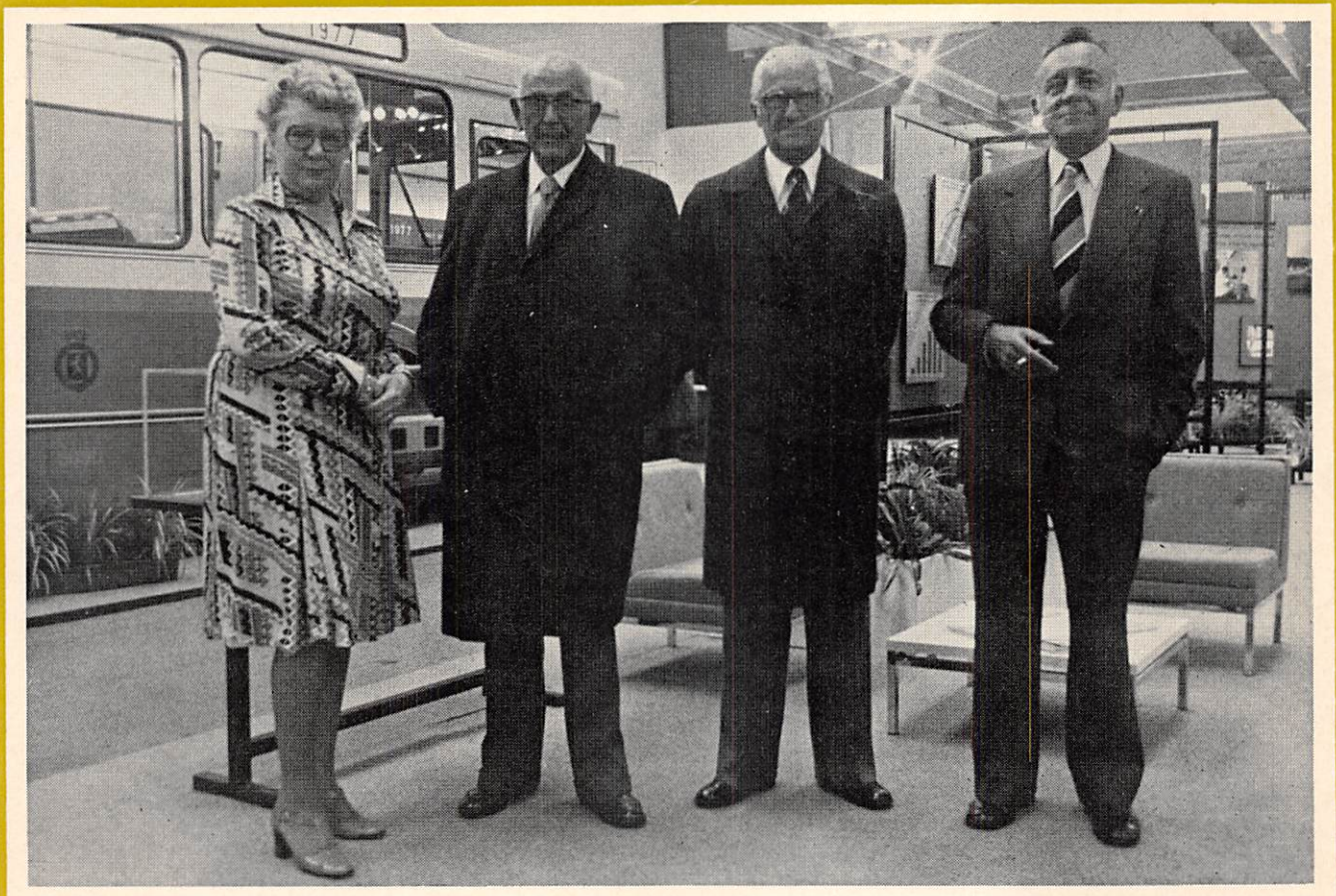


NOS VICINAUX

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



MM. Hoens et Van Autgaerden, Directeurs généraux honoraires, M. Henrard, Directeur général, ainsi que Mme Van Belleghem, leur secrétaire, lors d'une visite à l'Exposition « Les transports en commun et l'industrie belge ». (Photo E. Keutgens)



*A l'occasion du renouvellement de l'année,
je tiens à adresser ce message de sympathie
au personnel de la Société Nationale
des Chemins de fer Vicinaux.*

*A tous, ainsi qu'à vos familles, je souhaite
bonheur et santé, et j'exprime le vœu que
l'année 1978 nous soit favorable,
afin qu'ensemble nous puissions œuvrer
pour le bien du pays et de la communauté
toute entière.*

C. Henrard
Directeur général



NOËL

KERSTMIS

WEIHNACHTEN

CHRISTMAS...

Selon la tradition, le premier arbre de Noël fut dressé à Strasbourg en l'an 1603. A l'origine, les sapins n'étaient décorés que sommairement. Les bougies seraient apparues pour la première fois en Allemagne.

C'est à E.T.A. Hoffmann que revient le mérite de la découverte littéraire de Noël; il en fit une description détaillée, bien que Goethe ait déjà fait mention de Noël dans son « Werther », en 1774. Werther parlait du plaisir qu'éprouveraient les enfants et de leur état d'enchantement au moment de l'ouverture inopinée de la porte et de l'apparition d'un arbre décoré de bougies, de friandises et de pommes.

En 1776 et, plus tard, en 1814, Goethe décrivit encore d'autres fêtes de Noël. A un âge avancé, il s'attendrissait en ces termes (selon Wilhelm Grimm) : « Noël, Noël, tu es la joie des enfants qui sourient encore en dormant ».

Joie des enfants, certes, mais aussi celle des adultes ! Car cette fête, pleine de signification, procure également des plaisirs matériels. Nombreux sont ceux qui se réjouissent, longtemps à l'avance, du dîner de Noël qui les attend et rêvent des dindes délicieuses et des oies bien préparées dont ils se délecteront. Mais qui s'imaginent encore que le délicieux foie de Strasbourg lardé aux amandes est un mets conçu pendant la Révolution française, par le cuisinier du maréchal de Contades ? On peut lire dans des ouvrages savants que l'oie était déjà le plat préféré des prêtres du Nil et que l'on mangeait de l'oie depuis des temps immémoriaux, lors de rites africains. D'ailleurs, Horace, le poète de l'antiquité classique, vanta déjà le foie d'une oie nourrie de figues succulentes.

Somptueux et indigestes peuvent être également les sucreries, les gâteaux et surtout le célèbre pain de Noël.

Bien avant Goethe, il était d'usage à Weimar de cuire un gigantesque pain de Noël de plus de cent livres. Le record serait détenu par un boulanger de Dresde, du nom de Zacharias, qui cuisait pour la Cour de Saxe, en 1730, un pain de Noël d'une longueur de 18 aunes et d'une largeur de 8, pour lequel il utilisa 18 boisseaux (plus de 100 litres) de farine, 1 tonnelet et demi de levure, 326 cruches de lait, 360 œufs et 3 livres de noix muscades.

Un attelage de 8 chevaux et un chariot spécial furent nécessaires pour retirer le gigantesque pain du four spécialement construit pour l'occasion; pendant ce temps, une fanfare jouait un air solennel. Le prince Auguste en personne procéda à la distribution, en coupant le pain avec son sabre. De nos jours, on se contente de moins.

Bien que de nombreuses coutumes anciennes aient disparu, la crèche de Noël s'est maintenue. La crèche, qui aurait été dressée pour la première fois en 1233 par saint François d'Assise, dans la forêt de Greccio, est devenue une tradition dans de nombreux pays. Certains musées ou petite église de villages isolés renferment des sculptures sur bois, véritables œuvres d'art de maîtres oubliés.

Au fil des ans, des scènes émouvantes de la Nativité furent ainsi réalisées en Espagne, en Italie, en France, au Tyrol, en Bavière et en Souabe.

La collection de crèches du Musée national bavarois de Munich, célèbre dans le monde entier, se compose principalement de crèches baroques imposantes d'une beauté fascinante et attire toujours un grand nombre de visiteurs. De telles crèches se retrouvent également dans de nombreuses églises baroques.

Bon nombre d'églises et de musées du Portugal abritent des crèches de Noël constituant de véritables chefs-d'œuvre du passé. Elles témoignent d'une grande sensibilité et des anciennes traditions du réalisme national. Ces crèches gigantesques comptent parfois des centaines de figures dont la composition naïve puise son inspiration dans les pèlerinages populaires. Ainsi, les crèches d'avant le 18e siècle permettent de se faire une idée des costumes et des mœurs des villageois dans les différentes parties du Portugal.

Les figurines de bois ou de terre cuite composant le long cortège vers l'Enfant Jésus sont souvent chargées d'offrandes caractéristiques typiques de la région d'origine. Les paysans portent des provisions de voyage; les jeunes gens dansent sur des airs que jouent les musiciens; les personnes âgées se reposent au bord de fontaines; les enfants s'amuse en taquinant des ânes. Le caractère populaire de ces œuvres permettait à chacun de s'identifier aux personnages de ce grand mystère de Noël.

A partir du 18e siècle, l'influence italienne, qui va dominer l'art portugais, se fait sentir. Elle apporte aux crèches un raffinement aristocratique qui confère à l'œuvre un caractère théâtral plus traditionnel. La sculpture elle-même devient plus parfaite, mais aux dépens d'une partie de la spontanéité et du réalisme profond de l'œuvre. Certaines crèches deviennent de gigantesques tableaux ressemblant davantage à des décors d'opéra.

Dans notre pays, qui compte pourtant beaucoup d'œuvres d'art, les crèches de Noël artistiques sont moins nombreuses. Ceci n'empêche que de grandes crèches sont dressées chaque année dans de nombreuses églises, mais aussi sur les places publiques, contribuant ainsi à créer cette chaude atmosphère propre aux fêtes de fin d'année.



Une crèche en cours de construction à Herentals. (Photo E. Roels)

TRANSFERT A LA S.N.C.V.

DES SERVICES D'AUTOBUS DE LA S.N.C.B.

Depuis tout un temps déjà, la revalorisation des transports en commun est activement poursuivie dans notre pays. La récente restructuration des transports publics secondaires en témoigne une fois de plus.

Parmi les mesures prises par le gouvernement, figure le transfert à la S.N.C.V. de la gestion des services d'autobus de la S.N.C.B. Le Conseil d'administration de notre Société annonçait, dans son rapport sur l'exercice 1976, qu'on pouvait attendre la réalisation de ce transfert dans le courant du second semestre de 1977. C'est chose faite depuis le 1er septembre 1977.

L'incorporation des services d'autobus de la S.N.C.B. s'est effectuée en trois phases :

a) le 22 mai : les autorisations des services publics d'autobus sont transférées au nom de la S.N.C.V.;

b) le 1er juillet : la S.N.C.V. supporte les risques financiers des services, la S.N.C.B. continuant à assurer la comptabilité pendant les mois de juillet et août. Les autorisations des services spéciaux passent aux Vicinaux;

c) le 1er septembre : la S.N.C.V. supporte l'entière responsabilité et assure pleinement la gestion des services.

La mise sous tutelle de la S.N.C.V. de tous les services d'autobus régionaux du pays permettra la réalisation d'un réseau national de transport efficace et rationnel. Cette mesure doit conduire à l'amélioration du service offert à la clientèle, à une meilleure coordination entre les différents modes

de transport, notamment entre les services d'autobus et les trains, à la suppression de doubles emplois déplorables, etc. A noter à ce propos que les services locaux de la S.N.C.V., fortement décentralisée sur le plan de l'exploitation, sont bien placés pour connaître les besoins réels des populations et des régions et peuvent répondre rapidement aux desiderata exprimés.

L'exploitation des anciens services d'autobus S.N.C.B. n'est pas assurée par nos soins. Elle reste confiée, comme du temps de la gestion S.N.C.B., à des exploitants privés. Au moment du transfert, le réseau d'autobus de la S.N.C.B. comprenait :

- 84 lignes de complément, se développant sur 3.300 km;
- 110 lignes de substitution, se développant sur 4.900 km;
- 1.600 services spéciaux.

Par lignes de complément, on entend les lignes qui, sans remplacer des lignes ferroviaires, complètent le réseau ferroviaire S.N.C.B. et furent autorisées dès 1932. Les lignes de substitution sont celles mises en service depuis 1950, pour remplacer totalement ou partiellement un service ferroviaire ou pour en améliorer les conditions d'exploitation. En ce qui concerne les services spéciaux, il s'agit de transports organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers (ouvriers, écoliers, etc.), qui se sont développés énormément après la dernière guerre mondiale.

Au total, 1.268 véhicules, dont 192 appartenant à la S.N.C.V., furent mis en ligne sur le réseau de services pu-

blics S.N.C.B., en 1976. Ils transportèrent 80 millions de voyageurs par an.

Au 31 décembre 1976, le réseau d'autobus vicinal, quant à lui, comprenait 14.989 km de services publics, dont 13.182 étaient exploités en régie et 1.807 par fermiers; les services spéciaux étaient au nombre de 3.208. Le nombre de véhicules affectés à ces services s'élevait à 2.347 (2.151 de la S.N.C.V. et 196 de fermiers), tandis que le nombre de voyageurs transportés atteignit 213 millions en autobus et **238.800.000** pour l'ensemble du réseau ferré et autobus.

En comparant ce réseau à l'ancien réseau d'autobus S.N.C.B., on se rend directement compte de l'importance du transfert qui vient d'être réalisé. On peut affirmer que le kilométrage des services publics et le nombre de services spéciaux à gérer par notre Société, se sont, en effet, accrus de 50 % environ.

La nouvelle tâche incombant à notre Société n'est, dès lors, pas à négliger. Nos services intéressés ont d'ailleurs déjà dû accomplir des efforts considérables, voire des prouesses, pour pouvoir prendre, en temps voulu et à bon escient, toutes les dispositions et mesures requises pour effectuer ledit transfert dans les meilleures conditions.

Il a fallu, dans un délai très restreint, informer et instruire les anciens exploitants de la S.N.C.B. et conclure de nouveaux contrats avec ceux-ci.

Les instructions et les documents nécessaires ont dû être élaborés pour permettre la gestion des nouveaux services par ordinateur. Celui-ci effectuée, en effet, l'établissement des contrats et avenants, le calcul de la rétribution kilométrique, le contrôle des recettes, le relevé des prestations de service, l'analyse des ordres de marche, la tenue à jour des éléments administratifs, des listings, etc.

L'élaboration et l'application des nouveaux ordres de marche pour tous les véhicules des nouveaux exploitants constituèrent un travail énorme, auquel nos services locaux, principalement, furent attelés. La mise en service simultanée d'appareils Almex pour la délivrance de tickets sur les nouveaux services a nécessité également des efforts peu ordinaires.

En même temps, d'autres services de la S.N.C.V. œuvraient fiévreusement pour mettre en place le dispositif permettant l'application d'une tarification uniforme sur toutes les lignes d'autobus. A cet effet, on dressa de nouveaux tableaux des distances pour les anciens services S.N.C.B. Pour les trajets communs avec les services S.N.C.V., les distances sont maintenant identiques. Pour le calcul des prix des abonnements valables sur plusieurs



L'importante gare d'autobus de Hasselt, où tous les véhicules porteront bientôt les nouvelles couleurs vicinales. (Photo « Provinciale Culturele Dienst »)

lignes du réseau S.N.C.V. agrandi, les distances sont cumulées. Désormais, le tarif vicinal est d'application sur tous les services d'autobus indistinctement, tandis que le tarif S.N.C.B. est valable de bout en bout pour les abonnements combinés S.N.C.B. - S.N.C.V. C'est ce que nous appelons la « taxation continue » des abonnements.

Bientôt aussi, tous les véhicules des services interurbains porteront les mêmes couleurs, à savoir, orange et ivoire, ce qui améliorera la sécurité de circulation, l'orange étant très visible le jour et l'ivoire se remarquant mieux la nuit.

Il n'y a pas de doute que le transfert des services d'autobus de la S.N.C.B. vers la S.N.C.V. sera de nature à favoriser la promotion et la coordination des transports en commun.

VACANCES 1978

APPARTEMENTS MEUBLES ET MAISONS DE VACANCES

Les conditions de location pour les appartements meublés et les conditions de séjour pour les homes de vacances, ainsi que les bulletins d'inscription, seront envoyés séparément, fin janvier 1978, à tous les membres du personnel et aux pensionnés de la S.N.C.V.

Lesdites conditions et les bulletins d'inscription ne paraîtront, dès lors, pas dans notre journal d'entreprise « Nos Vicinaux ».



**SI VOUS LE FROLEZ,
IL FROLE LA MORT.**

Conseil Supérieur de la Sécurité Routière - Via Secura

Si le nombre des victimes de la route suit à nouveau une courbe légèrement ascendante (+ 2,5 % en 1976), c'est parmi les conducteurs de véhicules à deux roues que l'aggravation est la plus marquée (+ 9 %).

C'est ainsi que chaque jour, 11 jeunes gens de moins de 21 ans sont accidentés.

CONDUCTEURS D'AUTOBUS ET DE VOITURES, N'OUBLIEZ PAS :

- QUE LES CONDUCTEURS DE DEUX ROUES ONT AUSSI LA PRIORITE DE DROITE;
- QUE VOUS DEVEZ GARDER VOS DISTANCES EN DEPASSANT UN « DEUX ROUES »;
- QU'IL Y A LIEU D'UTILISER VOS FEUX CLIGNOTANTS QUAND VOUS LES DEPASSEZ.

LA SUCCESSION

(1ère partie)

Chacun se trouve un jour confronté au problème du partage d'une succession. Après avoir consacré une série d'articles au nouveau régime matrimonial, nous désirons examiner plus avant ces aspects du droit qui revêtent bien souvent une apparence confuse pour le profane.

INTRODUCTION :

QU'ENTEND LA LOI PAR SUCCESSION ?

Pour le Code civil, la succession n'est qu'une manière d'acquérir la propriété, par laquelle le patrimoine du défunt (la succession) passe à une ou plusieurs personnes vivantes. Une succession ne peut donc s'ouvrir qu'à la mort d'une personne.

On distingue trois sortes de succession :

1. **la succession légale**, lorsque le défunt n'a pas rédigé de testament. Le partage s'effectue dès lors selon les dispositions légales en la matière;
2. **la succession testamentaire**, lorsque le défunt a rédigé un testament;
3. **l'institution contractuelle**, lorsque le contrat de mariage fait mention du transfert des biens au conjoint survivant.

Il est possible que plusieurs régimes soient d'application pour une seule succession.

Exemple : Un homme meurt. Il existe un contrat de mariage stipulant que 1/5 de la succession revient à son épouse : pour cette partie de la succession ce sont les dispositions du contrat de mariage qui sont d'application.

Cet homme a également rédigé un testament par lequel il laisse 1/5 de la succession à un ami : dans ce cas, ce sont les dispositions testamentaires qui sont d'application.

Les 3/5 restants sont soumis aux dispositions légales.

Nous reviendrons ultérieurement au cas présent.

* *
* *

Examinons les trois sortes de succession de manière plus détaillée.

CHAPITRE I - LA SUCCESSION LEGALE

Dans le cadre de la succession légale il faut distinguer :

1. **la succession régulière** : lorsque la succession revient aux parents légitimes du défunt;
2. **la succession irrégulière** : lorsque la succession revient à des personnes autres que les héritiers légitimes (p.ex. aux enfants naturels reconnus, le conjoint survivant);
3. **la succession anormale** : un droit de retour des biens provenant de la succession, pour certaines personnes et dans des conditions déterminées.

1. LA SUCCESSION REGULIERE

La législation détermine un ordre de succession parmi les héritiers légitimes :

1. les descendants du défunt;
2. les frères et sœurs du défunt, ainsi que le père et/ou la mère du défunt;
3. les ascendants du défunt (parents, grands-parents) à défaut de frères ou de sœurs;
4. les parents collatéraux jusqu'au quatrième degré (ou plus loin encore par le jeu de la représentation).

Ces quatre catégories sont appelées « ordres » ou groupes d'héritiers qui ensemble excluent les autres héritiers.

Ces quatre ordres sont appelés à succéder selon l'ordre ci-dessus.

Exemple pratique : Zénobe meurt et laisse comme héritiers légitimes, deux enfants et le grand-père. Les enfants appartiennent au 1er ordre et excluent le grand-père de l'héritage car ce dernier appartient au 3e ordre.

Chaque ordre comprend encore des « lignes » et des « degrés ». Une **ligne** est une suite de personnes qui descendent l'une de l'autre, **ligne directe** (père, fils, petit-fils), ou qui descendent d'un auteur commun, **ligne collatérale** (frères et sœurs).

Chaque **degré** est une génération. En ligne directe, on compte autant de degrés qu'il y a de générations (ex. le fils est à l'égard du père, au premier degré; le petit-fils, au second).

En ligne collatérale, les degrés se comptent par les générations depuis l'un des parents jusques et non compris l'auteur commun, et depuis celui-ci jusqu'à l'autre parent (ex. deux frères sont au deuxième degré : une génération du premier jusqu'au père et une génération du père jusqu'au deuxième).

Examinons à présent les différents ordres d'héritiers légitimes de manière plus détaillée.

Sont appelés à la succession en premier lieu, les enfants (ou leurs descendants) du défunt. Les enfants succèdent par parts égales et par têtes.

Exemple : Zénobe meurt; il a eu trois enfants : Achille, Basile et Clément, parmi lesquels Clément est déjà décédé, laissant lui-même trois enfants : Désiré, Ernest et François.

Dans ce cas, Désiré, Ernest et François viennent ensemble à la place de Clément décédé antérieurement. La succession de Zénobe est partagée en 3 parts égales : une pour Achille, une pour Basile et une pour la « souche » composée de Désiré, Ernest et François. Cette dernière part est ensuite partagée entre Désiré, Ernest et François.

Cette manière de procéder s'appelle la « représentation ». Dans le premier ordre (donc dans la ligne directe descendante), elle a lieu à l'infini.

Lorsque le défunt n'a pas d'enfants, la succession revient à un ordre mixte de « collatéraux privilégiés » (frères et sœurs et leurs descendants) et à des « ascendants privilégiés » (père et mère).

La règle est la suivante : père et mère ont droit chacun à 1/4 de la succession; les frères et sœurs reçoivent le reste.

La représentation a lieu également dans la ligne collatérale, au profit des enfants et descendants de frères et sœurs, et ce à l'infini. Si l'un des parents est déjà décédé, son 1/4 revient aux frères et sœurs.

Exemple 1 : Zénobe meurt. Restent ses deux frères et ses deux sœurs, ainsi que son père et sa mère. Son père et sa mère reçoivent chacun 1/4. Le reste (1/2) est partagé entre les frères et sœurs qui reçoivent donc chacun 1/8.

Exemple 2 : Zénobe meurt. Restent ses deux frères, ses deux sœurs et son père. Sa mère est décédée antérieurement.

Le père reçoit 1/4. Les 3/4 restants sont partagés entre les frères et sœurs qui reçoivent donc chacun 3/16.

Lorsque le défunt ne laisse aucun descendant ou collatéral privilégié, la succession est dévolue aux ascendants.

S'il y a des ascendants dans les deux lignes, la succession se divise par moitié entre les ascendants de la ligne maternelle et les ascendants de la ligne paternelle. Dans chaque ligne, l'ascendant qui se trouve au degré le plus proche exclut tous les autres; dans ce cas la représentation n'a pas lieu.

Exemple : Zénobe meurt et laisse son père et grand-mère maternelle. La succession est divisée par moitié c.-à-d. son père reçoit une moitié et sa grand-mère l'autre moitié.

La succession se divise aussi par moitié lorsqu'il n'y a des ascendants que dans une seule ligne. Ces derniers reçoivent normalement une moitié tandis que l'autre moitié revient au quatrième ordre qui comprend les « collatéraux ordinaires ».

Les collatéraux ordinaires doivent cependant céder l'usufruit de un tiers de leur moitié (1/6 donc) à l'ascendant de l'autre ligne s'il s'agit du père ou de la mère.

Les collatéraux ordinaires possèdent le droit à la succession jusqu'au quatrième degré. Naturellement, par représentation il est possible qu'un collatéral au-delà du quatrième degré soit appelé à la succession.

2. LA SUCCESSION IRREGULIERE

A. Les droits des enfants naturels.

Les enfants naturels, reconnus légalement, possèdent des droits déterminés sur la succession de leur père ou mère qui les ont reconnus (sont donc exclus, les grands-parents, oncles, tantes, etc.).

Les enfants naturels sont des successeurs irréguliers; ceci signifie — contrairement aux héritiers légitimes — qu'ils ne sont pas mis automatiquement en possession de leur part de la succession. Ils doivent demander cette mise en possession aux héritiers légitimes.

A quoi peut succéder un enfant naturel ?

Les enfants naturels ont un droit de succession limité.

Si le père ou la mère a laissé des descendants légitimes, ce droit est d'un tiers de la portion héréditaire que l'enfant naturel aurait eu s'il eût été légitime.

Exemple : Deux enfants légitimes et un enfant naturel sont appelés à la succession. Si tous trois avaient été légitimes, ils auraient eu chacun un tiers de la succession. Dans le cas présent, l'enfant naturel ne reçoit donc que un tiers du tiers de la succession, soit un neuvième. Les deux autres enfants — légitimes — reçoivent chacun quatre neuvièmes de la succession.

Le droit de l'enfant naturel est de la moitié lorsque le père ou mère ne laissent pas de descendants, mais bien des ascendants ou des frères ou sœurs.

L'enfant naturel a droit aux trois quarts de la succession lorsqu'il est appelé à la succession uniquement avec des collatéraux ordinaires du défunt.

Lorsque ses père ou mère ne laissent pas de parents au degré successible, l'enfant naturel a droit à la totalité des biens.

Les enfants adultérins ou incestueux n'ont pas de droit à la succession. La loi leur accorde seulement des aliments.

B. Les droits du conjoint survivant.

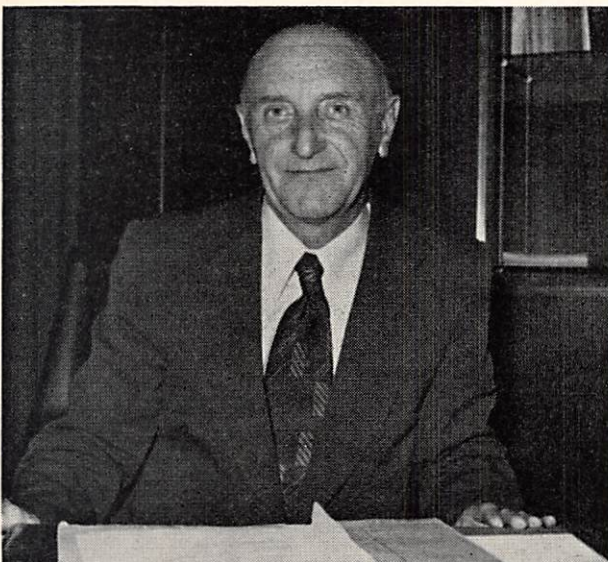
Vu l'importance de la matière, ce sujet sera traité de manière plus détaillée dans une deuxième partie.

Disons toutefois que s'il y a un contrat de mariage, avec l'une ou l'autre forme de communauté, cette communauté sera divisée (selon les règles du régime matrimonial dont nous avons déjà parlé), et le conjoint survivant recevra toujours au moins la moitié de la communauté.

3. LA SUCCESSION ANOMALE

Par succession anormale, on entend certains cas où des biens donnés ou légués au défunt doivent être retournés au donateur ou à ses ayants droit, au lieu de revenir aux héritiers. Nous n'entrerons pas ici dans plus de détails. Mentionnons seulement que ce droit de retour existe dans le chef de l'adoptant si l'enfant adopté décède sans laisser de descendants légitimes; dans le chef de l'ascendant si ses enfants décèdent sans laisser de descendants, et dans le chef des frères ou sœurs légitimes d'un enfant naturel si ce dernier décède sans laisser de descendant.

M. G. POURVEUR EST NOMME DIRECTEUR



Au cours de sa séance du 4 octobre 1977, le Conseil d'Administration de la Société a promu M. G. Pourveur au grade de directeur.

Sorti de la Faculté Polytechnique de Mons, avec le diplôme d'ingénieur civil mécanicien-électricien, M. Pourveur entra à la S.N.C.V. le 1er juin 1951. Il prit en charge les ateliers, les lignes aériennes et les sous-stations du réseau de Mons-Tournai. Nommé ingénieur principal-chef de service le 1-6-1959, la responsabilité de tous les ateliers du Groupe lui incombait. Promu ingénieur en chef le 1-1-1963, les services du Mouvement entrèrent dans ses attributions. Sa nomination de chef de groupe suivit le 2 septembre 1975.

Actuellement, M. Pourveur assume conjointement la Direction du Matériel à l'Administration centrale et la gestion du Groupe du Hainaut.

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Cécile chez Van Daele M. (Bruxelles)
Frank chez Verheyen M. (Destelbergen)
Geert chez Vanhove P. (Anvers)
Erika chez Guldix L. (St.-Kat.-Waver)

ANVERS

Inge chez Callebaut J. (Anvers)
Wouter chez Leppens J. (Turnhout)

FLANDRE ORIENTALE

Christel chez Verstraete G. (Deinze)
Dimitri chez Malyster M. (Gand)

HAINAUT

Jonathan chez Divers M. (Charleroi)
Michaël chez Michel A. (La Bouverie)
Annick chez Gérin J. (La Bouverie)
Céline chez Leclercq J. (Auvélais)
Sébastien chez Sedeyn G. (Couillet)
Sabine chez Delfosse J.-Cl. (Marcinelle)
Christophe chez François Ph. (Marcinelle)
Rodrigue chez Cornant J.-P. (Pâturages)
Virginie chez Cottin J. (Gilly)
Christel chez Duchêne R. (Anderlues)
Cécile chez Canon R. (Anderlues)
Sophie chez Seykens A. (Ransart)
Sarah chez Raimondi M. (Dampremy)
Eric chez Frisque H. (Strée)
Cédric chez Anus Chr. (Anderlues)
Vincent chez Nicaise J.-L. (Anderlues)
Grégory chez Cornil J. (Lobbes)
Cédric chez Genin A. (Jumet)
Chantal chez Dardenne P. (Marchienne)

NAMUR-LUXEMBOURG

Evelyne chez Charlier L. (Doische)
Christine chez Vandebosch P. (Landenne)
Stéphanie chez Malherbe P. (Clavier)
Valerie chez Colige F. (Assesse)

LIEGE

Stéphanie chez Lebeau M. (Waremmes)
Stéphanie chez Neuville A. (Huy)

BRABANT

Geert chez Heremans V. (Gooik)
Birgit chez Andries A. (Wezemaal)
Natalie chez Vranckx G. (Louvain)
Danny chez De Jonghe L. (Dilbeek)
Frederik chez Van der Voorde M. (Dilbeek)
Elke chez Beeken M. (St.-Joris-Winge)
Kathleen chez Vanhumbecq G. (Bierbeek)
André chez Wijns M. (Jodoigne)
Linda chez Dauw W. (Kortrijk-Dutsel)
Nancy chez Appelmans J. (Hal)
Tessy chez Walravens F. (Ternat)
Kristel chez Denon R. (Betekom)
Mario chez Vandevenne M. (Herent)
Iris chez Meerkens W. (Kessel-Lo)
Peggy chez Verheyden B. (Huldenberg)
Christophe chez Jaspert Cl. (Lasne)
Frédéric chez Joosten Ch. (Vilvorde)
Wim chez Muyllé E. (Ternat)
Nathalie chez Dewit J. (Vilvorde)

LIMBOURG

Ramona chez Beelen Yvan (Diepenbeek)
Wendy chez Bijloos A. (St.-Trond)
Kurt chez Lekens J. (Koersel)
Wendy chez Moens B. (Jeuk)

FLANDRE OCCIDENTALE

Joke chez Verheecke W. (Dixmude)
Fanny chez Deschietere J. (Mouscron)
Olivier chez Frans M. (Beernem)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Feraille L. a épousé Mlle Hoefnagels R.
Mlle Derbaix K. a épousé M. Peckel G.

ANVERS

Mlle Elst M. a épousé M. Hense J.

HAINAUT

Lepoint H. a épousé Mlle Poizot C.
Cordier Chr. a épousé Mlle Flévez F.

NAMUR-LUXEMBOURG

Cliquet J.-Cl. a épousé Mlle Pierre P.
Maldague M. a épousé Mlle Jacquemart J.
Maréchal A. a épousé Mlle Dandrisse E.
Moynet J.-Cl. a épousé Mlle Rossignon V.

LIEGE

Derard C. a épousé Mlle Lamborelle M.
Houyou G. a épousé Mlle David L.

BRABANT

Goossens L. a épousé Mlle Van Goidsenhoven G.
Lambert L. a épousé Mlle Duym D.
Marchal J.-M. a épousé Mlle Vleminck J.

LIMBOURG

Postelmans J. a épousé Mlle Caubergs G.
Vanderheyden T. a épousé Mlle Thoelen M.

FLANDRE OCCIDENTALE

Pysson N. a épousé Mlle Zwaenepoel A.
Snick W. a épousé Mlle Ballieu A.
Nobus R. a épousé Mlle Van Overbeke C.
Ryssen R. a épousé Mlle Provoost Chr.
Vandenbroucke J.-P. a épousé Mlle Maddelein J.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de septembre et octobre 1977

	Années de service
ANVERS	
Antonissen L., ouvrier qualifié	36
Denies J., aubettier	37
Leemans L., conducteur-recev. AB	35
Bruynseels F., cond.-receveur AB	45
Clement J., receveur	29
De Beuckelaer L., aubettier	36
De Peuter J., 1er ouvrier qualifié	33
Heylen H., occupé dans les bureaux	36
Jorissen J., cond.-receveur AB	36
Kesselaers A., 1er ouvrier d'élite	43
Ooms P., cond.-receveur AB	39
Raeves F., ouvrier qual. 1ère cl.	36
Strijmans J., aubettier	40
Theunissen A., cond.-recev. AB	40
Van Eynde L., conducteur-recev. AB	48
Willems H., 1er ouvrier qualifié	36
Wyns K., 1er ouvrier qualifié	36

FLANDRE ORIENTALE

De Loose A., 1er ouvrier qualifié	35
De Meyer R., ouvrier qualifié 1ère cl.	48
Heirwegh L., cond.-receveur AB	32
Lelie A., 1er ouvrier qualifié	32
Slock M., conducteur-recev. AB	28
Tack A., conducteur-recev. AB	40
Thienpont G., brigadier	39
Van Haesebroeck M., ouvrier qual.	36
Van Mossevelde A., ouvrier qualifié 1ère cl.	36
Van Oyen R., veilleur de nuit	37
De Trazegnies R., cond.-recev. AB	36
Peirsman A., receveur	32
Van Haver M., receveur	23

HAINAUT

Cottin G., conducteur élect.	33
De Herdt V., receveur	19
De Man J., ouvrier qual. 1ère cl.	22
Lecocq P., ouvrier qualifié 1ère cl.	35
Peeters G., conducteur AB	39
Quensier B., ouvrier qual. 1ère cl.	42
Wareghien A., ouvrier qualifié	31
Dessalle J., receveur	31

NAMUR-LUXEMBOURG

Latour A., conducteur-recev. AB	32
Tholome R., cond.-receveur AB	41

LIEGE

Dumont J., cond.-receveur AB	33
Hansen A., conducteur-recev. AB	33
Lefebvre E., manœuvre	35
Marchal G., cond.-receveur AB	34
Martini T., commis	12

BRABANT

Degraux R., cond.-receveur AB	34
Lefevre A., ouvrier qualifié	39
Lissens F., ouvrier d'élite	31
Paron L., conducteur AB	35
Ringoet J., cond.-receveur AB	35
Sparmont G., conducteur AR	17
Vandevenne P., cond.-recev. AB	35
Blijckers S., cond.-receveur AB	30
Germentier N., piocheur	30
Haesendonck A., 1er ouvrier d'élite	34
Meulenijzer A., piocheur	32
Morissens F., 1er ouvrier qualifié	32
Nackaerts G., brigadier	35
Neefs F., conducteur-recev. AB	35
Van Hoof J., 1er ouvrier d'élite	43
Vundelinckx J.-B., ouvrier d'élite	39

LIMBOURG

Digneffe A., cond.-receveur AB	33
Nys L., 1er ouvrier qualifié	40
Vanstraelen F., cond.-recev. AB	37
Vlekken L., 1er ouvrier qualifié	47
Rzymiski P., cond.-receveur AB	32
Zwerts H., brigadier	49

FLANDRE OCCIDENTALE

Huyghebaert A., 1er ouvrier qual.	49
Loosvelt R., veilleur-travailleur	35

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
HAINAUT	
Ghierche F., receveur	55
FLANDRE OCCIDENTALE	
Rouzée A., aubettier-receveur	60

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Wouters K., chef receveur-cond. AB	65
Beylemans J., cond.-recev. AB	59
Bruyndonckx A., cond.-recev. AB	59
Braeckmans V., receveur	78
Willems L., conducteur él.	74
Claes P., ouvrier qualifié 1ère cl.	86
Quiryneyn J., ouvrier qualifié	69

FLANDRE ORIENTALE

De Pauw K., piocheur	95
Van Bever T., receveur	71
Van Hoyweghen F., conducteur él.	78

HAINAUT

Delassois V., receveur	64
Gilbert E., contrôleur	74
Demant R., ouvrier qualifié	68
Hoyez C., piocheur	85
Browet J., receveur	75
Horlant M., ouvrier qualifié 1ère cl.	69
Tondu A., contrôleur	90
Genot A., receveur	62
Braem E., conducteur-receveur AB	54

NAMUR-LUXEMBOURG

Denison J., cond.-receveur AB	78
Demaerschalk G., cond.-recev. AB	63

LIEGE

Hariga R., receveur	88
Thonon G., chef mouvement 2e cl.	62
Willamez A., conducteur él.	79
Compere L., conducteur él.	83

BRABANT

Collaer G., ouvrier qualifié 1ère cl.	75
Rimax E., conducteur él.	88
Janssens P., piocheur	96
Abraham G., conducteur él.	74
Devits R., ouvrier qualifié	53
De Ville A., receveur	75
Van Everbroeck F., receveur	60
Crabbe T., conducteur AR	83
Coen S., receveur	73

LIMBOURG

Thijs F., receveur	85
Beerden L., 1er ouvrier qualifié	56
Kuppens V., chef de service 2e cl.	70

FLANDRE OCCIDENTALE

Hubrecht L., cond.-receveur AB	64
De Ketelaere R., cond.-recev. AB	75
Beele G., machiniste 1ère cl.	88
Debeuckelaere J., ouvrier spécialisé	72
Nuytens A., chef de gare 1ère cl.	79
Durnez T., machiniste 1ère cl.	80

Administration centrale

A la suite de mutations, arrivèrent : le 1-9-1977, du Groupe du Limbourg, M. W. Ubachs, rédacteur; le 1-10-1977, du Groupe du Brabant, MM. E. Danckers et A. Croes, rédacteurs; le 1-10-1977, du Groupe d'Anvers, M. M. Verheyen, ingénieur technicien; le 15-10-1977, du Groupe du Brabant, M. L. Huybreghs, contrôleur D.G.; le 15-10-1977, du Groupe du Limbourg, M. J. Martens, contrôleur D.G.; le 17-10-1977, du Groupe du Brabant, M. A. Peeters, contrôleur.

Anvers

Ont été recrutés : le 1-9-1977, M. D. Desmet, commis (Tjalkstraat - Mouvement), M. W. Limbourg, commis (Direction - Comptabilité), et Mlle G. Hoefnagels, commis (Direction - Mouvement); le 16-9-1977, Mlle C. Van Peer, rédacteur (Direction - Comptabilité); le 16-10-1977, M. P. Rijckaert, rédacteur (Direction - Comptabilité).

Flandre orientale

Le 29-8-1977, Mlle L. Segers, dactylo-poinçonneuse, est venue de l'Administration centrale. Mlle R. Desmadryl, rédacteur, a été engagée pour la Comptabilité le 1-10-1977.

Hainaut

La retraite de M. Marcel FOUCART, géomètre-expert-immobilier, chef de service

Le 1er septembre 1977, M. Foucart a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Après avoir débuté, en 1936, au Ministère des Travaux Publics, Service des Voies Navigables, il entre à la



S.N.C.V., en 1945, où il est attaché au Service Provincial, en qualité de conducteur des travaux. Il participe à ce titre à la construction de lignes vicinales, de sous-stations, des installations sociales au dépôt d'Eugies, des nouveaux locaux du bureau central à Mons, etc.

En 1954, il passe à l'Exploitation. Il dirige alors les services des Bâtiments et des Voies de la région de Mons, de Tournai et de La Louvière. En 1960, il accède au grade de chef de service de 1ère classe. Il s'occupa également du démontage des lignes du Hainaut.

Le personnel de la Direction et les chefs des différents services de la province, ainsi que le personnel qui travailla sous ses ordres, se réunirent le 16 septembre dernier, pour manifester leur sympathie à M. Foucart. Au cours de son allocation, M. Etienne, ingénieur, souligna les grandes qualités de celui-ci, sa courtoisie, son intégrité et son souci constant d'un travail impeccable.

Des fleurs furent offertes à Mme Foucart, tandis que M. Foucart reçut le cadeau d'adieu traditionnel. M. Pourveur, ingénieur en chef-chef de groupe, et M. Etienne leur souhaitèrent de jouir longtemps d'une heureuse et agréable retraite.

Liège

Le 1-9-1977, nous avons salué l'arrivée de M. E. Henin, commis (Bureau Atelier). Le 3-10-1977, Mlle J. Claesen, poinçonneuse, a été mutée de l'Administration centrale.

Brabant

Les engagements ci-après furent notés : le 1-9-1977, Mlles J. Verbruggen, commis, et A. Rottiers, poinçonneuse (Anderlecht - Comptabilité); le 17-10-1977, Mlle C. Ledroit, commis (Anderlecht - Recettes). Arrivèrent : le 1-9-1977, du Groupe d'Anvers, M. G. Vercoutter, rédacteur (Anderlecht - Mouvement) et du Groupe de Flandre orientale, M. R. Coekelberghs, commis (Kessel-Lo); le 1-10-1977, de l'Administration centrale, Mlle L. Wauters, commis (Anderlecht - T/AT); le 6-10-1977, du Groupe du Limbourg, M. V. Munters, rédacteur (Anderlecht - Mouvement).

Flandre occidentale

Furent accueillis : le 1-9-1977, Mlle D. Standaert, poinçonneuse, du Groupe de Flandre orientale, et, le 1-10-1977, M. A. Van Vaerenberg, contremaitre de 1ère cl., du Groupe du Brabant.

LES LONGUES CARRIERES



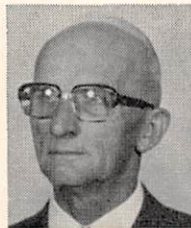
E. Schaumans
a débuté le 11-5-1934
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur-receveur AB
à Lasne.



L. Antonissen
a débuté le 23-1-1942
et a été mis à la
pension comme ou-
vrier qualifié à Merk-
sem.



H. Dock
a débuté le 2-11-1937
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur-receveur AB
à Forville.



L. Palmans
a débuté le 16-9-1931
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur AB à Bas-
senge.



A. Tack
a débuté le 2-11-1937
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur-receveur AB
à Destelbergen.



A. Lefevre
a débuté le 5-8-1931
et a été mis à la
pension comme ou-
vrier qualifié à An-
derlecht.



J. Ringoet
est entré en service
le 16-4-1942; il a
été pensionné come
conducteur-receveur
AB à La Roue.



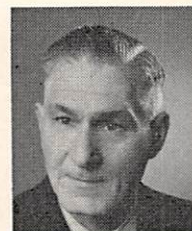
A. Huygebaert
est entré en service
le 8-10-1928; il a été
pensionné comme 1er
ouvrier qualifié à
Ostende.



L. Vlekken
est entré en service
le 18-4-1929; il a été
pensionné comme 1er
ouvrier qualifié à St-
Trond.



P. Vandevenne
est entré en service
le 8-4-1942; il a
été pensionné come
conducteur-receveur
AB à Louvain.



G. Peeters
est entré en service
le 10-3-1938; il a été
pensionné comme
conducteur AB à
Tournai.



F. Vanstraelen
est entré en service
le 17-9-1940; il a
été pensionné come
conducteur-receveur
AB à Hasselt.



L. Van Eynde
a débuté le 15-9-1929
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur-receveur AB
à Malines.



R. De Meyer
a débuté le 6-1-1929
et a été mis à la
pension comme ou-
vrier qualifié de tère
cl. à Destelbergen.



L. Paron
a débuté le 13-7-1937
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur AB à Lou-
vain.



R. Loosvelt
a débuté le 10-4-1942
et a été mis à la
pension comme veil-
leur-travailleur à
Courtrai.



F. Neefs
a débuté le 1-8-1942
et a été mis à la
pension comme con-
ducteur-receveur AB
à Haacht.



J. Strymans
a débuté le 14-6-1937
et a été mis à la
pension comme au-
bettier à Anvers.



J. Digneffe
est entré en service
le 5-5-1942; il a
été pensionné come
conducteur-receveur
AB à Tongres.



E. Ovar
est entré en service
le 24-6-1940; il a été
pensionné comme
ouvrier qualifié à
Kessel-Lo.



G. Beyen
est entré en service
le 12-7-1932; il a
été pensionné come
conducteur-receveur
AB à La Panne.



R. Ursmar
est entré en service
le 1-12-1941; il a été
pensionné come re-
ceveur à Anderlues.



J. Clémens
est entré en service
le 2-9-1940; il a été
pensionné come
brigadier à Charleroi.



J. Goossens
est entré en service
le 13-8-1930; il a
été pensionné come
conducteur-receveur
AB à Malines.

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 : Huys P. (porte-monnaie + 1.128 F), Tackx K. (portefeuille + 13.040 F), Broux A. (portefeuille + 3.690 F), Van Eeckelen J. (portefeuille + 550 F + documents), Van Oevelen A. (portefeuille + 2.020 F + 40 FF + documents), Vermeiren J. (bracelet en or).
Broechem : Leenaerts J. (porte-monnaie + 1.060 F).
Turnhout : Rieberghe R. (portefeuille + 1.700 F), Roelen E. (portefeuille + 4.000 F), Meeusen J. (sac à main + 5.900 F), Gevers E. (portefeuille + 1.620 F).

FLANDRE ORIENTALE

Audenarde : Marchand E. (1.000 F), Benoot R. (930 F), Vlerick A. (1.200 F).
Bassevelde : Goethals R. (1.500 F).
Destelbergen : Van Wassenhove P. (500 F).
Hamme : Smet G. (640 F).
Herzele : Brisard R. (3.334 F + 2.100 lire).
Hofstade : Roels W. (1.100 F), Van den Abbeele R. (500 F), Bauters M. (946 F).

HAINAUT

Casteau : Mainil C. (sac de dame + documents).
Tournai : Dubois F. (portefeuille + 1.300 F), Palmans P. (sac de dame + 17.179 F), Lagache D. (portefeuille + 560 F), Tellier J. (portefeuille + 4.540 F), Kraye P. (portefeuille + 979 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Forville : Demaerschack J. (500 F).
Havelange : Liégeois J. (portefeuille + 1.300 F).
Namur : Philippart M. (2.400 F + permis de travail), Maurcot J. (montre de dame), Sorée M. (montre de dame).
Ohey : Piette R. (sac + 2.300 F).

LIEGE

Bassenge : Monard (523 F), Wouters (820 F).
Eupen : Ernst (600 F), Plunus (3.363 F).
Liège St-Gilles : Giles V. (560 F).
Oreye : Hannay (35.000 F).
Rocourt : Mathieu G. (990 F).
Warzée : Thirifays J. (1.146 F).

BRABANT

Asse : De Brabanter A. (porte-monnaie + 2.460 F), Van Damme F. (portefeuille + 500 F).
Louvain : Van Dael J. (portefeuille + 2.605 F), Peeters F. (porte-monnaie + documents + 240 F), Mues A. (porte-monnaie + 400 F).
Tirlemont : Broeckmans A. (porte-monnaie + 1.020 F).

LIMBOURG

Genk : Neyens A. (750 F).
Hasselt : Gentier F. (5.200 F).
Lanaken : Bongaerts J. (5.800 F + vêtements).
Maaseik : Neyens A. (1.174 F), Kathagen T. (sac à main + montre-bracelet), Schalley T. (1.828 F).
St-Troind : Schmitz R. (impermeable), Termonia E. (montre de dame).
Tongres : Hermans J. (1.450 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Van Reybrouck L. (sac à main + 6.347 F), Danneels G. (portefeuille + 553 F), Ramman R. (porte-monnaie + 2.800 F), Plaisir V. (porte-monnaie + 1.220 F), Daeinck N. (sac à main + 7.462 F), Coppejans H. (portefeuille + 1.020 F), Janssens E. (porte-monnaie + 540 FF + 45 florins + 70 DM).
Knokke : Desmidt O. (portefeuille + 4.366 F).
La Panne : Verhaeghen L. (portefeuille + 3.275 F + carte d'identité).
Ostende : Vermeulen D. (portefeuille + 1.760 F), Vandebussche W. (500 F), Zwaenepoel R. (porte-monnaie + 700 F), Naessens R. (serviette + 746 F).

Lauréats et Cadets du Travail de Belgique

L'Institut Royal des Elites du Travail de Belgique organise des épreuves professionnelles, en vue de l'attribution du titre de Lauréat ou de Cadet du Travail de Belgique.

Ces épreuves s'adressent à tous les membres du personnel occupés dans les services d'exploitation, les services techniques ou les services d'administration des Sociétés de Transports Intercommunaux et Vicinaux.

A. Pour l'attribution du titre de **Lauréat du Travail de Belgique, avec insigne d'honneur de Bronze**, les candidats doivent :

1. Etre Belges;
2. Etre de bonnes conduite, vie et mœurs;
3. Avoir 35 ans accomplis au moment de la clôture des inscriptions (15-1-1978) et compter 15 années de pratique professionnelle dans le secteur concerné;

4. Avoir une valeur professionnelle incontestable.

B. Pour l'attribution du titre de **Cadet du Travail, les candidats doivent :**

1. Etre Belges;
2. Etre de bonnes conduite, vie et mœurs;
3. Compter 3 années de pratique professionnelle dans le secteur;
4. Ne pas avoir dépassé l'âge de 30 ans;
5. Avoir une valeur professionnelle pouvant déjà être proposée en exemple.

La date de clôture des inscriptions est fixée au 15 janvier 1978.

Les intéressés peuvent se procurer le règlement et le bulletin d'inscription auprès du service du personnel de la Société qui les occupe ou de l'organisation syndicale reconnue à laquelle ils sont affiliés.

« V.V. Bus & Tram - Oostende » fraternise avec l'équipe « De Baanduivels » de Lanaken

Le 17 septembre 1977, l'équipe de football « V.V. Bus & Tram » d'Ostende fête le septième anniversaire de son existence. A cette occasion, les collègues du dépôt de Lanaken avaient été invités. A leur arrivée à Ostende, un rafraîchissement leur fut offert dans le bâtiment le plus élevé de la ville, l'« Europacentrum », d'où l'on jouit d'un panorama unique, avec une vue splendide sur le littoral.

L'après-midi, un match de football sportif et agréable fut disputé entre les équipes des deux dépôts. Au cours de la première mi-temps, l'équipe locale porta le score à 2-0. Après le repos, ce furent les « Baanduivels » qui

assiégèrent le but ostendais et y créèrent constamment des situations dangereuses. Quelques minutes avant la fin, ils purent réduire l'écart. Score final 2-1.

La fraternisation se poursuit jusqu'aux petites heures sur la piste de danse d'une salle de fêtes, aux sons d'un bon orchestre. Rendez-vous fut pris pour une nouvelle rencontre à Lanaken, le 3 décembre 1977.

Les « Bus & Trammannen » d'Ostende remercient leurs amis de Lanaken ainsi que leurs épouses pour la contribution apportée au succès de la journée et de la soirée.



L'équipe « V.V. Bus & Tram - Oostende ».

GROUPE DE FLANDRE ORIENTALE

LES 1.000 JOURS SANS ACCIDENT A L'EQUIPE N° 1

Les 3 et 4 septembre 1977, l'équipe n° 1, constituée des agents du Mouvement des dépôts de Destelbergen, de Merelbeke, de Nevele, de Zomergem, de Kalken, de Bassevelde et de Lochristi, fêta ses 1.000 jours sans accident entraînant chômage.

M. G. De Smet, chef de la sécurité, souhaita la bienvenue à l'assistance et congratula les 120 agents de l'équipe n° 1 pour le résultat obtenu. Il les incita à ne pas se reposer sur leurs lauriers, mais à unir leurs efforts pour atteindre les 2.000 jours et davantage encore.

Ensuite, M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant le Service général de la Sécurité, prit la parole. Après avoir souligné que l'équipe n° 1 est la troisième équipe du Groupe ayant réalisé 1.000 jours sans accident entraînant chômage, il poursuivit : « On parle beaucoup de sécurité aujourd'hui et tout le monde est conscient de sa nécessité, mais rares sont ceux qui ont vraiment l'esprit de sécurité, autrement dit, ceux qui pensent et vivent réellement en conformité avec cet état d'esprit.

Si je me sens bien à ma place parmi vous, c'est parce que vous avez compris le sens de la sécurité et que vous l'avez prouvé par une performance comme celle que nous fêtons pour le moment ».

Pendant la pause qui suivit l'allocution de M. Follon, un apéritif fut servi.

M. Vervaeet, ingénieur principal-chef de groupe, s'adressa alors à l'assistance et déclara entre autres : « Avec votre équipe de 120 hommes, vous atteignez par année : $365 \times 120 = 43.800$ jours-hommes.

L'équipe n° 1 figurant actuellement à la 4e place au classement général du concours de sécurité, précédée d'une équipe comportant quelque 65 hommes, on peut estimer qu'elle arrivera à la 3e place l'année prochaine, vers la même époque, et qu'elle décrochera ainsi la médaille de bronze au tableau d'honneur de la sécurité.

En 1976, le Groupe de Flandre orientale remporta pour la deuxième fois consécutivement le trophée « Président Comte Louis de Lichtervelde », récompensant le Groupe ayant le plus bas coefficient d'accidents. Il est à présumer que nous le gagnerons de nouveau, puisque, à la fin août, nous nous trouvons en tête avec aucun

accident pour toutes les équipes réunies.

Quant au succès fêté aujourd'hui, il signifie qu'une soixantaine d'autobus ont parcouru ensemble environ 10.000.000 km sans un seul accident entraînant chômage, pendant une période s'étendant sur 33 mois ».

M. Vervaeet remit ensuite un cadeau utile aux héros du jour, accompagnés de leur épouse, après quoi tous les convives firent honneur à la collation préparée par le personnel de « Zonnebloem ». La manifestation se prolongea pendant plusieurs heures, aux sons d'une musique entraînante et dans une ambiance de franche camaraderie.



CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

**Equipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident,
au 31 octobre 1977**

	Jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen - Warzée)	5.753
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	5.450
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	2.369
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze)	2.298
ANVERS 2 (Mouvement Oostmalle - Broechem)	1.678
FLANDRE ORIENTALE 6 (Mouvement Herzele - Hofstade - Audenarde)	1.591
NAMUR - LUXEMBOURG 5 (Mouvement Luxembourg)	1.374
FLANDRE ORIENTALE 1 (Mouvement Destelbergen)	1.167
BRABANT 17 (Personnel Haacht - Diegem)	1.100

Le championnat cycliste de Flandre

L'amicale « Vreugde na Arbeid » du personnel S.N.C.V. de la région d'Assebroek organisa ce championnat, à Assebroek, le 3 septembre 1977.

Les vétérans de plus de 50 ans furent les premiers à prendre le départ. Après quelque trois tours, le champion de Belgique, Louis Verstraelen, s'échappa. Il augmenta constamment son avance et remporta la victoire et le titre de champion de Flandre sans être menacé.

Résultat : 1) L. Verstraelen (Merksem), 2) J. 't Kindt (Assebroek), 3) T. Vande Gucht (Bruxelles), 4) C. Hermans (Vliermaalroot), 5) M. Balza (Charleroi), 6) J. Van Reybrouck (Assebroek).

Dans la catégorie des 35 à 50 ans, 23 concurrents s'alignèrent. La décision tomba très rapidement. En effet, dans le troisième tour, sur les huit à parcourir, quatre coureurs prirent la poudre d'escampette, à savoir J. Balcaen, L. Huygens, E. Farazijn et R. Coeckaerts. Ils s'entendirent à merveille et accurent, de ce fait, leur avance. R. Coeckaerts gagna le sprint et devint le nouveau champion de Flandre.

Résultat : 1) R. Coeckaerts (Tielt-Winge), 2) L. Huygens (Westerlo), 3)



G. Farazijn, champion de Flandre chez les moins de 35 ans, et le second, R. Rosseel. (Photo « Brugsch Handelsblad »)

J. Balcaen (Courtrai), 4) E. Farazijn (Dixmude), 5) H. Roels (Asse), 6) J.-B. Van Herck (Tremelo), 7) E. Van Kerckhoven (Asse), 8) P. Voets (Hasselt), 9) G. Wijns (Oostmalle), 10) R. Vandenberghe (Merelbeke), etc.

Chez les moins de 35 ans, ils étaient trente et un. A la mi-course, trois coureurs s'étaient détachés : R. Rosseel (champion de Belgique 1976), G. Farazijn et J.-P. Van Spauwen. Ils furent poursuivis par un groupe de 14 coureurs, parmi lesquels M. Decraemer, qui s'efforça vainement de rattraper les meneurs. La situation resta in-

changée. Dans le sprint, G. Farazijn battit son concurrent local et s'empara du maillot tant convoité de champion de Flandre.

Résultat : 1) G. Farazijn (Dixmude), 2) R. Rosseel (Dixmude), 3) J.-P. Van Spauwen (Hasselt), 4) L. Andries (Tielt-Winge), 5) Y. Bilaye (Assebroek), 6) R. Meeschaert (Assebroek), 7) A. Brams (Tielt-Winge), 8) J. Alaerts (Tielt-Winge), 9) C. Meersman (Courtrai), 10) R. Meulemans (Tielt-Winge), etc.

Le beau temps d'arrière saison et le nombreux public contribuèrent au succès de ce championnat cycliste.

Le championnat cycliste de Belgique à Dixmude

Le 11 septembre dernier, sous un soleil radieux et en présence de près de 1.500 spectateurs, s'est couru le championnat cycliste de Belgique à Dixmude.

Dans la catégorie des coureurs de plus de 50 ans (8 participants; 25 km), L. Verstraelen s'imposa. Malgré tous les efforts de Van de Gucht, il atteignit la ligne d'arrivée avec une grande avance.

Classement : 1) L. Verstraelen, 2) T. Van de Gucht, 3) J. 't Kindt, 4) C. Hermans, 5) R. Bistiau, 6) T. Delmoy, 7) M. Balza, 8) J. Matte.

Chez les coureurs de 35 à 50 ans (24 participants; 40 km), un groupe de sept coureurs s'échappa dès le départ et ne fut plus rejoint. Luc Charlier, de Florennes, battit ses concurrents dans un sprint étourdissant.

Classement : 1) L. Charlier, 2) L. Huygens, 3) J. Balcaen, 4) E. Farazijn, 5) R. Coeckaerts, 6) J. Louwagie, etc.

G. Farazijn partit comme favori local dans la course des moins de 35 ans (35 participants; 66 km). C'est sous son impulsion, et celle de Rosseel, que le groupe se disloqua rapidement. Huit coureurs prirent la tête. A mi-course, ils avaient un tour d'avance. R. Nobels,

du dépôt de Hamme, gagna brillamment le sprint.

Classement : 1) R. Nobels, 2) R. Rosseel, 3) L. Andries, 4) Y. Bilaye, 5) L. Swerts, 6) G. Farazijn, etc.

L'organisation du championnat de Belgique était parfaite; la « Croix-Rouge », la police et l'administration communale y prêtèrent leur concours apprécié. Nos chaleureuses félicitations aux organisateurs et aux vainqueurs.



L'arrivée victorieuse de R. Nobels, chez les moins de 35 ans. (Photo G. Danneels)

TONGRES, LA PLUS ANCIENNE VILLE DE BELGIQUE

Le Limbourg, avec ses beautés naturelles, ses domaines provinciaux, ses monuments et ses musées, mérite plus d'une excursion. La province chevauche 5 régions : le Limbourg moyen, le pays mosan, la Campine limbourgeoise, la Hesbaye et les Fourons.

Une randonnée dans la Hesbaye, région au riche passé historique et aux nombreux vergers, nous mène à Tongres, cité qui possède la réputation respectable d'être « la plus ancienne ville de Belgique ».

Le camp « Atuatuca » des « Commentarii » de Jules César a été identifié, par des historiens attirés, comme étant l'« Atuatuca Tungrorum », chef-lieu de la « civitas » des « Tungri ». Les vestiges de la grande enceinte sont encore visibles. Après la destruction de la ville par les Francs au III^e siècle, son étendue fut réduite et elle fut entourée, au IV^e siècle, d'une enceinte plus petite. A cette époque,

Tongres était également le siège d'un évêché, mais Saint-Servais le transféra à Maastricht.

Des fouilles ont été effectuées récemment sur un terrain appartenant à la Société nationale, sous la direction de M. Vanvinckenroye, du Musée provincial gallo-romain de Tongres. Deux grandes tranchées furent creusées, nécessitant le déplacement d'énormes masses de terre. Les espoirs des chercheurs ne furent pas déçus. Au fur et à mesure que l'on creusait et que l'on remontait ainsi le temps, apparaissaient des témoins de l'époque romaine.

Pendant la période mérovingienne, on ne fait pour ainsi dire pas état de Tongres, mais, dès 870, la ville revient au premier plan. Du Moyen Age à la Révolution française, Tongres fut une des bonnes villes de la principauté de Liège. Elle reçut sa troisième enceinte au XVIII^e siècle. Mais en 1677, la ville

fut presque totalement incendiée par les troupes de Louis XIV; c'est au prix d'énormes efforts qu'elle parvint à renaître de ses cendres. Ce n'est qu'après 1830 que l'on peut parler d'un véritable relèvement.

La ville de Tongres compte de nombreuses curiosités. La statue d'Ambiorix nous rappelle le chef des Eburons, qui anéantit, en 54 av. J.-C., la garnison romaine d'Atuatuco (= Tongres). Elle est l'œuvre du sculpteur Jules Bertin et fut érigée en 1866.

L'hôtel de ville, construit en 1737, renferme des meubles liégeois (XVIII^e siècle), un buste de Napoléon et des tableaux. Au rez-de-chaussée sont aménagés le musée et les archives communales comprenant, outre le « musée de l'hôpital » (2 salles), une collection de gravures, de tableaux, de statues, de souvenirs, etc., se rapportant à l'histoire communale.

Dans la basilique Notre-Dame, commencée en 1240, se remarquent les différentes périodes de l'architecture gothique. Sa tour majestueuse (57 m), en gothique brabançon tardif, commencée en 1441, ne fut achevée qu'en 1583. L'intérieur du portail nord (1525), qui abrite des restes du portail roman de l'ancienne église, est décoré de fines sculptures.

La basilique est célèbre également pour ses vitraux (Renaissance), son retable en chêne (gothique tardif; ± 1510; hauteur 5,44 m) exécuté par la gilde de St Luc d'Anvers et représentant la vie de la Vierge en 23 tableaux, la table du maître-autel en granit (1240), son lutrin en cuivre massif, du Dinantais Jehan Josés, le plus ancien de Belgique (1370), son chandelier pascal (1372; 2,60 m de haut) du même artiste, des tableaux de Juppin et Plumier (XVIII^e siècle), la statue de Notre-Dame de Tongres en noyer (1388) de 1,50 m, la souriante « Raison de notre joie », patronne de la ville, connue également sous le nom de Vierge noire, dont le visage fut dépouillé, en 1946, du plâtre qui le recouvrait.

Aucune église de Belgique ne peut se prévaloir de posséder un « trésor » (situé dans la salle du chapitre, à l'entrée du Vrijthof) d'une richesse égale à celui de la basilique de Tongres, tant par la quantité et la diversité que par la valeur des objets; il y a un grand nombre de reliques et leur signification religieuse est exceptionnelle; la richesse des écrans et des ostensoirs d'argent et d'or, des chapes et autres vêtements liturgiques, des Evangiles et d'autres chefs-d'œuvre rares est inestimable. Presque toutes les époques et tous les styles, de la période mérovingienne jusqu'au XVIII^e siècle, y sont représentés. On visite également le cloître roman (XII^e siècle), avec ses bas-reliefs, ses pierres tombales et son célèbre Christ roman.



La Basilique. (Cliché C.G.T. - Photo Dédé)

La « tour romaine », le musée gallo-romain et les murailles romaines, vestiges d'une enceinte de 4.500 m datant du II^e siècle, témoignent du passé romain de Tongres. La « tour romaine » faisait partie de la deuxième enceinte (IV^e siècle), qui entourait la partie haute de la ville.

La visite de la tour est comprise dans le prix d'entrée de l'important musée gallo-romain. Ce dernier comprend une section préhistorique, une section romaine et une section mérovingienne.

Sont également à visiter, l'enceinte médiévale construite entre 1257 et 1264, comprenant la tour des Drapiers et la « Velinxtoeren » (le long du « Leopoldwal »); la maçonnerie repose sur une partie de l'enceinte romaine du II^e siècle); la « Moerenpoort », une des six portes médiévales, construite en 1379, qui abrite le musée de l'histoire militaire de Tongres; le Béguinage avec son église gothique (fin du XIII^e siècle).

Seuls quelques rares vestiges du Vieux Béguinage subsistent de nos jours: l'enceinte et le grand portail ont été abattus, le cimetière a été transformé en place publique; le noviciat, l'infirmerie avec sa chapelle consacrée à Ste Ursule, ont été transformés en locaux scolaires et 96 maisons ont été vendues. Seule la cour intérieure « Onder de Linde » a gardé son aspect d'antan. On peut y admirer un ensemble remarquable de maisons (C, nos 221b, c, d), portant les millésimes 1651, 1652, 1664 et 1673. D'autres maisons du Béguinage datent de 1602, 1619, 1648, 1680, 1685, 1686, 1704, 1722, 1724.

Les curiosités ci-après sont situées en dehors de la ville médiévale: le parc communal « De Motten », com-

prenant un stade et des installations pour la pratique de l'athlétisme, du tennis, du volleyball, du basket-ball, un golf miniature ainsi qu'un bassin de natation, un parc de jeux, un étang pour la pratique de la pêche et du canotage, etc.; le « Beukenberg », une crête artificielle élevée par les Romains (II^e siècle); le château Betho, construction carrée (XVII^e siècle) avec étangs et donjon (XIII^e siècle), et la « Pliniusbron », dont les qualités thérapeutiques furent citées par le naturaliste Pline, avec parc, jeux d'enfants, tennis, natation, étang de canotage et camping.

Les environs de Tongres sont presque aussi intéressants que la ville même. Une randonnée nous mènera à Berg avec son église romane à chœur gothique; au château roman Kalmont; à Rutten, connu pour sa Fête de mai et le château Hamal; à 's-Herenelderden, avec son église et son château gothiques; à Sluizen et son église romane; à Bilzen, avec son hôtel de ville en style renaissance mosan (prison sous l'escalier).

La grande commanderie de Oude Biezen, sur le territoire de la commune de Rijkhoven, à 4 km environ de Bilzen, est un ensemble très impressionnant, dont l'histoire remonte au XIII^e siècle et qui appartient à l'Ordre germanique jusqu'à la Révolution française. Ce fut le « cloître » principal pour les régions entre le Rhin et le Brabant. Les bâtiments actuels sont ceux d'avant 1798.

Comme vous pouvez le constater, la Hesbaye possède un riche passé historique et culturel; mais les paysages également valent la peine. En tout cas, n'oubliez pas d'inscrire cette région au programme de vos prochaines excursions.

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

CHEF TRAMBUS : Vous avez mauvaise mine, ce matin. Des ennuis de santé ?

MECANICIEN : Eh bien, j'ai tellement faim que j'en tomberais malade.

T. : Vous n'avez peut-être pas déjeuné ?

M. : Non, je me suis levé trop tard.

T. : Cela peut arriver à tout le monde. Mais c'est à éviter autant que possible. Se lever à temps, prendre un bon déjeuner, éviter les risques sur le chemin du travail et commencer son service calmement procurent un sentiment de sécurité et de satisfaction. Une journée bien commencée finit généralement bien aussi.

M. : On prétend que c'est le repas du matin que l'on néglige le plus.

T. : C'est exact; et pourtant, c'est une grave erreur. Quand on ne déjeune pas, il y a diminution du taux de sucre dans le sang. Or, le sucre dans le sang se transforme en énergie pour la force musculaire et l'activité du cerveau. Quand le taux de sucre dans le sang est trop bas, on peut ressentir certains maux: de la fatigue, des vertiges, de la transpiration, une capacité de concentration réduite.

M. : Je m'en suis déjà aperçu. Après un bon déjeuner, je me sens en meilleure forme. J'entame mieux ma tâche quotidienne et j'ai plus d'assurance.

T. : Se lever à temps est vraiment important. Non seulement pour prendre un bon déjeuner, mais aussi pour éviter toute précipitation avant de commencer sa journée. Cela favorise la concentration et diminue ainsi les risques d'accident.

M. : Je vois ! Concluons qu'il faut se garder des faux prétextes: « Le matin, je n'ai pas faim », « Je n'ai pas le temps de déjeuner », « En général, on mange quand même trop; passer un repas ne peut faire de tort et est d'ailleurs bon pour la ligne ».

T. : En effet ! Ce que les gens peuvent être inventifs quand il s'agit... de se donner bonne raison.

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel 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. 000-0003227-16.

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



Remparts médiévaux. (Photo C.G.T. - V.D, Breme)

BIENTOT, UN TRAMWAY TOURISTIQUE ELECTRIQUE LOBBES - THUIN

L'intérêt du public pour le passé ferroviaire se manifeste de plus en plus, un peu partout. Le nombre de musées d'ancien matériel roulant et de lignes touristiques exploitées avec un équipement « historique » s'accroît régulièrement.

En ce qui concerne la S.N.C.V., le musée de Schepdaal, inauguré le 26 mai 1962, présente un large éventail d'outillage et de véhicules mis en service depuis la fondation de la S.N.C.V. Mais cette exposition est forcée de nature statique.

Le tramway touristique de l'Aisne, mis en circulation le 3 juillet 1966, combla une lacune en faisant circuler des convois composés de locomotives à vapeur, d'autorails, de baladeuses, d'anciennes remorques, de fourgons, etc., entre Erezée et Dochamps. Il y a encore le petit tram touristique « Li Trimbleu », circulant depuis le 27 mai 1973 sur la section Trembleur - Warsage de l'ancienne ligne vicinale Liège - Barchon - Fourn-le-Comte, sur laquelle d'anciennes remorques électriques vicinales sont en service. A noter, enfin, que la ligne vicinale des grottes de Han connaît un intense trafic de voyageurs, ayant nécessité un autorail supplémentaire à partir de la saison 1977; le matériel affecté à la ligne se compose maintenant de cinq autorails, de neuf voitures remorques à 2 essieux, ainsi que d'un wagon plat.

S'il y avait donc déjà des lignes touristiques à traction vapeur et diesel, aucune n'utilisait jusqu'à présent la traction électrique. « L'Association pour la Sauvegarde du Vicinal » (en abrégé A.S.V.I.), qui groupe, depuis 1972, des amateurs bénévoles s'occupant activement de la préservation et de la restauration d'anciennes voitures de la S.N.C.V., va mettre fin à cette situation.

Cette association exploitera, dès l'été prochain, un tramway à caractère historique et touristique, sur la section Lobbes (Ecoles) - Thuin (Ville Basse) de notre ligne électrique n° 91 Anderlues - Lobbes - Thuin. La section Lobbes - Thuin a été retenue parce qu'elle est établie en site propre et qu'elle dessert des hameaux pittoresques. Des convois composés de véhicules de type ancien s'intercaleront entre des services réguliers de la Société nationale, qui continuera, en effet, à exploiter normalement cette ligne. Un contrôleur de la S.N.C.V. réglera la circulation de chaque convoi touristique, la conduite des trains étant assurée par du personnel de la S.N.C.V. ou par un personnel dûment autorisé à cette fin par la S.N.C.V.

La S.N.C.V. a consenti à l'A.S.V.I. l'usage de matériel roulant, lui donne en location la remise du dépôt vicinal de Thuillies et l'autorise à garer du matériel roulant dans le dépôt vicinal de Trazegnies. Une convention conclue entre la S.N.C.V. et l'A.S.V.I., approuvée par le Ministre des Communications, fixe toutes les modalités relatives à l'exploitation du nouveau tramway touristique.

L'Association a entamé des pourparlers avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.), en vue de pouvoir occuper une partie des terrains désaffectés de la gare de Thuin-Ouest jouxtant la ligne vicinale, pour y établir un abri définitif pour ses véhicules, actuellement dispersés dans plusieurs dépôts vicinaux.

L'A.S.V.I. a racheté ou loué à la S.N.C.V. d'anciennes voitures dont notre Société n'a plus l'usage. Elle en a également acquis à des particuliers et a restauré des véhicules qui avaient été vendus, il y a plus de trente ans, lors de leur déclassement.

Parmi les véhicules préservés, citons :

- un fourgon à bagages, à plate-forme ouverte, construit en 1899 et ayant circulé à Namur;
- deux anciennes motrices de 1930, ayant circulé sur les réseaux de Mons, Mouscron et Charleroi;
- un autorail diesel originaire de la ligne Chimay-Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle;
- trois motrices à bogies, construites entre 1930 et 1935;
- une remorque mixte voyageurs-bagages, datant de 1920, et une remorque des lignes de La Louvière, construite en 1909;
- divers wagons et remorques.

Par son action, l'A.S.V.I. espère atteindre un double but :

- mettre en valeur le potentiel touristique de la Thudinie en permettant aux voyageurs de découvrir de façon charmante et désuète, un coin pittoresque et vallonné de celle-ci;
- perpétuer de façon vivante le souvenir du tramway vicinal, dont le réseau s'est étendu jusque dans les coins les plus reculés du pays.

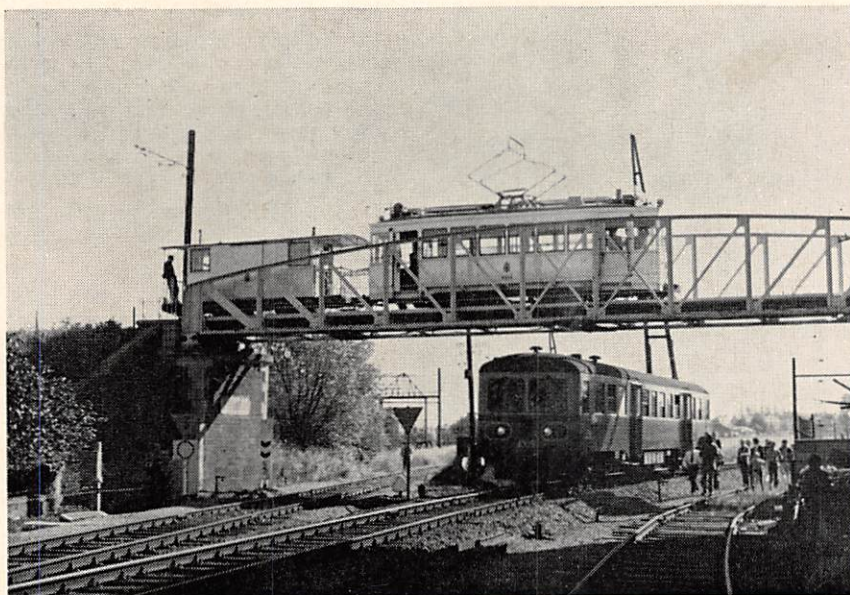
La Thudinie, traversée par la Sambre, qui est la plus belle aux environs de Thuin, est une région très mal connue en général; elle n'est pas encore dénaturée par le « progrès ».

La ligne Anderlues - Lobbes - Thuin présente beaucoup de caractéristiques du tram vicinal de jadis (trajet le long d'une route, parcours en siège indépendant, franchissement d'obstacles naturels, courtes sections urbaines) et a le mérite de desservir une région séduisante, riche en monuments historiques.

A partir d'Anderlues, le paysage est champêtre. Au cours de la descente vers Thuin, on aperçoit sous un angle inhabituel le long vaisseau roman de la collégiale Saint-Ursmer de Lobbes. L'abbaye de Lobbes fut renommée pendant des siècles pour ses clercs et ses savants. La collégiale est l'ancienne chapelle des moines, édifice particulièrement intéressant, de l'époque pré-romane. Elle se trouve sur une colline, d'où l'on découvre un beau panorama; on y arrive par un escalier pittoresque.

Plus loin, un joli méandre de la Sambre se glisse entre prairies et coteaux boisés, pour atteindre Thuin, dont le beffroi se dresse au sommet d'un rocher fortifié. Le terminus du tram se trouve à la ville basse. Du pont de la Sambre, on voit la ville haute, ceinturée de remparts. Du beffroi, sur la place du Chapitre, la vue sur la ville basse, la Sambre, les collines voisines et le clocher de Lobbes est superbe.

Il est à espérer que l'exploitation de convois « historiques » dans une région déjà si riche en témoignages du passé, constituera un attrait touristique supplémentaire de la Thudinie.



A la gare de Trazegnies, la motrice vicinale n° 9924 (La Dyle 1930) et le fourgon n° 2354 (Baume et Marpent 1899), surplombant les voies et une automotrice de la S.N.C.B., lors d'un voyage spécial organisé par l'A.S.V.I. (Photo R. Stevens)