportement est, dès lors, déterminant pour le bon renom des « vicinaux ». Le travail des hommes d'atelier et des services d'entretien est moins connu des usagers. Et pourtant, leur tâche n'en est pas moins importante : l'aspect et le bon état de marche des autobus en dépendent, ce qui n'est pas à sous-estimer et forme aussi l'image de marque de la Société nationale.

La responsabilité des employés est tout aussi grande que celle des autres travailleurs. Certains sont en rapport direct avec le public, d'autres doivent défendre les intérêts de la Société auprès de diverses autorités, et d'autres encore s'occupent du matériel ».

M. Goovaerts félicita ensuite les décorés au nom du Conseil d'Administration, de M. le Directeur général et des membres de la direction présents à la cérémonie. Il leur remit les insignes des diverses distinctions et porta un toast en leur honneur.

La partie officielle terminée, la séance se poursuit dans une ambiance agréable et divertissante.

### ORDRES NATIONAUX

#### Palmes d'argent

##### Ordre de la Couronne

Lenaerts J., 1er ouvrier d'élite.  
Buteneers L., ouvrier qualifié.

#### Médaille d'or

##### Ordre de la Couronne

Naten A., conduct.-receveur AB.  
Hermans H., ouvrier spécialisé.  
Smeets J., conducteur-receveur AB.  
Van de Kerkhof F., conduct.-rec. AB.

### DECORATIONS CIVIQUES

#### 35 années de service

##### Croix civique de 1ère classe

Thonnon L., chef de serv. de 1ère cl.  
Kuppens T., chef de mouv. 1ère cl.

##### Croix civique de 2e classe

Marchal A., chef de dépôt 1ère cl.  
Kellen J., chef de mouv. de 2e cl.

##### Médaille civique de 1ère classe

Achten J., 1er ouvrier qualifié.  
Alenis W., 1er ouvrier d'élite.  
Bas J., piocheur.  
Cleeren, 1er ouvrier d'élite.  
Crijns J., conducteur-receveur AB.  
Doucet G., conduct.-receveur AB.  
Eurlings P., conduct.-receveur AB.  
Geelen P., conducteur-receveur AB.  
Gerrits L., conducteur-receveur AB.  
Grosemans A., 1er ouvr. qualifié.  
Haesevoets C., ouvrier qualifié.  
Hensels T., conduct.-receveur AB.  
Lambrechts F., 1er ouvr. qualifié.  
Nulens M., conduct.-receveur AB.  
Pollaris L., ouvrier qualifié.  
Remans L., 1er ouvrier qualifié.  
Smets A., conducteur-receveur AB.  
Smolders A., 1er ouvrier d'élite.  
Souwens J., brigadier.  
Thoelen L., conducteur-receveur AB.  
Vanham V., 1er ouvrier d'élite.  
Vanholst E., ouvrier qualifié.

Vanstraelen F., conduct.-recev. AB.  
Brepoels P., conduct.-receveur AB.  
Brouns P., conducteur-receveur AB.  
Fransis T., conducteur-receveur AB.  
Franssens M., 1er ouvrier qualifié.  
Franssens A., 1er ouvrier d'élite.  
Hermans H., ouvrier spécialisé.  
Holans H., conducteur-receveur AB.  
Huybrechts R., ouvrier d'élite.  
Pinxten G., conduct.-receveur AB.  
Poelmans J., ouvrier qualifié.  
Schroyen J., ouvrier d'élite.  
Vanheusden J., conduct.-recev. AB.

#### 25 années de service

##### Médaille civique de 2e classe

Bosmans H., conduct.-receveur AB.  
Vlemmings J., 1er ouvrier qualifié.  
Geuns P., conducteur-receveur AB.

## LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

**MAGASINIER :** « Chat échaudé craint l'eau froide », dit le proverbe. Et pourtant, chef, ce matin j'ai buté deux fois contre cette caisse. J'ai d'ailleurs mal au pied droit.

**TRAMBUS :** Oui, le pied est d'une structure délicate. Il est formé de 26 os reliés et disposés à la manière de piliers et de voûtes destinés à soutenir le poids du corps. Cette charpente osseuse maintenue par les ligaments est recouverte et mue par les muscles et leurs tendons. Le tout est sillonné par les artères, les veines et les nerfs et forme un ensemble merveilleusement combiné. Cette structure est non seulement assez robuste pour supporter le poids du corps, mais elle est également souple et élastique, ce qui permet au pied de se mouvoir avec facilité. Quand on a de bons pieds, on doit en prendre grand soin.

**M. :** Question de bons pieds, chef, beaucoup de personnes se plaignent de cors, de durillons et d'œils-de-perdrix.

**T. :** Il faut, dans ce cas, faire rapidement le nécessaire pour y porter remède.

**M. :** J'ai un ami qui prétend ressentir des douleurs au dos et aux jambes du fait de son mal aux pieds.

**T. :** Les maux aux pieds ont souvent une influence sur d'autres parties du corps. Sachant que les nerfs des pieds sont des ramifications de nerfs importants de la jambe ou d'autres parties du corps, on se rend mieux compte que les douleurs dans les mollets et le dos peuvent provenir d'une pression anormale sur les orteils.

**M. :** Le port de chaussures de sécurité se justifie donc pleinement lors de l'exécution de travaux lourds et dangereux.

**T. :** En effet, les moyens de protection n'ont pas été inventés pour vous importuner, mais bien pour vous éviter des déboires. Tout comme le chat dont question au début de notre conversation... soyons sur nos gardes.

# L'EXPOSITION " LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INDUSTRIE BELGE "

## LE STAND DE LA S.N.C.V.



L'entrée du stand de la S.N.C.V.

Le 18 juin 1977, ont été inaugurés la nouvelle station de métro « Demey », à Auderghem, ainsi que l'exposition « Les transports en commun et l'industrie belge », à l'ancien dépôt de tramway de la S.T.I.B., situé à l'avenue de Tervuren à Woluwe-Saint-Pierre. M. Chabert, Ministre des Communications, le Ministre Dehousse, le Secrétaire d'Etat Persoons et M. Cudell, Président de la S.T.I.B., ainsi que de nombreuses personnalités du monde des transports et de l'industrie belge, parmi lesquelles M. le Directeur général Van Autgaerden et ses collaborateurs directs, rehaussèrent la cérémonie de leur présence.

Le dépôt de Woluwe-Saint-Pierre abrite une exposition remarquable, groupant des stands du Ministère des Communications, de la S.N.C.B., de la S.N.C.V., de toutes les Sociétés de transports intercommunaux de Belgi-

que et d'une trentaine d'entreprises privées intéressées au développement des transports publics. L'exposition présente une vaste synthèse des activités et des réalisations de notre pays en matière de moyens de transports en commun.

A l'entrée de l'exposition, flotte fièrement, parmi d'autres oriflammes, un drapeau vicinal conçu pour la circonstance; aux couleurs orange et ivoire et entouré d'un bord bleu (couleurs de notre dernier type d'autobus), il porte le blason vicinal et le sigle de la Société nationale.

Dans leur stand respectif, les sociétés de transport mettent en évidence leur vie quotidienne, leurs grandes traditions et leurs projets, tandis que l'industrie belge expose ses dernières réalisations, avec lesquelles elle revient en force sur les marchés mondiaux. A citer, à cet égard, la tech-

nique pré-métro typiquement belge, la voiture triple 7900 de la S.T.I.B., l'automotrice quadruple et la locomotive de 7000 ch de la S.N.C.B., et la voiture articulée prototype de la S.N.C.V., destinée aux réseaux du Littoral et de Charleroi. On trouve à l'exposition un large éventail de matériel roulant, depuis le tram hippomobile jusqu'au prototype de nouveau métro, ainsi que le dernier type d'autobus.

M. le Ministre Chabert, ainsi que le Ministre Dehousse, le Secrétaire d'Etat Persoons et M. Cudell, Président de la S.T.I.B., visitèrent le stand vicinal avec un intérêt évident. M. le Directeur général accompagna le Ministre des Communications, qui fit le tour complet du stand et manifesta sa satisfaction, à plusieurs reprises.

Il est à remarquer que ce stand particulièrement attrayant et instructif a été conçu et réalisé entièrement par nos propres services, sans aide ou intervention de professionnels de la décoration ou du « design ». Le meilleur parti a été tiré de l'espace réservé à la S.N.C.V. Une ossature et une pergola en bois de sapin, des tapis, des plantes, des fleurs, une fontaine, le feu des spots, donnent au pavillon vicinal un aspect des plus agréables.

Dès la porte d'entrée du grand hall d'exposition franchie, notre stand attire déjà les regards. Deux grands panneaux, ornés de photos en couleur de grandes dimensions (1 m x 0,90 m), souhaitent la bienvenue aux visiteurs.

On aperçoit alors immédiatement, en enfilade, notre dernier type d'autobus, un Van Hool - DAF, avec ses nouvelles couleurs modernes, et un autobus Brossel-Leyland, datant de 1957. Quand on les voit ainsi rassemblés, on constate les progrès considérables réalisés en 20 ans de temps dans la construction de nos autobus. Quelle évolution !

Un grand panneau explicatif, mentionnant quelques unes des principales caractéristiques des deux types d'autobus, permettent au public de s'en faire une idée plus précise.

Les nouvelles couleurs adoptées pour nos autobus sont une réussite. Le toit, les montants de fenêtres, une partie des portes, des longs pans,

du paravent et de la face arrière sont peints en ivoire. La zone ivoire descend, à l'avant, jusqu'à 10 cm en-dessous du bord inférieur du pare-brise, où elle est délimitée par une ceinture de teinte bleue de 10 cm de hauteur. Cette ceinture est prolongée — à la même distance du sol — sur tout le pourtour du véhicule, y compris les portes avant et arrière. Sous la ceinture bleue, commence une zone orange qui s'étend également sur tout le pourtour de l'autobus, y compris les portes.

Cette zone s'arrête, sur les longs pans, à une hauteur de 15 cm au-dessus du bord inférieur de la tôlerie (milieu du véhicule). Elle est délimitée par une bande bleue se poursuivant



A l'avant, le dernier type d'autobus, aux nouvelles couleurs, et, dans le fond, un véhicule d'il y a vingt ans.

sur tout le pourtour du véhicule, y compris les portes. Le noir mat souligne les boîtes à film avant et arrière. Par contre, la boîte à film latérale, s'intégrant dans la toiture, est peinte en ivoire. La calandre, les pare-chocs, les roues ainsi que les logements éventuels des phares et des deux feux arrière sont peints en noir mat.

Les nouvelles couleurs s'harmonisent au mieux et sont agréables à l'œil. Le rajeunissement de notre matériel roulant surprendra même les plus sceptiques. A noter que les autobus des lignes S.N.C.B., reprises récemment par la S.N.C.V., porteront progressivement également les nouvelles couleurs.

« Un simulateur de marche », conçu et réalisé entièrement par les services de la S.N.C.V., permet aux visiteurs de mieux se rendre compte, par simulation, des éléments techniques mis en action lors de la marche d'un autobus. Sur un écran lumineux, on a représenté schématiquement un de nos véhicules. Plusieurs organes mobiles y sont figurés : le volant du moteur, la turbine de la boîte de vitesses automatique, le pont arrière, les roues. En outre, le serrage des freins et le passage des rapports de la boîte de vitesses apparaissent sous forme de voyants lumineux.

A partir du poste de conduite du véhicule réel, on peut commander la

marche du moteur, l'enclenchement de la boîte de vitesses, la manœuvre des différents freins, l'ouverture des portes. L'illusion de la rotation des roues a été obtenue par lumière polarisée.

Le but du simulateur est de visualiser les différents systèmes de verrouillages de sécurité :

1. La sécurité à la porte de sortie :
  - l'impossibilité pour le conducteur d'ouvrir la porte de sortie, sans avoir auparavant bloqué le frein de point d'arrêt (et la pédale d'accélération);
  - l'impossibilité pour le conducteur de débloquer le frein de point d'arrêt (et la pédale d'accélération)





Le « simulateur de marche », commandé à partir du poste de conduite de notre dernier type d'autobus.

plus tôt que 3 secondes après la fermeture complète de la porte de sortie;

2. La sécurité technique :

- blocage automatique de la pédale d'accélération et, ensuite, de frein de point d'arrêt, dans les cas suivants :
  - manque de pression d'air;
  - manque de pression d'huile de moteur;
  - température trop élevée de l'eau de refroidissement;
  - température trop élevée de l'huile de la boîte de vitesses.

Poursuivant la visite de notre stand, on arrive à une sorte de pergola, aménagée sur une estrade, dont l'entrée est ornée d'une fontaine illuminée, entourée de plantes vivaces et de fleurs. Dans le fond de la pergola,

une grande carte de Belgique, sur un panneau mesurant 3,50 × 3 m, attire l'attention.

Sur cette carte, des lampes de différentes couleurs s'allument successivement, et indiquent distinctement, pour chacun de nos Groupes d'exploitation, où se situent la direction régionale, les grands ateliers, les dépôts avec centre d'entretien, ainsi que les autres dépôts et les dépôts auxiliaires. Lorsque, à un moment donné, les lampes s'allument pour tous les Groupes, on peut se rendre compte que les activités vicinales couvrent l'entièreté du territoire belge.

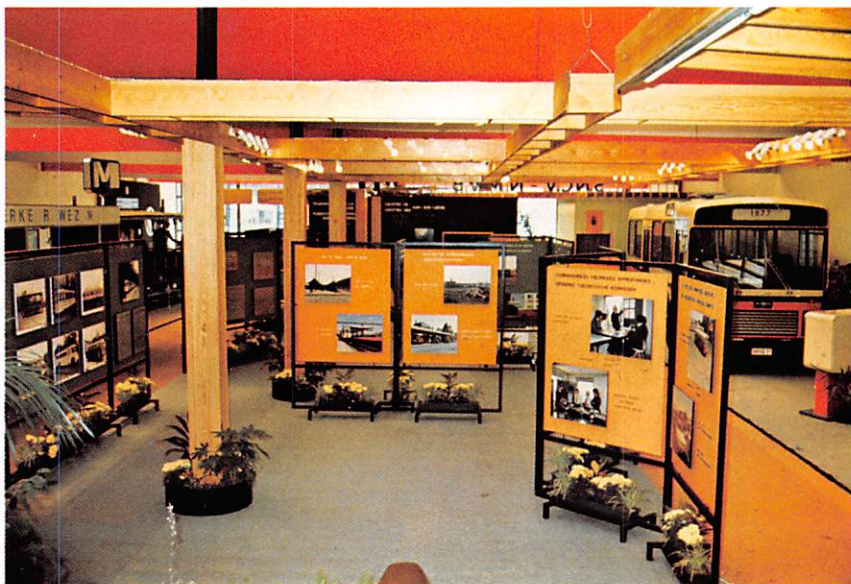
Quelques fauteuils, disposés en demi-cercle autour de la fontaine, permettent aux visiteurs d'examiner à l'aise ce beau tableau synoptique, entouré de part et d'autre d'une tren-

taine de photos agrandies de nos différentes directions et de quelques autres installations vicinales caractéristiques.

En descendant l'estrade, on atteint l'emplacement où des panneaux très décoratifs, également construits dans un de nos ateliers, sont installés. Ces panneaux, encadrés d'ossatures carrées métalliques, ont été conçus de façon à pouvoir les assembler de différentes manières. Leur belle présentation et les différents assemblages réalisés contribuent beaucoup à la mise en valeur de plusieurs dizaines de photos en couleur et de transparents lumineux en couleur, de grandes dimensions (50×60 cm). L'emploi de la couleur met très bien en relief les sujets soumis à l'attention du public et crée, de surcroît, une chaude ambiance dans le stand vicinal.

La fontaine illuminée de la pergola, avec, au fond, la carte synoptique représentant l'emplacement des dépôts, des ateliers et des directions régionales de la Société nationale.





Ces panneaux décoratifs mettent en valeur les documents photographiques exposés.

Il est évident que le choix des thèmes a forcément dû être limité. On s'est efforcé pourtant de présenter des vues et des documents attestant de la grande diversité des tâches accomplies par le personnel de la Société nationale. Si le public connaît les activités de nos chauffeurs d'autobus, il ignore souvent celles de nos autres services. Cette fois, il aura l'occasion de s'en faire quelque peu une idée. On distingue spécialement les transparents avec de splendides vues de machines-outils et de nos hommes au travail. Les grandes photos en couleur attirent l'attention sur la gamme des principales activités déployées par la S.N.C.V. au service de la collectivité, et sur certains services favorisant les conditions sociales, la sécurité et l'éducation des membres du personnel. On n'a pas oublié, non plus, des vues de trams et d'autobus en service normal dans plusieurs coins de notre pays. Même quelques photos jaunies de notre ancien matériel ne manquent pas.

On peut encore admirer de magnifiques vues en couleurs d'ancien matériel à Schepdaal et d'autorails sur la ligne des grottes de Han et du tramway touristique de l'Aisne.

Au milieu de ces panneaux, un coin de repos, délimité par quelques fauteuils, des jardinières et quatre maquettes de notre matériel roulant, a été harmonieusement aménagé. Les maquettes sont des reproductions à échelle réduite d'une vieille locomotive, de la première motrice électrique, d'une motrice type S actuelle et du prototype de motrice articulée pour le Littoral et le réseau de Charleroi. Ces maquettes suscitent la curiosité et laissent un peu rêveur : quelle évolution en quelques décennies !

Le stand vicinal comporte aussi une salle de projection. Au cours d'une séance d'une quinzaine de minutes, de nombreuses diapositives en couleurs, relatant l'historique succinct de la S.N.C.V., sont commentées sur un fond musical. Le matériel de projec-

tion et de sonorisation a été adroitement installé derrière un panneau représentant la face avant de notre dernier type d'autobus. La projection des diapositives se fait sur le pare-brise, ce qui constitue assurément une heureuse trouvaille. Le film de destination de l'autobus porte l'inscription : 1884-1977. Une vingtaine de sièges confortables permettent au public de suivre la projection dans les meilleures conditions.

Notre participation à l'exposition ne passera certainement pas inaperçue. C'est une belle réussite, qui fait honneur à tous les services et à tous ceux qui y ont collaboré.

Rappelons que l'exposition, dont l'entrée est gratuite, reste ouverte jusqu'au 30 octobre 1977, tous les jours sauf le lundi, de 10 à 18 h. Nous engageons les membres du personnel, les pensionnés, ainsi que leurs familles, à la visiter. Ils ne le regretteront pas, et éprouveront sans nul doute un sentiment de légitime fierté.



Une partie du coin de repos.

# REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES A LIEGE

Le dimanche 15 mai 1977, au dépôt de Liège Saint-Gilles, une trentaine d'agents, accompagnés de membres de leur famille, ont assisté à la remise des distinctions honorifiques.

Après avoir souhaité la bienvenue à tous, M. Botton, ingénieur principal - chef de groupe, s'adressant aux épouses présentes, se dit particulièrement heureux de les recevoir pour fêter ensemble ceux qui, par leur travail, leur dévouement et leur assiduité, mettent un point d'honneur à servir leurs semblables.

A l'intention des agents présents, et, à travers eux, de tous leurs collègues, il précisa que notre but commun est de participer positivement à une action essentiellement orientée vers nos concitoyens. Pour beaucoup, en effet, la seule possibilité de se déplacer vers le lieu de travail, les écoles, les magasins, les centres de santé etc. est celle que nous leur offrons.

M. Botton transmet encore aux jubilaires les félicitations du Président du Conseil d'Administration et du Directeur général et exprima à tous ses sentiments personnels de reconnaissance, ainsi que ceux des membres de la direction.

Après son allocution, M. Botton remit les distinctions aux agents de l'exploitation et M. Lebrun, inspecteur principal adjoint, décora les agents des services techniques. La cérémonie fut suivie d'un goûter servi dans une ambiance agréable.

## ORDRES NATIONAUX

### Palmes d'or

#### Ordre de la Couronne

Galler H., commis.

## Palmes d'argent

### Ordre de la Couronne

Chaineux J., ouvrier qualifié.  
Lombard H., 1er ouvrier qualifié.  
Mincier C., 1er ouvrier qualifié.  
Simonon A., ouvrier qualifié.  
Quérinjean N., 1er ouvrier qualifié.

### Médaille d'or

#### Ordre de la Couronne

Renkin H., conducteur-receveur AB.  
Servais R., conducteur-receveur AB.  
Beckers J., conducteur-receveur AB.  
Jans R., conducteur-receveur AB.

#### Ordre de Léopold II

Lakeye O., conducteur-receveur AB.

## DECORATIONS CIVIQUES

### 35 années de service

#### Médaille civique de 1ère classe

Benaets C., conducteur-receveur AB.  
Delchambre L., cond.-receveur AB.  
Dethier F., brigadier.  
Tibo Al., ouvrier qualifié 1ère cl.  
Ernes H., conducteur-receveur AB.  
Hansoel V., 1er ouvrier qualifié.  
Joly A., 1er ouvrier qualifié.  
Maquet G., ouvrier spécialisé.  
Petitjean E., 1er ouvrier d'élite.  
Ramakers H., receveur.  
Riga E., 1er ouvrier qualifié.  
Streel M., ouvrier qualifié.  
Lombard H., 1er ouvrier qualifié.  
Poelmans N., 1er ouvrier d'élite.  
Renotte H., conducteur-receveur AB.  
Verlinden T., 1er ouvrier qualifié.

### 25 années de service

#### Médaille civique de 2e classe

Chanteux G., conducteur-receveur AB.  
Demortier M., cond.-receveur AB.  
Jaa O., 1er ouvrier qualifié.  
Duts J., conducteur-receveur AB.  
Stroobants M., brigadier.

# ACTES DE PROBITE

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

Anvers : De Schepper R. (porte-monnaie + 877 F), Voelten R. (portefeuille + 1.530 F), Leys H. (sac de dame + 5.000 F).  
Brochem : De Noël M. (porte-monnaie + 540 F).

Malines : Boeckstaens A. (portefeuille + 630 F) (porte-monnaie + 660 F), Van Woen-sel E. (porte-monnaie + 260 F), Mariën G. (porte-monnaie + 120 F), De Graef J. (porte-monnaie + 1.600 F), De Smet A. (porte-monnaie + 41 F), Neven L. (porte-monnaie + 109 F).

Turnhout : De Proost G. (sac à main + 1.160 F).

## FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : Vercauteren D. (1.796 F).  
Gand St-Pierre : Van Nevel D. (654 F).  
Hamme : Michiels G. (885 F).

## HAINAUT

Charleroi : Duhaut J. (sac + 810 F), Duetriex F. (sac + 4.146 F), Thiele R. (portefeuille + 1.080 F), Cottin (sac à main + 1.395 F).

La Louvière : Garain R. (porte-monnaie + 800 F), Petyt J.-P. (sac de dame + 1.370 F), Matthys M. (1.000 F), Troch F. (porte-monnaie + 629 F), Willain H. (carte d'identité + 1.040 F), Ruscansky R. (1.000 F), Peeters D. (sac de dame + 4.750 F), Van Geyt M. (portefeuille + 14.000 F).

Mons : Hourdisse (sac de dame + portefeuille + 4.478 F).

## NAMUR-LUXEMBOURG

Namur : Bertinchamps J. (montre), Maurcot J. (1.202 F).

## LIEGE

Bassenge : Toppets P. (10.800 F), Toppets J. (840 F).

Bressoux : Jans J. (1.020 F), Herze G. (1.320 F), Firquet L. (2.720 F), Conard (570 F), Meulenbergh (890 F).

Liège St-Gilles : Lamborelle J. (3.740 F).  
Omal : Dengis A. (630 F), Wouters (866 F).  
Warzée : Demarche L. (600 F).

## BRABANT

Anderlecht : Soetemeyer J. (porte-monnaie + 3.016 F).

Asse : Van Hulle H. (porte-monnaie + 1.063 F), Hannaert F. (porte-monnaie + 3.351 F), Jacob G. (porte-monnaie + 27.000 F).

Louvain : Eembeek F. (porte-monnaie + 2.830 F), Billet G. (sac à main + 1.136 F), Fierens J. (sac de dame + 10.340 F).

## LIMBOURG

Hasselt : Gijbels L. (542 F), Meuwis A. (500 F).

Lanaken : Bongaers J. (1.641 F).

Maaseik : Daelmans N. (820 F).

St-Trond : Termonia E. (portefeuille + 4.574 F), Joris O. (portefeuille + 1.920 F).

Tessenderlo : Convents W. (portefeuille + 300 DM + 40 F + carnet de chèques).

## FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : D'Haene R. (portefeuille + 1.631 F), Vanderbrugghen A. (sac à main + 22.626 F), Vandeputte M. (portefeuille + 1.100 F), Corty E. (portefeuille + 6.780 F), Dedrie V. (portefeuille + 549 F), Cosyns E. (cigarettes pour une valeur de 1.120 F).

Knokke : Vermeersch W. (porte-monnaie + 741 F).

Ostende : Huys C. (sac de dame + 14.970 F + bague en or), Vertriest J. (portefeuille + 1.751 F), Rooms A. (porte-monnaie + 734 F), Brackx A. (radio portative), Naesens R. (porte-monnaie + 640 F), Poorteman L. (portefeuille + 1.190 F), Debaets J. (sac de dame), Lagast R. (portefeuille + 750 F), Boedt F. (portefeuille + 1.420 F).



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

## Naissances

### ADMINISTRATION CENTRALE

Kristof chez Seys N. (Bruges)

### ANVERS

Ann Caroline chez De Proost G. (Arendonk)  
Runa chez Schroven C. (Broechem)  
Nico chez Hendrickx R. (Broechem)  
Jurgen chez Thanghe R. (Anvers)

### FLANDRE ORIENTALE

Koen chez Hofman N. (Gand)

### HAINAUT

Christelle chez Bral A. (Mont-sur-Marchienne)  
Benoit chez Semoulin M. (Ransart)  
Cindy chez Cagniaux B. (Marcinelle)  
Dorothee chez Labehaut Chr. (Froyennes)  
Grégoire chez Van Boxtael M. (Luttre)  
Damien chez Dumont G. (Pont-à-Celles)  
Régis chez Vandermijnsbrugge J.P. (Wayaux)  
Olivier chez Vandepout A. (Marcinelle)  
Rudy chez Guérit S. (Souvret)  
Vincent chez Troch F. (Houdeng-Aimeries)  
Alain chez Rasseneur D. (Marquain)  
David chez Denis Philippe (Roux)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Coraline chez Camus M. (Chiny)  
Caroline chez Delvaux M. (Flawinne)  
Sophie chez Meunier Y. (Romedenne)  
Olivier chez Versaevl A. (Presgaux)  
Cedric chez Petit Jean (Namur)  
Michael chez Pleugers G. (Huppaye)  
Jean-François chez Dentz J. (Hotton)  
Virginie chez Colla J.M. (Attart)

### LIEGE

Cindy chez Bollen J. (Horpmaal)  
Serge chez Giles V. (Jemeppe-s/Meuse)  
Stéphanie chez Brevers A. (Bressoux)  
Audrey chez Dardenne M. (Grâce-Hollogne)  
Ludovic chez Vincent J. (Villers-St-Simeon)  
Stéphanie chez Bormans A. (Jeneffe)

### BRABANT

Frédéric chez Guilliams J. (Woluwe-St-Pierre)

Nancy chez Cools H. (Gooik)  
Tim chez Noël N. (Beersel)  
Nadia chez Brichet M.J. (Schaerbeek)  
Dimitri chez Greuse P. (Soignies)  
Didier chez Ferrari F. (St-Pieters-Leeuw)  
Ilse chez Vanhove F. (Erembodegem)  
Ann chez Fieve G. (St-Pieters-Leeuw)  
Anne chez Jacquet M. (Montignies-le-Tilleul)  
Angélique chez Cardoen W. (Chastre)  
Emmanuel chez Walraeve J.C.I. (Gentines)  
Carine chez Thesias J. (Bruxelles)

### LIMBOURG

Stijn chez Berben G. (Bree)  
Hans chez Vanherle O. (Leau)  
Kristien chez Cuyx H. (Kortesssem)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Inge chez Sinnaeve D. (Dixmude)  
Nancy chez D'Haene R. (Oostduinkerke)  
David chez Vermeersch W. (Oostkerke)  
Natalie chez Boerjan E. (Knokke-Heist)  
Dieter chez Janssens E. (Bruges)  
Koen chez De Naeghel L. (Moerkerke)  
Franky chez Nierynck R. (Ostende)  
Kathy chez Waeghe F. (Knokke-Heist)  
Safia chez Dakhloufi D. (Gand)  
Kristof chez Balliere J. (Dixmude)  
Mieke chez Lemarcq D. (Ostende)  
Sofie chez Pleysier G. (Bruges)  
Ragna chez Vanderburg W. (Ostende)  
Anthony chez Vandenberghe R. (Knokke-Heist)

## Mariages

### ANVERS

Van Den Borren E. a épousé Mlle Crets L.  
Beckers L. a épousé Mlle Wellens A.

### FLANDRE ORIENTALE

Neyt G. a épousé Mlle Dhondt M.Cl.  
Praet W. a épousé Mlle De Keersmaeker Fl.

### HAINAUT

Moureaux M. a épousé Mlle Boudaux Ch.  
Dehulster M. a épousé M. Stas W.  
Closterman B. a épousé Mlle Capouillez N.  
Massut J. a épousé M. Woostakeo Bh.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Feuillien C. a épousé Mlle Ledock M.  
Ratz L. a épousé Mlle Pierrard G.  
Renier Cl. a épousé Mlle Poncelet D.  
Bodart H. a épousé Mlle Roman H.  
Gerard R. a épousé Mlle Morren R.

### LIEGE

Van Oost G. a épousé Mlle Tibo R.  
Merenne C. a épousé Mlle Beraria L.

### BRABANT

Gevaert D. a épousé Mlle Van Rijssseghe L.  
Kestemont L. a épousé Mlle Massagé L.  
Debay A. a épousé Mlle Schwab M.Ch.  
Henderickx J. a épousé Mlle Walravens N.  
Broos L. a épousé Mlle Derwa M.  
Vereyken J. a épousé Mlle Bries Y.

### LIMBOURG

Simons P. a épousé Mlle Weygers M.  
Geusens R. a épousé Mlle Peeters Chr.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Demoen D. a épousé Mlle Rommelaere M.A.  
Breughe J.Cl. a épousé Mlle Carlu H.  
Vanhee E. a épousé Mlle Pollentier V.  
Mortele R. a épousé Mlle Beels B.

## Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mai et juin 1977

	Années de service
<b>ANVERS</b>	
De Beuckeleer G., brigadier	39
De Boey F., conducteur-receveur AB	37
Leysen J., receveur	13
Adriaensen J., cond.-recev. AB	36
Dupont M., cond.-receveur AB	36
Hapers L., receveur	27
Hendrickx F., cond.-receveur AB	35
Tijmsmans L., 1er ouvrier qualifié	35
Van de Velde K., cond.-recev. AB	31
Wouters K., cond.-rec. en chef AB	36
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Huyghe J., cond.-receveur AB	35
Portier G., chef Voies et Travaux	48
Schatteman A., 1er contremaitre	47
<b>HAINAUT</b>	
Delattre P., receveur	35
Dierick J., 1er ouvrier qualifié	35
Ledoux R., receveur	34
De Ketele R., brigadier	44
Greuse A., piocheur	30
Yasse Y., conducteur AB	37
<b>LIEGE</b>	
Jackers J., conducteur AB	38
Thielen J., conducteur-recev. AB	27
<b>BRABANT</b>	
Delvaux A., ouvrier d'élite	36
Van Thielt J., conducteur AB	25
Vierendels G., ouvrier qualifié	31
Wellemans P., receveur	27
Colson A., conduct.-receveur AB	33
De Jonghe M., surv. V.T. 1ère cl.	48
Kamers G., 1er ouvrier d'élite	37
Macharis E., chef de mouv. 1ère cl.	39
Van Espen R., ouvrier qualifié	35
Van Leemputten E., cond.-recev. AB	35

### LIMBOURG

Langers L., brigadier 43  
Boiten F., cond.-receveur AB 38  
**FLANDRE OCCIDENTALE**  
Bos G., piocheur 32

## Nécrologie

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

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>HAINAUT</b>	
Clerbois G., conduct.-receveur AB	45
Moreau F., ouvrier d'élite	47
<b>BRABANT</b>	
Pauwels A., ouvrier qualifié	61

### ALLOCATAIRES

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

### ANVERS

Van der Wangen P., receveur 81  
Vanluffelen V., conducteur él. 76  
Van Uffel F., contrôleur 75  
Van Hoof J., receveur 76

### FLANDRE ORIENTALE

De Fre J., piocheur 88  
D'Hollander P., ouvrier d'élite 72  
Verhoeven M., écurveuse 67  
Haantjens M., ouvrier d'élite 75

### HAINAUT

Balestin E., ouvrier qual. 1ère cl. 64  
Malaise M., conducteur él. 80  
Roland F., contrôleur 78  
Toubeau M., ouvrier qualifié 66  
Walgraeve A., conducteur él. 81  
Lerat R., ouvrier qualifié 63  
Van Hollebeke O., brigadier 58  
Blavier J., conducteur él. 82  
Godefroid L., ouvrier qual. 1ère cl. 65  
Wauters R., receveur 62  
Rousseau A., ouvrier qualifié 60  
Rockall F., conducteur él. 77  
Schrevens L., conducteur él. 67  
De Coen L., contrôleur 80  
Malaise G., receveur 63  
Vanslambrouck J., piocheur 80

### NAMUR-LUXEMBOURG

Baland T., ouvrier qual. 1ère cl. 71

### LIEGE

Lenoir L., machiniste 96  
Nelissen F., piocheur 79  
Dupont L., receveur 76  
Démonceau H., piocheur 79

### BRABANT

Goedeweck J., chef piocheur 87  
Helsen P., piocheur 83  
Dierickx E., ouvrier qual. 1ère cl. 64  
Van Lierde F., receveur 60

### LIMBOURG

Greven C., commis sélect. 1ère cl. 82  
Castermans F., machiniste 77  
Winten W., conduct.-receveur AB 75

### FLANDRE OCCIDENTALE

Thomaere K., conducteur él. 75  
Vanderbeke A., ouvrier qual. 1ère cl. 63  
Rossey H., conduct.-receveur AB 78

## Administration Centrale

Les recrutements ci-après eurent lieu : le 1-5-1977, MM. L. De Man, ingénieur civil (Direction T.) et W. Driessens, rédacteur (Direction E.P.), Mlle K. Derbaix, dactylo (Direction S.F.); le 1-6-1977, Mlle M. Sablon, dactylo (Direction S.F.); le 16-6-1977, M. P. Rousset, rédacteur (Direction E.P.), Mmes P. Van Groenendael, dactylo (Direction S.F.) et G. Meirens, poinçonneuse (Direction I.G.).

Arrivèrent des groupes d'exploitation : le 1-5-1977, Mlle L. Wauters, dactylo (Groupe Brabant) et M. W. Van Poucke, dessinateur-expéditionnaire (Groupe Flandre Orientale).

## Anvers

Entrèrent en service : le 1-5-1977, Mlle F. De Hertogh, dactylo-poinçonneuse (Dactylographie); le 16-5-1977, M. G. Maes, commis (Mouvement Turnhout), Mlles M. De Haes, dactylo-poinçonneuse (Comptabilité) et M. Schoenmaekers, rédacteur (Comptabilité Malines); le 1-6-1977, MM. M. De Vriese, commis (Bureau des Recettes Malines) et G. Van Poucke, commis (T/AT Merksem).

## Flandre Orientale

Ont été engagés : le 1-5-1977, Mlle A. Vermeulen, rédacteur (Mouvement); le 16-5-1977, M. J. Huyghe, rédacteur (Mouvement) et Mlle C. Van Damme, commis (Comptabilité); le 1-6-1977, Mlle N. Van Herzele, poinçonneuse (Terminal) et M. E. Vermeir, commis (T/AT); le 16-6-1977, M. P. Rosseel, commis (T/AT). Transférée de l'Administration centrale, Mme A.M. Saezen, commis (T/AT), a été accueillie.

## Hainaut

Venant du Groupe de Namur-Luxembourg, M. P. Eudier, rédacteur, est arrivé le 15-6-1977.

## Namur-Luxembourg

Mmes A. Coune et R. Delpire, dactylos, ont été transférées de l'Administration centrale respectivement les 16-5-1977 et 8-6-1977.

## Liège

Le 1-6-1977, Mlle B. Grégoire, rédacteur, venant de l'Administration centrale, a été accueillie.

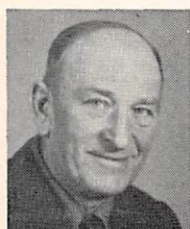
## Brabant

Le 1-5-1977, furent embauchées : Mlles M. Vanballenberghe, rédacteur (Comptabilité), A. Vanquaethem, rédacteur (Mouvement), M. Van Cauter, commis (Comptabilité), N. Rosier, commis (Voies et Travaux) et J. Belaen, poinçonneuse (Comptabilité).

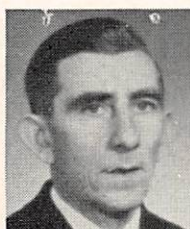
## Flandre Occidentale

Nous avons noté le recrutement de : M. P. Lanssens, ingénieur civil (Ostende), le 1-5-1977, et de Mlle D. Decraene, commis (Bruges), le 16-5-1977. Le 1-5-1977, M. P. Slambrouck, rédacteur (Bruges), est venu de l'Administration centrale; le 2-5-1977, Mlle K. Avet, dactylo-poinçonneuse (Bruges), est arrivée du Groupe de Flandre Orientale et le 16-5-1977, Mlle F. Blicck, commis, a été mutée du Groupe d'Anvers vers Ostende T/AT.

# LES LONGUES CARRIÈRES



**M. Brison**  
a débuté le 7-2-1930 et a été mis à la pension comme brigadier à Jumet.



**A. Vandenberghe**  
a débuté le 18-11-1929 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Knokke.



**L. Dainville**  
a débuté le 8-7-1929 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à La Louvière.



**A. V.D. Winkel**  
a débuté le 30-4-1934 et a été mis à la pension comme conducteur él. à Dilbeek.



**A. Stiers**  
a débuté le 9-6-1942 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Louvain.



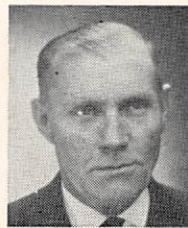
**G. Nackaerts**  
a débuté le 2-7-1940 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier d'élite à Kessel-Lo.



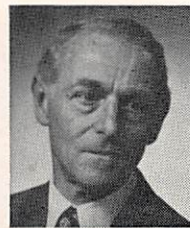
**J. Geeraerts**  
est entré en service le 8-8-1935; il a été pensionné comme ouvrier qualifié à Anderlecht.



**J. Denis**  
est entré en service le 6-10-1941; il a été pensionné comme brigadier à Jodoigne.



**H. De Wolf**  
est entré en service le 21-6-1937; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Dilbeek.



**S. Hemmercyckx**  
est entré en service le 9-12-1941; il a été pensionné comme 1er ouvrier d'élite à Anderlecht.



**A. Steen**  
est entré en service le 1-10-1927; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Dixmude.



**J. Van Dooren**  
est entré en service le 27-11-1941; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Turnhout.

## L'EQUIPE DE FOOTBALL F.C. SJALK

Le F.C. Sjalk a été fondé le 29 août 1970. Le comité élu en 1972, encore en fonction actuellement, se compose de

MM. Simons, président, Adams, trésorier, Verbeeck, secrétaire et capitaine de l'équipe, De Keyzer, soigneur.



La photo la plus récente de l'équipe du F.C. Sjalk.

Le F.C. Sjalk compte actuellement près de 120 membres qui, par leur cotisation, contribuent au paiement des frais d'assurance, de location des terrains, d'achat d'équipement sportif, de matériel, et de l'organisation de la fête aux moules et de la soirée dansante annuelles.

Depuis sa fondation, l'équipe a joué environ 250 matches et a pris part à divers tournois, tels le tournoi S.N.C.V. entre les dépôts de Tjalk, de Broechem, de Turnhout et d'Oostmalle (elle remporta deux fois le tournoi) et d'autres tournois dits pascaux ou d'été.

A noter, pour la petite histoire, que le président actuel, M. L. Simons, ne marqua pas moins de 59 goals pendant la saison 1971-1972. Quant aux supporters féminins, ils n'hésitent pas, à l'occasion, à disputer un match.

Le F.C. Sjalk ne joue que des matches amicaux. Si des équipes S.N.C.V. désirent rencontrer F.C. Sjalk, contact peut être pris avec M. A. Verbeeck, 14, David Teniersstraat, 2120 Schoten (tél. 031/45.28.51). A signaler encore que l'équipe du F.C. Sjalk porte les couleurs jaune et rouge.

## CHAMPIONNAT CYCLISTE DE LA PROVINCE D'ANVERS

Pour leur premier championnat, les organisateurs auraient mérité de meilleures conditions atmosphériques. Néanmoins, 24 coureurs de plus de 35 ans prirent le départ, le 11 juin 1977, dans une course dominée par H. Roels, E. Farazijn et L. Huygens, qui menèrent le plus souvent et s'échappèrent. Dans les derniers kilomètres, Huygens lâcha encore ses deux compagnons de fuite.

**Résultat :** 1. Huygens L. (Tremelo), champion d'Anvers, les 40 km en 1,08 h. (moyenne 35,2 km/h.); 2. Roels H. (Asse), à 22 sec.; 3. Farazijn E. (Dixmude); 4. Nijs G. (Oostmalle), à 1'32"; 5. Verstraeten F. (Merksem), champion d'Anvers des + de 45 ans; 6. Van den Berghe R. (Merelbeke); 7. Van Kerckhove E. (Asse).

Sous une pluie fine, 22 concurrents

de moins de 35 ans s'alignèrent pour parcourir une distance de 65 km. G. Farazijn en fit un vrai « one-man-show », qui lui procura une avance maximum de 1'42". Mais les nombreux supporters présents engagèrent les autres coureurs à contre-attaquer. L. Andries put combler son retard et, à l'arrivée, il devança même Farazijn de 8", tandis que le peloton arriva près de 2' plus tard.

**Résultat :** 1. Andries L. (St.-Joris Winge), les 65 km en 1,57 h. (moyenne 33,3 km/h.); 2. Farazijn G. (Dixmude), à 8"; 3. Deckers L. (Westerlo) à 27", champion d'Anvers; 4. Rosseel R. (Dixmude), à 1'58"; 5. Billaey Y. (Bruges); 6. Musschaert R. (Ostende); 7. Vanspauwen J.P. (Hasselt).

Ce fut une belle journée pour les sportifs Anversois.



L. Huygens, vainqueur de la course des plus de 35 ans et champion d'Anvers, entouré de supporters.

## NOS VICINAUX

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

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Téléphone : (02) 230.03.30 — Ext. : 335.  
C.C.P. 000-0003227-26.

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

# Groupe de Liège

## FETE DES 2.000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'EQUIPE N° 4

Le dimanche 22 mai 1977, les agents de l'équipe n° 4, groupant le personnel du Mouvement des dépôts d'Omal, de Verlaine et de Wanze, ont fêté, à Hanneffe, leurs 2.000 jours sans accident avec chômage. M. Cresson, chef de la sécurité, souhaita la bienvenue aux familles présentes et félicita l'équipe lauréate de son excellent résultat.

M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant le Service général de la Sécurité, attira l'attention des agents sur le fait que l'esprit de sécurité est particulièrement difficile à acquérir et à développer, parce qu'il faut combattre l'insouciance et l'incrédulité, se convaincre et convaincre les autres de penser « sécurité ».

Les résultats en ce domaine dépendent surtout de la ténacité et de l'esprit avec lequel sont entrepris et poursuivis les efforts nécessaires pour atteindre le but fixé. L'équipe n° 4 en a fourni brillamment la preuve.

Un spectacle de variétés, gai et animé, suivit l'allocution de M. Follon et recueillit les applaudissements chaleureux de l'assemblée, laquelle fut conviée ensuite à une excellente collation.

En fin de séance, M. Botton, ingénieur principal-chef de groupe, félicita à son tour les lauréats du jour. Il constata que la lutte efficace menée par un groupe d'hommes contre l'accident implique plus que la volonté de chaque personne qui le compose : à l'image d'une cordée en



marque vers les sommets, l'équipe est un soutien pour chacun de ses membres. A côté de l'influence bénéfique qu'elle exerce, la conviction personnelle des chefs et des délégués est, en matière de sécurité, également une condition essentielle du succès.

Après avoir noté le rôle irremplaçable, bien que discret, des épouses,

dont les conseils de prudence ont toujours un écho particulier, il conclut en exhortant chacun à veiller aux autres.

Chaque membre de l'équipe à l'honneur reçut des mains de M. Botton le cadeau traditionnel, accompagné de quelques friandises pour la famille. La soirée se prolongea dans une joyeuse et entraînante atmosphère de fête.

## CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

**Equipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident,  
au 30 juin 1977**

	Jours sans accident
<b>LIEGE 10</b> (Personnel Eupen - Warzée) ... ..	<b>5.630</b>
<b>BRABANT 21</b> (Atelier Cureghem) ... ..	<b>5.327</b>
<b>FLANDRE OCCIDENTALE 1</b> (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele) ... ..	<b>2.246</b>
<b>LIEGE 4</b> (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze) ... ..	<b>2.175</b>
<b>ANVERS 2</b> (Mouvement Oostmalle - Broechem) ... ..	<b>1.555</b>
<b>FLANDRE ORIENTALE 6</b> (Mouvement Herzele - Hofstade - Audenarde) ... ..	<b>1.468</b>
<b>NAMUR - LUXEMBOURG 5</b> (Mouvement Luxembourg) ... ..	<b>1.251</b>
<b>FLANDRE ORIENTALE 1</b> (Mouvement Destelbergen) ... ..	<b>1.044</b>

---

# LA RENTREE DES CLASSES

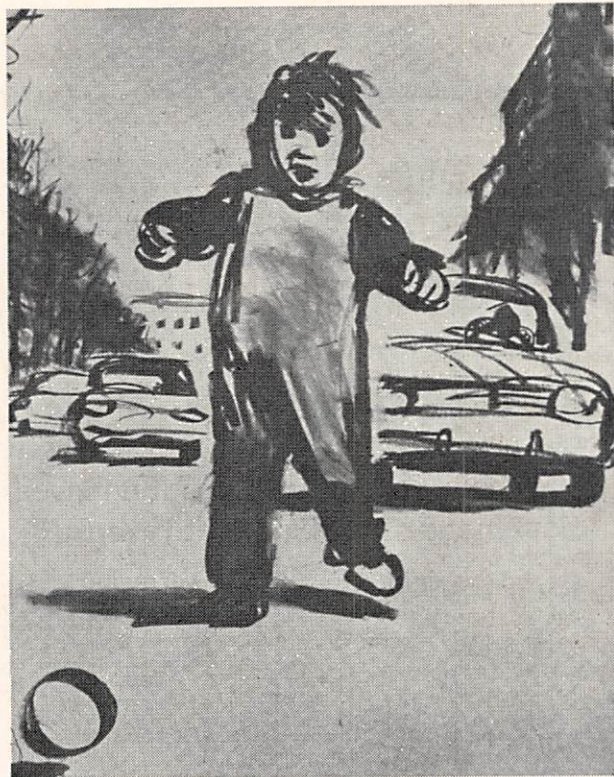
Voici l'époque de la rentrée des classes, qui est aussi celle de la reprise des activités normales après les vacances !

Les piétons et, a fortiori, les petits piétons vont à nouveau courir de grands dangers.

L'affiche suggestive reproduite ci-contre invite les conducteurs à éviter le pire : renverser, blesser ou tuer un enfant. Ce dessin, dû à une artiste belge, Monique Martin, a obtenu le troisième prix, les deux premiers ayant été attribués à des Finlandais, lors du dernier concours international d'affiches ayant pour thème : les enfants.

Chacun de nous peut faire mieux pour que le nombre d'enfants tués, blessés ou définitivement handicapés diminue enfin.

**EPARGNEZ LES ENFANTS,  
RALENTISSEZ.**



---

## CHAMPIONNAT CYCLISTE DU HAINAUT

Ce championnat fut organisé le 28 mai 1977, à l'initiative des « Amis des vicinaux - S.N.C.V.-Eugies » et du « Cyclo de la S.N.C.V., Mons-Borinage ». Ce fut un grand succès : il y avait 23 concurrents chez les plus de 35 ans et ils étaient à 35 chez les moins de 35 ans. Les départs et les arrivées eurent lieu au dépôt d'Eugies.

La course des aînés, sur une distance de 40 km, fut très animée et vit la victoire de Luc Charlier de Florennes.

Ordre des arrivées : 1) Luc Charlier de Florennes; 2) L. Huygens; 3) J. Balcaen; 4) E. Farazijn; 5) G. Myns; 6) R. Vandenberghe; 7) L. Goffins; 8) Close; 9) E. Van Kerckhove; 10) J. Colis; 11) Marcel Bonvalet, le nouveau champion du Hainaut; 12) C. Franck; 13) F. Van Damme; 14) J. De Gasperi; 15) L. Goffins; 16) L. Keteleer.

La deuxième course, pour les coureurs de moins de 35 ans, fut disputée sur 75 km. C'est le champion S.N.C.V. de Belgique, Ronald Rosseel, qui la remporta. Il s'échappa au 6e tour et ne fut plus rejoint. Il gagna avec plus de 3 minutes d'avance.

Ordre des arrivées : 1) Ronald Rosseel (Dixmude); 2) L. Andries; 3) L. Dekers; 4) G. Farazijn; 5) R. Meuleman;

6) Alain Meunier, le nouveau champion du Hainaut S.N.C.V.; 7) L. Wins; 8) A. Mahieu; 9) M. Dilaert; 10) Y. Collin; 11) A. Saridan; 12) B. Dufour, etc.

La remise des prix s'effectua, dans

une salle du dépôt vicinal, en présence de personnalités de la région et de la Société, ainsi que des organisateurs. Un vin d'honneur clôtura cette journée bien réussie.

