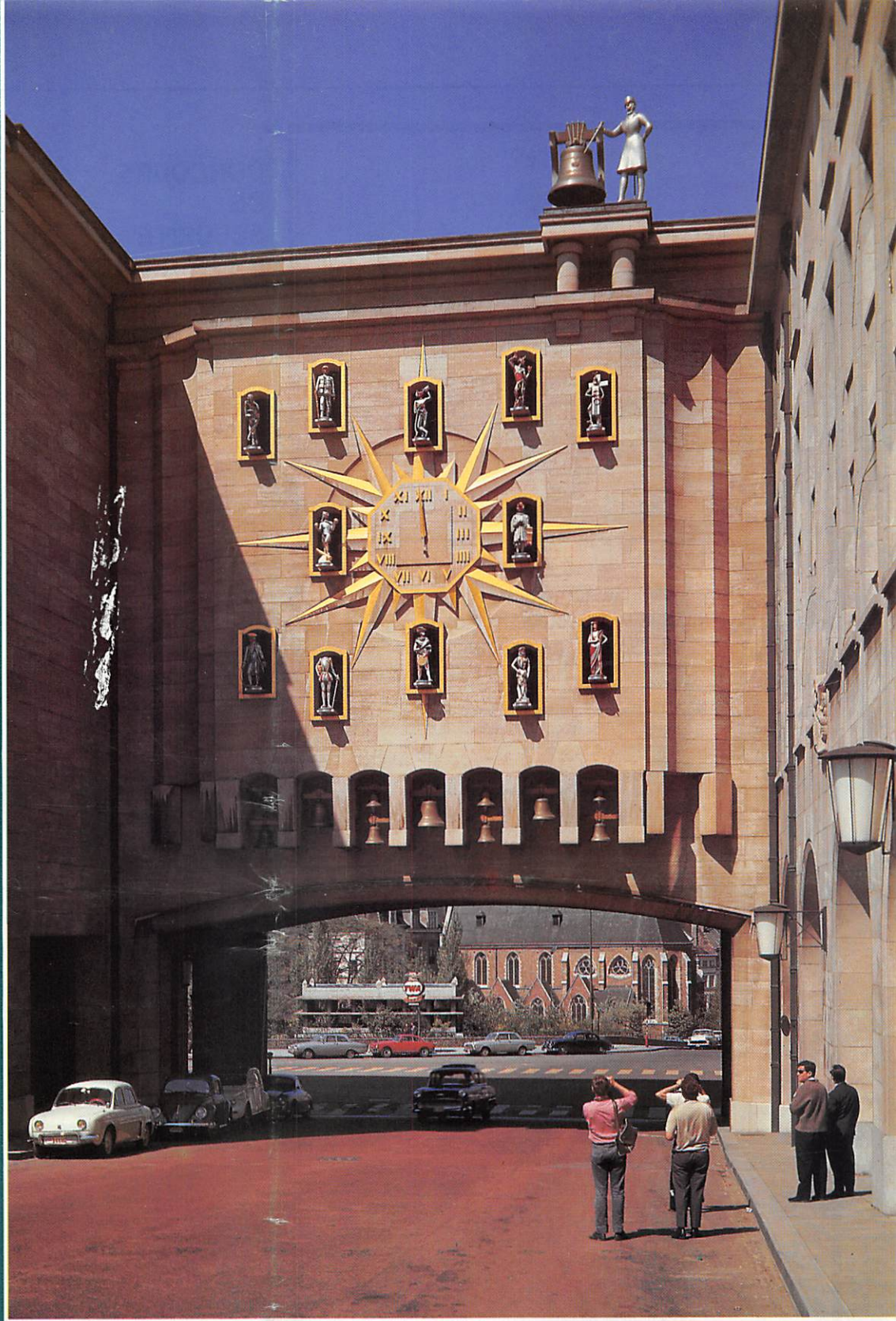


BRUGGE X

G.P.P./4/340



Bimestriel N° 229 mars-avril 1984

nos

VICINAUX

IN MEMORIAM



**M. Gaston PEERTS**  
Ingénieur, Directeur Régional  
du Groupe du Brabant

M. G. Peerts, directeur régional du Groupe du Brabant, est décédé le 24 février 1984.

Né le 18.6.1923, il entre en service au Groupe du Brabant le 1.7.1948, en qualité d'ingénieur civil. Transféré à l'Administration centrale en mai 1949, il se distingue à la Direction Voies et Travaux. En 1953, il retourne au Groupe du Brabant, où il est successivement promu ingénieur principal-chef de service le 1.7.1956, et ingénieur en chef (ancien régime) le 1.1.1960. Devenu chef de groupe en mai 1970, il est nommé ingénieur en chef (nouveau régime) le 1.9.1975, et prend le titre de directeur régional, le 19.3.1981.

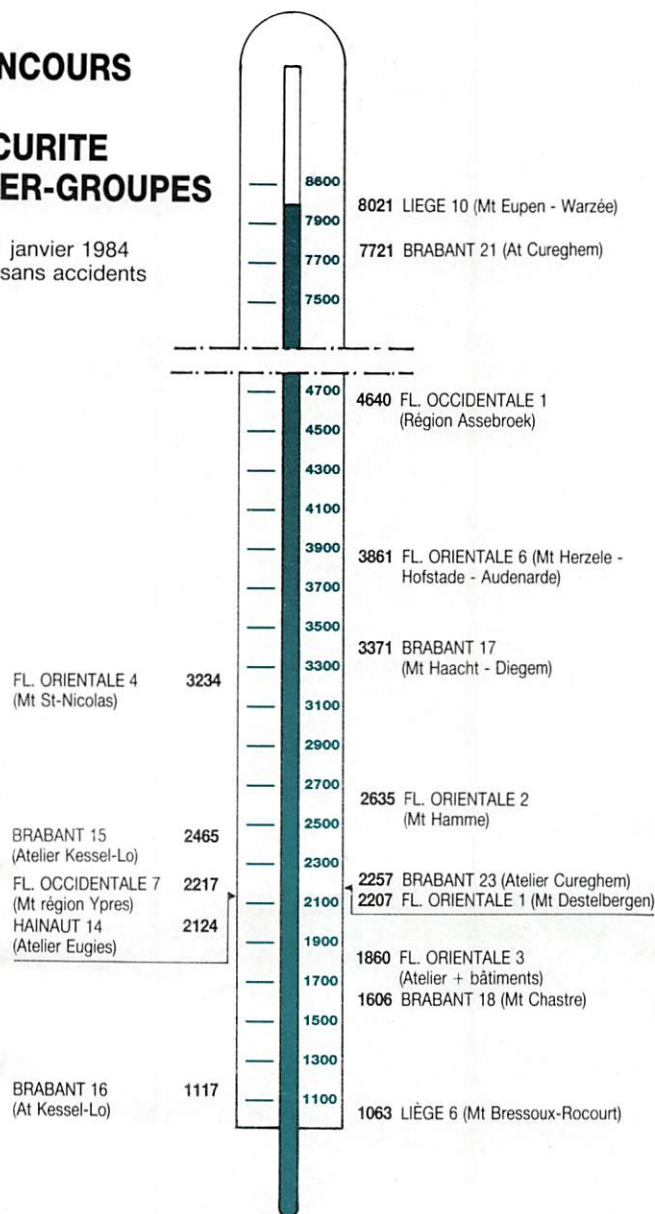
Technicien accompli, d'une haute qualification professionnelle, il eut, en ces temps où les idées et les conceptions évoluent très rapidement, à assumer fréquemment de lourdes responsabilités.

D'un dévouement total et conscient de son devoir, il se faisait un point d'honneur de mener vite et bien tout ce qu'il entreprenait. Nombreux sont ceux qui regretteront son sens de l'amitié et sa jovialité. Sa participation au pouvoir organisateur de l'école pour handicapés «La Joie de Vivre» témoigne, entre autres, de son grand cœur.

Son départ représente une perte immense pour notre Société et frappe durement sa famille. Nous présentons à Madame Peerts, ainsi qu'à ses enfants, nos condoléances les plus émuees. Qu'ils soient persuadés que sa mémoire restera toujours vivante en nos souvenirs.

**CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES**

Au 31 janvier 1984  
jours sans accidents



J'ai dû mettre les ceintures de sécurité dans la caravane pour retenir la vaisselle !

# 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

**Hoogstraten :** Peeraer L. (sacoche + 2.746 F) + (porte-monnaie + 2.681 F).

**Malines :** Van Meensel V. (porte-monnaie + 208 F), Van den Bulck J. (sacoche + 668 F), Rayen F. (porte-monnaie + 362 F), Jacobs L. (porte-monnaie + 3.419 F).

**Turnhout :** Meeusen J. (porte-feuille + 552 F).

## FLANDRE ORIENTALE

**Audenarde :** Botteldooren J. (939 F).

**Bassevelde :** Campe D. (520 F), Gowy R. (1.556 F + 5 cartes à cases).

**Destelbergen :** De Wilde G. (2.995 F), De Veirman M. (1.391 F).

**Hamme :** De Wilde A. (2.290 F), De Clercq G. (704 F).

**St-Nicolas :** De Cock H. (1.525 F), Thierens A. (1.416 F).

## HAINAUT

**Charleroi :** Amphiarus M. (porte-feuille + 700 F), Delforge R.

(porte-feuille + 381 F + libre-parcours S.N.C.V.), Depuyt G. (montre).

**Châtelet :** Sacré Y. (sac + 2.200 F).

**La Louvière :** Grégoire L. (montre), Lorez E. (sacoche + 601 F), Nemegaire D. (porte-feuille + 1.103 F), Cataldo D. (porte-monnaie + 1.492 F + carte de banque).

## NAMUR-LUXEMBOURG

**Arlon :** Pierret A. (porte-feuille + 650 F).

**Andenne :** Renard L. (sacoche + 2.013 F).

**Forville :** Coenaert R. (porte-feuille + 806 F).

**Havelange :** Dechambre R. (porte-feuille + 1.000 F).

**La Roche :** Deseille F. (sac + 8.000 F).

**Manhay :** Danloy (porte-feuille + 600 F).

**Namur :** Sorée (porte-feuille + 1.709 F + documents), Devaux A. (porte-feuille + 1.000 F + docu-

ments), Legrand (porte-feuille + 600 F).

**Ohey :** Gridelet E. (sac dame + 8.350 F).

**Wellin :** Pigeon M. (porte-monnaie + 1.020 F).

## LIÈGE

**Eupen :** Hunger (sacoche + 1.421 F).

**Liège St-Gilles :** Wathélet L. (sac + 1.200 F), Rolke L. (pochette + 1.500 F).

**Omali :** Bollinne C. (porte-feuille + 700 F).

## BRABANT

**Cureghem :** Mathieu (porte-feuille + 363 F + documents), Smet (porte-feuille + 276 F + documents).

**Haacht :** De Wolf R. (porte-feuille + 12.800 F + documents), Hendricke H. (porte-feuille + 500 F + documents).

**Lasne :** Devriese (porte-feuille + 113 F + documents).

**Nivelles :** Dambremé J. (porte-feuille + 950 F + documents), De-

leux M. (porte-feuille + 120 F + documents), Lambert L. (porte-feuille + 523 F + documents), Roch P. (sacoche + 500 F + documents).

**Uccle :** Leroux (sacoche + 1.250 F + documents + carnet de chèques).

## LIMBOURG

**Genk :** Verdonck W. (écharpe en vison), Bosmans G. (montre).

**Hasselt :** Freson V. (sacoche + 2.300 F + 20 FL), Borghs P. (porte-monnaie + 5.705 F).

**Lanaken :** Vranken H. (1.321 F).

**St-Trond :** Lammens G. (sacoche + 539 F), Spiritus E. (sacoche + 1.849 F + carnet de chèques + carte de banque).

## FLANDRE OCCIDENTALE

**Assebroek :** De Busscher M. (sacoche + 1.177 F + appareil de photog.), Stubbe C. (porte-feuille + 1.200 F), De Coninck M. (sacoche + 677 F).

**Courtrai :** Vanderbrugghen A. (porte-feuille + 1.110 F).

# CHAMPIONNATS DE CYCLISME DE LA S.N.C.V. 1984



Les membres du personnel de la S.N.C.V. ou de ses loueurs, âgés d'au moins 21 ans le jour de la compétition, peuvent participer aux épreuves, sur présentation de leur carte de service et de leur carte d'identité.

Chaque épreuve débutera à 14 h. Tous les candidats courent ensemble, c'est-à-dire tant les moins de 35 ans que les plus âgés. Un classement séparé sera toutefois établi.

## CALENDRIER

**12 mai - Mons (Hyon)**  
Champ. du Hainaut (70 km). Inscription : «Café du Coloma»,

Mons (Hyon), de 13 à 13h30.  
Responsable : M. Porreweck Gh.  
Tél.: 065/33.21.71 ou 065/31.29.35 (après 4h30).

**5 août - Leerbeek (Gooik)**  
Champ. du Brabant. Inscription : Café «In de Post», Edingensesteenweg 117, 1686 Gooik.  
Responsables : MM. Schets D. et Plaskaert. Tél.: 02/532.42.02.

**26 août - Diepenbeek**  
Champ. du Limbourg (nouveau circuit : Ganzenstraat).  
Inscription : Ecole, Ganzenstraat.  
Responsable : M. Hoste L. Tél.: 011/25.05.56.

# Le Saviez-Vous ?

## «ORIENT-EXPRESS»... LONDRES-VENISE PAR LA VOIE ROYALE

Hier, il emmenait Léopold II de Belgique, Boris, roi de Bulgarie, Alfred de Rothschild, l'Aga Khan ou Mata Hari. Aujourd'hui, rien ne vous interdit de retenir votre place à bord de ce train de légende.

Jadis, il reliait Londres à Istanbul, aux portes de l'Asie féérique. Aujourd'hui, il mène ses passagers à Venise, au départ de Londres ou de Paris, selon l'horaire.

Toujours à petite vitesse, mais avec classe, il étourdit ses hôtes, les enivre de luxe et de raffinement, les transporte durant quelque 25 heures dans une atmosphère à jamais révolue, celle des années folles, des grandes courtisanes, des imbroglios de cour et des mystères de l'espionnage dans les Balkans...

«Il», c'est-à-dire le «Venise - Simplon - Orient-Express», immortalisé par Agatha Christie ou Graham Greene, oublié quelques années dans des entrepôts au milieu de carcasses désaffectées et remis sur rails, il y a peu, par un fanatique de la grandeur, James Sherwood.

Cela débuta en 1977. A une vente aux enchères, Sherwood eut l'occasion d'acheter 5 voitures de la



Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Il passa très vite à l'action, plongea des experts de l'histoire ferroviaire dans les archives des compagnies des chemins de fer, interrogea des techniciens, employés et ouvriers qui auraient connu les voitures Pullman au temps de leur splendeur et peu à peu se mit à racheter l'une ou

l'autre pièce. Certaines étaient encore en usage en Espagne, au Portugal. D'autres attendaient des jours meilleurs sur des voies de garage, ou dans un musée. Sherwood les tira de leur inactivité ou de leur délabrement, pour les faire restaurer.

Une restauration fidèle et minu-

tieuse durera de longs mois dans des ateliers spécialisés installés à Carnforth dans le Lancashire, Brême en Allemagne et Ostende en Belgique. Il en ressort de véritables pièces de collection, témoins vivants d'un passé certes révolu, mais non oublié.

Des témoins qui, actuellement, parcourent le continent.

## LES PETITS AUTOBUS DU SÉNÉGAL

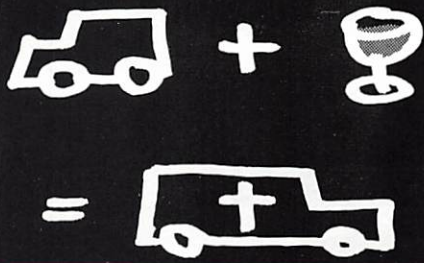


Le Sénégal, la république située le plus à l'ouest de l'Afrique (au bord de l'Océan Atlantique), est limitée au nord et à l'est par la Mauritanie et le Mali, et au sud par la Guinée et la Guinée Bissau. Le pays a une enclave, appelée la Gambie. Le paysage se caractérise principalement par le semi-désert, des savannes à herbe courte et à herbe haute, ainsi que par de pittoresques rivières. Le Sénégal est habité par différentes peuplades, irrégulièrement réparties sur le territoire. L'autobus, généralement assez petit, est le moyen de transport public le plus populaire.

Il assure tant le transport urbain que le transport interurbain.

L'histoire suivante nous prouve que ni le trajet à parcourir, ni les

horaires, ne sont respectés. Un journaliste belge, résidant à Nianning, devait se rendre d'urgence à Dakar, la capitale, pour y prendre l'avion. Distance : plus ou moins 90 km. Les autorités lui fournirent une voiture avec chauffeur. A mi-chemin, la voiture tomba en panne. Le chauffeur, voyant arriver un autobus, leva aussitôt les mains, et l'autobus, assurant le service Dakar-Nianning, s'immobilisa immédiatement. Après quelques mots échangés, notre journaliste fut invité à monter dans l'autobus, ... qui fit demi-tour et qui, allègrement et sans s'arrêter, repartit vers la ville d'où il était venu : Dakar ! Le journaliste eut son avion ; les passagers de l'autobus sortirent de cette aventure avec une heure et demie de retard.



## 0,8 - QUE PUIS-JE BOIRE ?

C'est, en fin de compte, une question plus qu'embarrassante car le buveur ne sera pas toujours le même homme — ou la même femme — d'une semaine à l'autre.

### Exemple vécu :

Un cobaye costaud (87 kg) absorbe une quantité bien précise d'alcool. L'analyse de son sang indique 0,65 ‰. Quelques jours plus tard, notre homme se prête à une expérience rigoureusement identique et atteint 1,24 ‰...

Que s'est-il passé ? Certains facteurs peuvent expliquer le deuxième résultat :

- le fonctionnement des organes (estomac, intestins) et le processus (très personnel) de diffusion de l'alcool dans l'organisme,
- mais la sensibilité du moment (nervosité, angoisse, ...) aura été sans doute la raison déterminante.

Le taux d'alcoolémie dépend aussi de circonstances plus ou moins bien connues, comme :

- le rythme d'absorption et la quantité consommée ;
- le degré d'alcool ;
- le fait d'être à jeun ou non ;
- le sexe (les femmes résistent en général moins bien à l'alcool) ;
- l'âge (les moins de 20 ans et les plus de 60 doivent particulièrement se méfier d'eux-mêmes) ;
- l'accoutumance (le buveur habituel risque de dépasser plus vite le taux fatidique de 0,8 même s'il présente moins de signes d'ivresse que les buveurs occasionnels).

On comprendra dès lors qu'il est fort délicat de vouloir établir une concordance exacte entre le nombre de verres ingurgités et la montée de l'alcoolémie.

Néanmoins, la vérité moyenne admise jusqu'ici paraît raisonnable :

- un verre de bière (33 cl), ou de vin, ou d'apéritif, ou d'alcool dur (normalement servis, comme au dancing ou au restaurant) équivaut à  $\pm 0,3$  ‰. Comme cet alcool est éliminé à raison de 0,15 ‰ à l'heure, il n'est pas compliqué de déterminer « jusqu'où on ne peut aller trop loin ».

### Ce qu'il faut surtout retenir

- Après un verre, vous n'êtes déjà plus tout à fait vous-même (mais certains conduisent mieux). Après plusieurs verres, plus personne ne conduit mieux qu'à jeun. Tout le monde conduit moins bien et le coefficient de risque augmente en flèche.
- L'amende (6.000 F minimum) et les autres sanctions possibles (déchéance, prison) sont des mauvais moments de la vie.

Mais si vos juges autorisent votre assureur à vous réclamer les dédommagements (parfois considérables) qu'il aura dû verser à vos victimes ou à leurs héritiers, c'est toute votre vie qui peut devenir un long mauvais moment.

(Via Secura)

# LE PLAN INTERCITY

## UN NOUVEL ESSOR POUR LA S.N.C.B. ET LA S.N.C.V.

Le 3 juin 1984, un grand changement s'opérera en matière de transports en commun par rail et par route en Belgique : le plan de réorganisation des Chemins de Fer, dénommé «PLAN INTERCITY», prendra cours effectivement, ce qui amènera également quelques modifications à la S.N.C.V.

### LES ORIGINES DU «PLAN INTERCITY»

Le transport en commun souffre d'un mal particulier : ne pas pouvoir soutenir l'incontestable concurrence du transport individuel. D'année en année, les coûts d'exploitation augmentent considérablement à l'inverse des recettes qui diminuent fortement ; l'Etat doit donc accroître sans cesse ses interventions dans l'octroi des subventions.

Aujourd'hui, la situation financière de l'Etat ne permettant plus de suivre le rythme de croissance, des limitations de budgets draconiennes ont été imposées aux Sociétés de transport.

La S.N.C.B. s'est vue dans l'obligation de réorganiser son activité pour retrouver un certain équilibre financier ; elle a élaboré pour y réussir une thérapeutique de choc, un schéma de trafic nouveau qui vise à diminuer les coûts tout en augmentant les recettes ; on l'appelle «PLAN INTERCITY». Dépendant de la S.N.C.B. de par les correspondances train-bus, la S.N.C.V. lui a emboîté le pas en procédant à des changements dans son exploitation.

Conçu pour ne modifier les habitudes que d'un nombre limité d'usagers, il faut y voir un point de départ pour un nouvel essor des transports en commun.

### OBJECTIFS POUR LA S.N.C.B.

1. Réaliser une vitesse commerciale plus élevée : limi-

tation du nombre d'arrêts, optimisation des correspondances et augmentation de la fréquence sur les sections de lignes où les concentrations de trafic sont importantes.

2. Simplicité et clarté dans la définition de l'offre de transport : donner une même origine et une même destination à tous les trains d'un même service et leur donner toujours une même cadence de circulation, seule possibilité de garantir un système de correspondance à chaque heure de la journée.

3. Améliorer le service à la clientèle : information plus complète.

### ORGANISATION NOUVELLE DES SERVICES S.N.C.B.

Le nouveau plan présente 5 grands types de service :

1. les trains intercity (IC) : ces trains, à vitesse commerciale relativement élevée, ne desserviront que les grandes villes ;
2. les trains interrégionaux (IR) : apparentés aux anciens «semi-directs», ces trains desserviront un plus grand nombre d'arrêts que les intercity ;
3. les trains omnibus ou locaux (L) : ces trains assureront les correspondances avec les intercity et les interrégionaux ;
4. les trains de navetteurs : ces services fonctionneront uniquement le matin et le soir ;
5. les trains internationaux : ces services sont inchangés.

Les notions de trains «directs» et «semi-directs» sont donc abandonnées au profit des nouvelles appellations IC et IR.

Le nouveau schéma du trafic comprend 13 relations IC, entre 65 villes, 16 relations IR, entre 106 localités (dont 33 desservies également par des trains IC) et 71 services L pour les dessertes locales.

## IMPLICATIONS POUR LA S.N.C.V.

De par la mise en oeuvre de ce plan, des lignes et des gares S.N.C.B. sont supprimées. Et ici intervient le rôle prépondérant de la S.N.C.V. par l'organisation de services d'autobus efficaces en direction de la gare IC/IR la plus proche, soit en détournant des lignes existantes, soit en créant de nouvelles lignes.

La S.N.C.V. mettra en service 120 véhicules supplémentaires selon des horaires garantissant des correspondances rapides. Dans ses services déjà plus anciens, la S.N.C.V. fournira également un effort pour que la même coordination caractérise l'ensemble des correspondances train/bus. Celles-ci seront notamment revues aux gares dont l'importance reçoit une autre dimension par suite de l'introduction de liaisons Intercity et Interrégionales.

Les autobus assureront de la sorte le complément logique et indispensable à un schéma ferroviaire plus rigoureux. Cette nouvelle organisation replace donc chaque mode de transport dans le créneau qui lui convient bien. En effet, le train, moyen de masse circulant en site propre, est idéal pour le transport de voyageurs nombreux entre des points relativement distants à une vitesse moyenne élevée, tandis que l'autobus, matériel plus léger, libre de toute contrainte d'infrastructure, convient mieux à un trafic diffus, plus proche du «porte-à-porte» et pour une clientèle plus fractionnée.

Les voyageurs pourront reconnaître les autobus et les trams de la S.N.C.V. qui desservent les gares «Intercity» ou «Interrégionales» grâce à une plaque blanche portant l'inscription IC-IR, (couleur «bordeaux») à l'avant des véhicules.

## CORRESPONDANCES TRAIN/BUS

La S.N.C.B. et la S.N.C.V. vont travailler ensemble afin de coordonner au mieux les correspondances (anciennes et nouvelles) train/bus et apporter au voyageur une offre optimale.

Le souhait des deux Sociétés est d'arriver à acheminer les voyageurs dans les meilleurs temps et dans les conditions les plus favorables.



Pour arriver à ce résultat, la S.N.C.V. va intensifier de son côté ses efforts tant sur le plan humain que technique. C'est ainsi que va être étudiée la possibilité de renforcer le nombre de régulateurs qui, dans certaines gares, sont chargés de donner l'ordre aux chauffeurs de différer le départ suite à un retard de train. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le respect absolu des correspondances avec les trains ne peut mettre en péril toute l'organisation du service d'autobus. De plus, la S.N.C.V. étudie, en collaboration avec la S.N.C.B., l'installation d'appareils d'annonces automatiques à l'extérieur de certaines gares, ce qui permettrait aux chauffeurs et au public de disposer des informations relatives à l'arrivée des trains. Enfin, la S.N.C.V. envisage encore d'autres actions et notamment l'installation progressive de la radio sur tous les véhicules. Tous les chauffeurs seraient ainsi en liaison directe entre eux et avec un bureau de régulation régional. On voit immédiatement que pareil investissement présente un grand intérêt non seulement pour la régulation du trafic des autobus (notamment en cas de perturbations) mais aussi pour la transmission des informations nécessaires au respect des correspondances. Une réalisation de ce projet peut être espérée dans un avenir proche.

## PROMOTION DU NOUVEAU PRODUIT

Un grand changement ne doit pas passer inaperçu ! Comme ce PLAN INTERCITY intéresse toute la collectivité, la S.N.C.B. et la S.N.C.V. mettent en route un vaste programme d'information et de promotion se présentant comme suit :

- nouvelle présentation des indicateurs-horaires ;
- distribution de brochures, dépliants et gadgets dans le public ;
- affichages sur panneaux ;
- campagnes de presse ;
- stands d'information S.N.C.B.-S.N.C.V. dans les grandes gares ;
- circulation des deux info-bus de la S.N.C.V. dans les localités où un service S.N.C.V. nouveau est substitué au train ;

- diffusion à titre exceptionnel d'une «B'REVUE» spéciale (revue S.N.C.B.) dans tous les véhicules de la S.N.C.V.

## CONSÉQUENCES POUR NOTRE PERSONNEL

De ce qui précède, il apparaît immédiatement que ce Plan Intercity constitue une nouvelle chance, un défi pour le personnel des Vicinaux.

Nous attendons, en effet, un accroissement de 4 % du nombre actuel de voyageurs. Ces nouveaux voyageurs s'adresseront à nous parce que leur gare a été fermée ou parce que leur train a été supprimé. Il est évident qu'ils seront très curieux et même un peu anxieux d'apprendre comment ils devront assurer leurs déplacements à l'avenir.

Ils seront évidemment contraints de renoncer à leurs vieilles habitudes et nous savons tous que les gens n'en changent pas si volontiers. Mais en cela, nous pouvons beaucoup les aider (surtout nos chauffeurs de bus). La manière dont nous accueillerons cette nouvelle clientèle sera d'une importance capitale pour «gagner» définitivement ces voyageurs.

Nous nous référons ici à un article précédent qui plaidait en faveur d'une approche plus commerciale, plus orientée du client. Eh bien ! ce plan Intercity est l'occasion idéale de faire la démonstration de cette attitude.

Par notre comportement, notre service, notre accueil impeccable, nous devons gagner la confiance des nouveaux voyageurs. Le nouveau client doit tout de suite être convaincu de la qualité de notre produit. S'il n'en est pas ainsi, nous risquons de le perdre comme client et de manquer une chance unique de justifier notre raison d'être.

Il va de soi qu'un résultat favorable ne sera atteint que moyennant la contribution de chacun.

Cet article a déjà souligné l'aspect nécessaire des campagnes d'information. Mais le personnel devra également être préparé et informé pour cette mission. Nous avons, en effet, l'in-

attention de lui donner une formation adaptée, surtout aux chauffeurs de bus qui sont concernés par le plan Intercity, de manière à ce qu'ils soient mieux armés pour mener ce défi à bonne fin.

Nous souhaitons à tous les membres du personnel beaucoup de succès dans cette importante mission.

## L'AVENIR

En décembre 1984, après 6 mois de «service» du Plan Intercity, la S.N.C.B. et la S.N.C.V. mèneront une importante enquête d'opinion dont les résultats, publiés au printemps 1985, donneront certes la température des images de marque des deux Sociétés après ce nouveau départ.

Une analyse approfondie des données permettra de définir les correctifs nécessaires pour améliorer le système et pousser plus avant, si possible, la coordination des services.

Entretemps, aussi bien la S.N.C.B. que la S.N.C.V. poursuivront leurs efforts de modernisation en fonction des moyens disponibles. De son côté, la S.N.C.V. continuera à restructurer son réseau en tenant compte des nécessités nouvelles de la clientèle. C'est ainsi qu'elle modernisera encore davantage son matériel au vu des capacités nécessaires.

Chaque investissement comporte un peu d'espoir tout comme ce PLAN INTERCITY. Espoir d'un avenir plus sûr, d'un nouvel essor, bénéfique pour la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

## NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS S.N.C.V.

### HAINAUT

Tournai - Dottignies - Mouscron  
Tournai - Néchin - Mouscron  
Blaton - St. Ghislain  
Ath - La Cavée - Isières - Lanquesaint - Ath  
Enghien - Bassilly - Ath  
Leuze - Tournai  
Mons - Quévy  
Binche - La Louvière (Sud)  
Charleroi - Ransart

### LIÈGE

Ans - Liers

### LUXEMBOURG

Jemelle - Libramont  
Libramont - Marbehan - Arlon  
Marbehan - Arlon  
Bastogne - Houffalize - Gouvy  
Bastogne - Limerlé - Tavigny - Gouvy  
Bertrix - Florenville  
Florenville - Virton - Jamoigne  
Bertrix - Gedinne  
Hogne - Aye - Marloie

### NAMUR

Gembloux - Jemeppe s/Sambre  
Dinant - Givet

### FLANDRE ORIENTALE

Gand - Lochristi - Beervelde - Lokeren  
Wetteren - Serskamp - Lede - Alost  
Audenarde - Elsegem  
Audenarde - Waregem  
Waregem - Kruishoutem

### FLANDRE OCCIDENTALE

Bruges - Varsenare - Jabbeke - Ettelgem - Oudenburg - Zandvoorde - Ostende

### LIMBOURG

Service urbain de Genk  
Lignes IC (= lignes rapides)  
Maaseik - Hasselt  
Neerpelt - Hasselt  
Maaseik - Geel  
Houthalen - Diest  
Bree - Overpelt



# PAGE FAMILIALE

## Le coin des jeunes

### SOLUTIONS DU N° 228

#### JEU N° 1

8 × 100 = 800  
800 + 8 = 808  
808 : 2 = 404 (par exemple)

#### JEU N° 3

SAJOU = B

#### JEU N° 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
i	R	S	J	M	N	A	E	G	H	C	O	
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
D		L		F		V	P	Z	U	B	T	X

### RESULTATS DU N° 228

#### Ont obtenu 3 points :

COLLETTE Michel 15 ans - Flémalle / COSEMANS Miet & An 16 et 10 ans - Diepenbeek / DEGUEE Jacques âge ? - Grivegnée / FABRINETTI Gérard 13 ans - Esneux / JOACHIM Marc 14 ans - Hognoul / PANIS N. et N. 13 - 12 ans - Awans / SCHUMACHER Fabian 10½ ans - Verviers / NAHON C. âge ? - Bressoux.

#### A obtenu 2 points :

MONSEUR El. 16 ans - Oreye.

### RESULTATS DE L'ANNEE 1983

DEGUEE Philippe 15 ans - Grivegnée  
COLLETTE Michel 14 ans - Flémalle  
FABRINETTI Gérard 13 ans - Esneux  
Toutes nos félicitations !

### RAPPEL DU REGLEMENT DES JEUX

Ils sont ouverts à tous les enfants de 7 à 15 ans dont le père ou la mère travaille à la S.N.C.V.

Dans chaque numéro de «Nos Vicinaux» vous trouverez 1, 2 ou même 5 jeux. Le nombre de points attribués à la réponse est indiqué entre parenthèses. Les solutions et la liste des gagnants paraîtront dans le numéro suivant.

En fin d'année le total des points sera établi.

Le gagnant sera celui qui obtiendra le plus de points.

Chaque année il y a 3 gagnants et une surprise leur est réservée !

Alors, à l'ouvrage et... écrivez-nous nombreux !

### JEUX N° 229

#### JEU N° 1

Voici une série d'oiseaux. Un «INTRUS» s'est glissé parmi eux. Trouvez-le et dites ce qu'il est.

KANDOU - AIGRETTE - BOUVREUIL - COURLIS - ETOURNEAU - MAKI - PAON - AUTRUCHE - CAILLE - COLIBRI - FAISAN - ECHASSE.

(1 point)

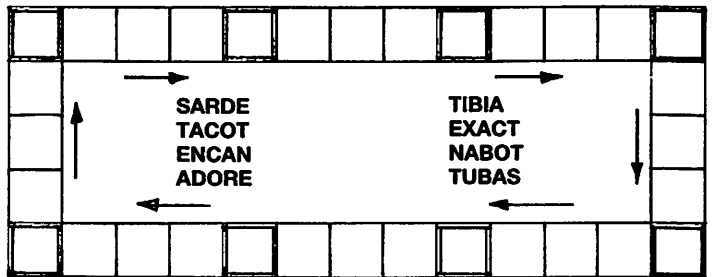
### JEU N° 2

#### Mots en chaîne

Mettez les mots suivants l'un derrière l'autre de sorte que la dernière lettre du mot soit la première du mot suivant.

Ex. = USEESOUTIEGOUTI etc.

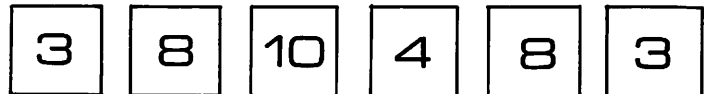
(3 points)



### JEU N° 3

Le compte est bon.

(1 point)

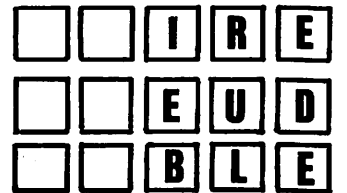


693

### JEU N° 4

Quelles sont les 2 premières lettres communes aux 3 mots qu'il vous reste à découvrir ?

(3 points)



Vite envoyez vos réponses à «Nos Vicinaux», 14 rue de la Science, 1040 Bruxelles. Notez bien vos nom - prénoms - âge - adresse - localité et la fonction de votre papa, ou de votre maman, à la S.N.C.V.

**ACIDES ET DETERGENTS :  
JAMAIS SANS LUNETTES !**

La manipulation d'acides et de détergents n'est pas seulement une affaire de chimistes et autres spécialistes. Ces substances sont utilisées dans toutes les branches de l'industrie et pour toutes sortes de travaux : dans les techniques de galvanisation, comme produit de nettoyage, pour le décapage, le blanchiment, dans les colorants, etc. Et ce sont précisément les

propriétés pour lesquelles on les utilise qui les rendent dangereux et qui exigent des mesures de protection spéciales : ils sont corrosifs. Aussi les acides et les détergents figurent-ils parmi les «substances dangereuses».

Les acides et les détergents détruisent la peau par leur effet cor-



rosif; plus ils sont concentrés, plus ils sont agressifs. Les muqueuses y sont très sensibles et les yeux sont particulièrement menacés. La toute première chose à faire, c'est donc protéger les yeux!

Particulièrement dangereuses sont des opérations anodines telles transvaser, rincer, verser ou déverser, remuer ou transporter ces substances. Des gestes prudents s'imposent donc, mais ne permettent pas toujours d'éviter

de petites éclaboussures qui risquent de toucher les yeux ou une partie non protégée de l'épiderme. Bien souvent, les accidents se produisent lorsque, «exceptionnellement», on ne se donne pas la peine de se protéger pour une

manipulation «toute simple». Aussi faut-il, dès qu'on manipule des produits corrosifs, avoir le réflexe de mettre en tout premier lieu des lunettes de protection. Car un œil brûlé à l'acide ne verra plus, plus jamais.

(ARBEITSSICHERHEIT - R.F.A.)

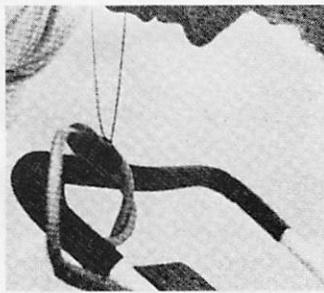
# ATTENTION AUX OUTILS DE JARDINAGE!

L'été dernier, un jeune garçon de seize ans de Richmond en Colombie-Britannique a eu un accident en se servant d'une tondeuse à gazon électrique.

Par une chaude journée d'été, il ne portait que des culottes courtes et des espadrilles. Lorsqu'il tondait la pelouse près d'un fossé, il a dû se pencher sur la poignée pour passer sous un orme.



Voici ce qui arriva lorsque la chaîne toucha les parties exposées de la fiche. La victime a subi de graves brûlures.



Un adolescent nous montre le danger de porter une chaîne au cou lorsque vous utilisez des outils électriques de jardinage. Remarquez jusqu'où la chaîne se balance une fois penché. Les fiches de contact peuvent se séparer légèrement, exposant les parties conductrices.

En un instant, le médaillon de sa chaîne se balança et vint en contact avec la prise électrique qui était légèrement desserrée de la corde de rallonge. Soit qu'il a sauté ou qu'il fut projeté par le choc, même aujourd'hui il ne s'en rappelle pas encore.

Sa mère l'a conduit d'urgence à l'hôpital le plus près. Et, comme la photo vous le montre, il a subi de graves brûlures là où sa chaîne se trouvait.

A l'approche de l'été, cet exemple concret rappelle à tous de prendre



Cet appareil est très pratique car la mince corde de nylon qui tourne à grande vitesse coupe l'herbe dans les endroits difficiles d'accès. Regardez cette femme, elle va au devant des problèmes avec ses sandales. Le manque de précaution dans le choix des vêtements et des souliers peut causer des blessures douloureuses.

des précautions lorsque vous travaillez avec des outils électriques de jardinage.

Un appareil en particulier, le coupe-herbe rotatif électrique, jouit d'une très grande popularité. Deux photos nous montrent son fonctionnement. Habituellement,



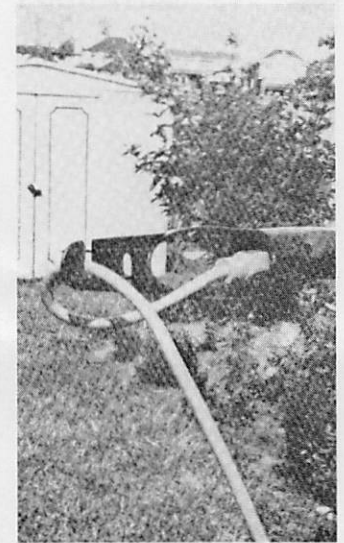
Lorsque vous utilisez un outil électrique de jardinage, sachez toujours où se trouve le cordon de rallonge et gardez le toujours à une bonne distance de l'appareil.

la prise électrique de cet appareil est bien protégée. Cependant, le fouet en nylon qui tourne à grande vitesse pour couper le gazon peut causer des blessures sérieuses si l'utilisateur n'est pas bien protégé.

## Conseil pratique

Le Conseil canadien de la sécurité recommande fortement l'achat et l'utilisation d'un interrupteur de mise à la terre pour chaque point de raccord à l'extérieur de la maison (la loi oblige leur utilisation près des piscines familiales) et dans les ateliers au sous-sol.

En termes plus simples, M. Farmer, directeur administratif du Conseil canadien de la sécurité, a expliqué que le courant électrique provient de la source par un fil jusqu'à l'appareil, passe dans le moteur et retourne à la source par un autre fil. Lorsqu'une personne touche le fil, le courant peut retourner à la source en passant par le corps de la personne au lieu du fil. L'interrupteur de mise à la terre perçoit un déséquilibre du courant et coupe immédiatement la source d'alimentation, prévenant ainsi un grand choc électrique.



D'autres outils électriques de jardinage requièrent des précautions. Certains outils sont soumis de dispositifs de plastique conçus pour maintenir les fiches ensemble et résister à une légère pression. Même ces dispositifs ne fonctionnent pas toujours. Remarquez comment la prise femelle est protégée.

Même la troisième patte de mise à la terre d'une fiche mâle ne constitue pas une protection suffisante puisque la mise à la terre ne vaut que pour l'appareil utilisé et n'a aucun effet sur une corde effilochée ou partiellement débranchée.

Donc, avant d'utiliser un coupe-herbe rotatif électrique, une tondeuse électrique, un taille-herbe ou tout autre appareil électrique faites l'achat d'un interrupteur de mise à la terre. Cet investissement en sécurité peut vous épargner de graves blessures.

Ce dispositif peut également vous servir l'hiver si vous utilisez une souffluse électrique.

(LA PREVENTION AU CANADA)  
N° 180-6-1981

# Nouvelles de

# l'administration centrale et des groupes d'exploitation



## MUTATIONS

### ADMINISTRATION CENTRALE

Barette M., licencié  
Achten P., licencié  
S'Heeren S., licencié  
Bellaert Y., licencié  
Brackeva J., licencié  
Staquet F., licencié  
Vandensteen L., ingénieur

### LIMBOURG

Peeters F., directeur régional



## MARIAGES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Radelet R. et Beaujean F.

### ANVERS

Verschoren F. et Anné L.  
De Smedt Y. et Baeten D.

### FLANDRE ORIENTALE

Moens J.-P. et Raemdonck A.  
Hulsbosch M. et Meert L.

### HAINAUT

Bral A. et Duray O.

### BRABANT

Cristael W. et Keymolen L.  
Daue S. et Schlim P.  
Martel E. et Vercauteren J.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Amy C. et Verscheure K.  
Watte P. et Wyntin S.  
Cordier L. et Devos M.  
Wildemeersch D. et De Queecker M.  
Asseman D. et Cossey M.-C.  
Braem M. et Vanloo M.



## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Julien chez Baligant A. (Frameries)

### ANVERS

Jan chez Neys R. (Kalmthout)  
Birgit chez De Ryck L. (Wuustwezel)  
Jessie chez Mortelmans F. (Deurne)  
Frederik chez Hertsens R. (Wilrijk)

### FLANDRE ORIENTALE

Elien chez Broeckhove A. (Destelbergen)  
Igor chez Drieghe L. (Deinze)  
Ilse chez Leunis W. (Lebbeke)  
Anne chez Lievevrouw D. (St.-Amandsberg)

### HAINAUT

Maithe chez Sap J. (Anderlues)  
Caroline chez Theys A. (Gilly)  
Laetitia chez Dieterich C. (Frameries)  
Lionel et Michel chez Zinque J. (Waudrez)

Laurent chez Lejour A. (Anderlues)  
Delphine chez Lefèvre A. (Ham/Heure)  
Pierre chez Hallot A. (Quaregnon)  
Aurore chez Jouret R. (Saint-Denis)  
Johan chez Barthelemy (Monceau)  
Allyson chez D'Amry G. (Châtelineau)  
Stéphane chez Crousse R. (Courcelles)  
Christopher chez Dehon J.-M. (Courcelles)

Laetitia chez Dutrieux P. (Thuin)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Mélanie chez Vincent R. (Namur)  
Kévin chez Cobraiville B. (Fauvillers)  
Martine chez Delforge R. (Soye)  
Audrey chez Tollet E. (Andenne)  
Melissa chez Sorée M. (Flawinne)  
Estelle chez Bouchat T. (Villers-le-Bouillet)

### LIÈGE

Christelle chez Gochel M. (Saint-Nicolas)  
William chez Houlmont D. (Ougrée)

### BRABANT

Bart chez Eeckhout D. (Dilbeek)  
Laurent chez Cornet G. (Watermael-Boitsfort)  
Els chez Bries Y. (Malines)  
Kathleen chez Tobback R. (Kampenhout)  
Frank chez Geevaert M. (Geraardsbergen)  
Liesbeth chez Cobbaert D. (Liedekerke)

Cindy chez Jacobs G. (Lubbeek)  
Gwen chez Beelen F. (Heverlee)  
Rebecca chez Franssen F. (Asse)  
Steve chez Mans R. (Betekom)  
Eloïse chez D'Handschoetter J.-P. (Drogenbos)

Michaël chez Stilmant F. (Nivelles)  
Jérémy chez Boonants D. (Nivelles)  
Michaël chez Peynsaert E. (Pollare)

### LIMBOURG

Nele chez Feytons T. (Hasselt)

Dorien chez Daniels R. (Peer)

Stefan chez Lipkens R. (Maaseik)  
Tom chez Cenens J. (Tessenderlo)  
Carla chez Bosmans P. (Maaseik)  
Shana chez Alenteys R. (Tessenderlo)  
Evelien chez Schruers A.-M. (Zolder)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Melina chez Vandecasteele F. (Courtrai)  
Gweny chez Dobbelaere J. (Koksijde)  
Nancy chez Deconinck E. (Deerlijk)  
Tom chez Dewaele R. (Menin)  
Joke chez Velghe J.-M. (Ostende)  
Evelien chez Forrez M. (Wielsbeke)



## RETRAITES

Années de service

### ADMINISTRATION CENTRALE

Van der Linden M., sous-chef de bureau sélect. 42  
De Muynck F., chef de bureau 41

### ANVERS

Druyts R., cond.-rec. AB 38

### HAINAUT

Blondelle L., cond.-rec. AB 34  
Léonard G., 1<sup>er</sup> contrôleur 38  
Matthys V., cond.-rec. AB 33  
Olivier A., chef de mouv. 1<sup>e</sup> cl. 39  
Demissy M., aubettier 31  
François A., cond. él. 29  
Martens G., cond. AB 32  
Petit R., cond. AB 33

### NAMUR-LUXEMBOURG

Pairoux C., chef rec.-cond. AB 31  
Leroux J., cond.-rec. AB 15

### LIÈGE

Denis M., 1<sup>er</sup> ouvr. d'élite 37

### BRABANT

Allebosch J., ouvr. qual. 34  
Defat L., cond.-rec. AB 34  
Loockx L., cond.-rec. AB 39  
Van Osselt F., cond.-rec. AB 36  
Bruyr G., 1<sup>er</sup> ouvr. qual. 35

### LIMBOURG

Knoops G., cond.-rec. AB 34  
Grosemans A., ouvr. d'élite 40

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vanhooren M., cond.-rec. AB 35

## LES LONGUES CARRIERES



**W. Vuerstaek**  
Limbourg  
du 16. 2.1938  
au 30.11.1983



**A. Corty**  
Flandre occident.  
du 1.11.1941  
au 1.12.1981



**J. Defossé**  
Nam.-Luxemb.  
du 20.1.1942  
au 1.9.1979



**F. Chevalier**  
Hainaut  
du 13.10.1940  
au 28. 8.1979



**G. Van Dyck**  
Brabant  
du 31.10.1942  
au 1. 8.1978



**M. Denis**  
Liège  
du 17. 9.1941  
au 1.12.1978



**M. Vanhooren**  
Flandre occident.  
du 20. 6.1938  
au 1. 1.1976



**A. Olivier**  
Hainaut  
du 5. 3.1940  
au 1.11.1978

## NECROLOGIE

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

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Lanckriet C., chef de serv. 1e cl.	60



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

### ADMINISTRATION CENTRALE

Van Hemeldonck L., directeur	81
Segers V., ouvr. qual.	69

### ANVERS

Deckx G., receveur	78
Siemons E., receveur	79
Motte E., machiniste	71
Driesen J., cond.-rec. AB	63
Wuyts J., piocheur	81

### FLANDRE ORIENTALE

De Trazegnies R., cond.-rec. AB	69
Hautekeete R., chef rec.	86
Van Damme J., contrem. sélect. 1e cl.	83
De Bruycker R., ouvr. semi-qual.	68
Pringels A., ouvr. spéc.	71

### HAINAUT

Delguste E., receveur	84
Thesin J., ouvr. qual.	70
Lecocq R., receveur	63
Gillet J., contrôleur	92
Deltenre J., receveur	95
Colmant R., ouvr. qual.	69

### NAMUR-LUXEMBOURG

Beaufays R., chef de dépôt 1e cl.	77
-----------------------------------	----

### LIÈGE

Chatelain E., cond. AB	75
Thomas F., cond. él.	70
Jackers J., conducteur	71
Pirghaye J., ouvr. d'élite	80
Corbusier H., ouvr. qual.	75
Bartels H., cond.-rec. AB	67
Willems J., cond.-rec. AB	57
Roumez M., cond. AB	77

### BRABANT

Haesendonck P., 1er ouvr. d'élite	70
Segers R., ouvr. semi-qual.	73
Van der Borgh M., 1er ouvr. d'élite	53
De Braeckelee T., ouvr. spéc.	64
Olbrechts I., inspect. (Mvt)	68
Verbeek Ph., chef rec.	77
Deleenher M., ouvr. semi-qual.	73
Servais C., conducteur	87
Appelmans J., cond. él.	82

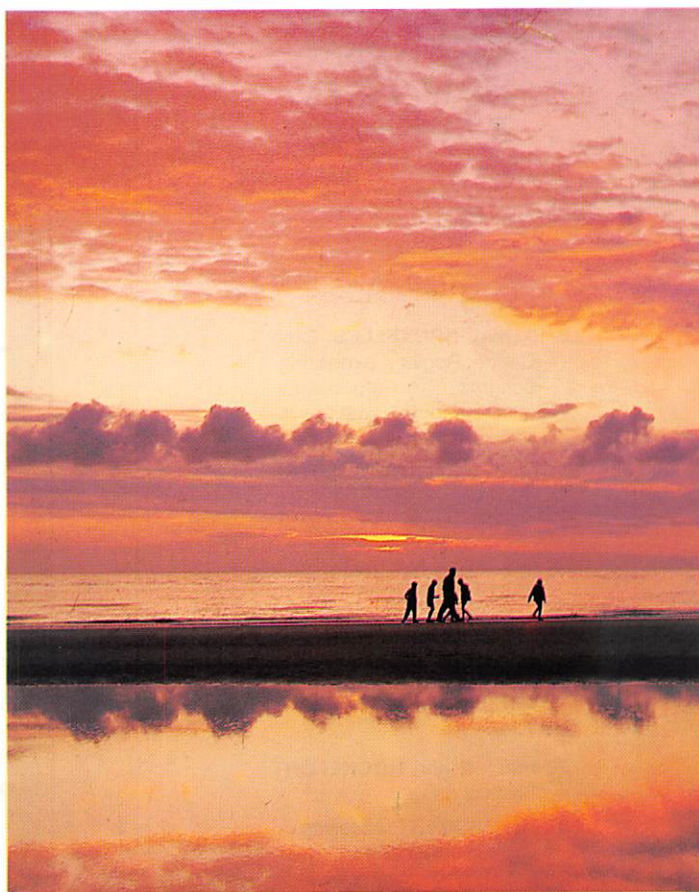
### LIMBOURG

Stouten H., chef piocheur	88
Vanhees M.-J., receveur	70

### FLANDRE OCCIDENTALE

Finaut E., piocheur	92
Bearelle G., cond.-rec. AB	76
Seys M., chef piocheur	88
Bouckenoghe U., piocheur	77

# VACANCES '84



## Décès de M. A. SAUSSEZ, Président du Secteur Tram, Vicinaux et Autobus de la C.G.S.P.

M. André Saussez, secrétaire régional de la section du Hainaut et président national du secteur Tram, Vicinaux et Autobus de la C.G.S.P., est décédé le 8 février 1984, à l'âge de 64 ans.

Il entra à la Société en qualité de receveur, le 11.7.1945, et fut mis en congé sans solde le 1.7.1963 afin de pouvoir se consacrer entièrement à des activités syndicales. Depuis 1967, il siégeait, en tant que délégué du personnel pour la C.G.S.P., au sein de la Commission Paritaire Nationale.

M. Saussez était très actif tant au sein de sa section, que sur le plan national. C'était un ardent militant du mouvement syndical. Il occupait également la fonction de Président du Fonds Social National.

Avec M. Saussez disparaît une figure syndicale importante.

Nous présentons à sa famille éprouvée nos condoléances les plus sincères.

### FACILITÉS DE CIRCULATION

Nous rappelons que les pensionnaires de nos maisons de vacances «Zonnebloem» à Nieuport et «Annette et Lubin» à Spa peuvent bénéficier de facilités de circulation.

Pendant la durée de séjour dans ces maisons de vacances, le **libre-parcours de famille** peut être rendu valable sur le réseau vicinal de la province de Flandre occidentale ou sur celui de la province de Liège, en lieu et place de la province pour laquelle ce titre de transport a été délivré.

En vue de valider le changement momentané pour l'utilisation régionale dudit libre-parcours, la gérante de la maison de vacances devra annuler, au verso de cette carte, la case portant le n° 10 en y apposant un cachet libellé comme suit : «Valable sur le réseau de la province de Flandre occidentale jusqu'au...» ou «Valable sur le réseau de la province de Liège jusqu'au...», la date à indiquer étant celle de la fin du séjour.

Les titulaires d'une **carte de service de famille** peuvent également être admis au bénéfice de la mesure annoncée ci-dessus, mais la case à neutraliser par l'apposition du cachet sera celle portant le n° 30.

Par conséquent, si vous souhaitez

passer vos vacances à «Zonnebloem» ou à «Annette et Lubin», n'oubliez pas de laisser libres les cases 10 et 30 dont question ci-dessus, pour autant, bien entendu, que vous désiriez profiter des facilités de circulation spéciales qui vous sont offertes.

### NOCES D'OR ET DE DIAMANT

Un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances «Annette et Lubin», à Spa, ou «Zonnebloem», à Nieuport, est offert aux pensionnés de la S.N.C.V. et à leur épouse, si leurs noces d'or ou de diamant ont lieu en 1984.

Ce séjour comporte la pension complète et est accordé pendant une des périodes ci-après :

**ANNETTE et LUBIN** : du samedi 19 mai au samedi 7 juillet ; du samedi 25 août au samedi 22 septembre ;

**ZONNEBLOEM** : du samedi 19 mai au samedi 7 juillet ; du samedi 25 août au samedi 15 septembre.

Les jubilaires qui désirent bénéficier de cet avantage doivent introduire une demande écrite au Service social de la S.N.C.V., rue de la Science, 14, 1040 Bruxelles, en précisant la maison de vacances et la semaine choisies.

## UN JOUR OU UN WEEK-END D'EVASION

- 1er mai GENK** Fêtes du 1er mai.
- 1er mai RUTTEN** (Tongres) Procession et Jeu de Saint-Evermar.
- 8-10 mai BRUXELLES** Expo Centre Rogier : exposition-congrès d'informatique (mini-computers, petits systèmes).
- 11 mai - 3 juin BRUGES** Foire aux attractions.
- 13 mai YPRES** Fêtes des chats.
- 20 mai THUIN** Marche St-Roch (de 13 à 19 h).
- 26 mai - 3 juin TOURNAI** Foire aux attractions.
- 27 mai MALINES** Procession Notre-Dame de Hanswijk (à 14 h).
- 30 mai - 2 juin ROCHEFORT** Festival du rire.
- 31 mai BRUGES** Procession du Saint-Sang, à 15 h.
- 9-10 juin TOURNAI** Journées des quatre cortèges.
- 9 juin - 15 juillet ANVERS** Foire aux attractions.
- 10 juin HAL** Procession en l'honneur de Notre-Dame (à 15 h).
- 10-11 juin PEER** Festival de musique ancienne.
- 11 juin SOIGNIES** Grand cortège historique et religieux (à 11 h); «Grand Tour St-Vincent» (12 km).
- 17 juin RENAIX** Le «Fiertel» (procession).
- 17 juin WALCOURT** Marche «militaire» folklorique.
- 24 juin MONS** Procession multiséculaire du car d'or et combat légendaire dit «Lumeçon».
- 24 juin - 9 septembre KNOCKE-HEIST** 23ème Festival mondial de l'humour graphique (exposition de dessins humoristiques de 42 pays).
- 27-30 juin VIELSALM** Marche du Souvenir et de l'Amitié.
- 30 juin - 1er juillet AUDENARDE** «Adriaan Brouwer Bierfeesten» (fêtes de la bière, dès 17 h).

Dans les régions à faible densité de population, il y a une forte disproportion entre le prix de revient et les recettes.

En outre, la desserte par autobus de lignes ordinaires, de quartiers souvent très éloignés, provoque une perte de temps considérable pour les autres voyageurs et est cause du manque d'intérêt pour l'utilisation de semblables lignes. C'est la raison pour laquelle la S.N.C.V. a recherché une alternative valable à son exploitation classique par grands autobus.

Le nord du Limbourg est l'une de ces régions faiblement peuplées se composant, en outre, d'une multitude de petits hameaux ou quartiers. C'est pourquoi Peer, Bree et Kinrooi ont été choisis pour tester un nouveau système de transport public, à savoir le bus local.

Le bus local est un minibus complètement équipé mis à la disposition d'une ou de plusieurs petites entités ou quartiers par la S.N.C.V. Un comité local, le comité du bus local, se charge de recruter des volontaires prêts à s'engager, de façon tout à fait désintéressée, comme chauffeurs aux services des habitants de leur quartier ou hameau. Le comité du bus local se compose d'un président, d'un secrétaire, d'habitants du quartier et de chauffeurs volontaires ainsi que de délégués de la S.N.C.V. Il se charge des contacts avec les habitants et les voyageurs. En outre, le comité règle la répartition du travail entre les volontaires et organise les nombreuses tâches administratives. C'est uniquement grâce à la collaboration et au dévouement de ceux-ci, tels que pensionnés, chômeurs, mères de famille, qu'une exploitation par bus local est réalisable. Pour assurer pleinement l'exploitation et ce, sans surcharge pour les chauffeurs, une vingtaine de volontaires sont nécessaires. La S.N.C.V. se charge de la sélection médicale de ces personnes, examine leur aptitude à la conduite du véhicule et leur connaissance du code de la route. De ce fait, un maximum de sécurité peut être offert aux voyageurs. Etant donné que la capaci-

LE

té des minibus a été fixée à 8 personnes, le recrutement des volontaires est relativement simple, toute personne possédant un permis de conduire B pouvant entrer en ligne de compte.

La limitation de la capacité fut surtout inspirée par demande de transport réduite et par le fait que la desserte par des chemins locaux étroits doit s'effectuer avec des chauffeurs peu expérimentés. Une attention toute particulière a également été accordée aux handicapés et aux personnes âgées. Un plancher bas, un marche-pied à 39 cm du sol et des points d'ancrage pour une chaise roulante ont été prévus. Bien que sur les 3 lignes, 118 arrêts aient été prévus, en fonction de l'habitat, les uns distants de quelques centaines de mètres, les autres de plus de un kilomètre, il est loisible aux voyageurs de descendre sur demande, entre deux arrêts.

La montée doit s'effectuer aux arrêts, ceci afin d'éviter toute confusion de la part des chauffeurs. Par mesure de sécurité tant pour les voyageurs que pour les autres usagers de la route, il y a lieu d'observer strictement cette règle.

Un tarif simplifié convient parfaitement dans le cadre de ce transport alternatif. Pas de réductions compliquées, ni de prix difficiles à calculer, mais uniquement un ticket à 30 F pour le voyage aller-retour. A Kinrooi, il est demandé 40 F pour les plus longues distances, p.ex. Molenbeersel ou Kinrooi vers Maaseik. Un abonnement mensuel sera mis en vente au prix de 400 F ou de 500 F pour les grandes distances. De même, pour 30 F ou 40 F, tout un chacun peut envoyer un paquet, confier des commissions, etc. via le bus local, le destinataire venant en prendre livraison à l'arrêt.

C'est principalement dans les quartiers, où il n'y a ni pharmacien, ni boulanger, ni épicier, ni boucher, que cette formule sera surtout appréciée par les personnes âgées.

Bien que le bus local se calque très étroitement à la vie de quar-

# BUS LOCAL

tier, la S.N.C.V. désire intégrer pareils services dans le schéma de transport global. De cette manière, le bus local contribuera à sortir de l'isolation les petits noyaux d'habitation dans les régions rurales. C'est ainsi que Peer, Grote Brogel (1.700 hab.) et Erpekom (300 hab.) ont été choisis tant pour répondre à la fonction centrale de Peer que pour permettre, avec les lignes futures (3 juin 1984) via le service express Neerpelt - Peer - Hasselt ainsi que par le service express Maaseik - Bree - Peer - Geel, des liaisons rapides avec la province et le reste du pays.

Dans le projet de Bree, des entités telles que, par exemple, 't Hasselt (388 hab.), Tongerlo (902 hab.), Opitter (1.646 hab.), Gerkenberg (1.399 hab.), Wijshagen (632 hab.) sont reliées à Bree, qui exerce sur ces quartiers une forte influence, tant sur le plan administratif et commercial que sur celui des services généraux.

A Bree sera créé un noeud de communications qui assurera la liaison avec la ligne classique Neerpelt - Bree - Genk - Hasselt et le futur service express Maaseik - Bree - Peer - Geel.

Dans le projet Kinrooi, ce n'est pas seulement la liaison interne des communes fusionnées Molenbeersel, Kinrooi, Kessenich, Ophoven et Geistingen qui est assurée, mais la ville de Maaseik a également été intégrée dans cette liaison. Via les correspondances avec les services express Maaseik - Bree - Peer - Geel et Maaseik - Maasmechelen - Genk - Hasselt, l'intégration dans le système global du transport public sera assurée.

Bien que la S.N.C.V. règle tous les problèmes matériels, la tâche du comité et des volontaires n'est pas à sousestimer. Une motivation constante de tous les membres et de tous les volontaires, un contact continu avec les usagers seront indispensables. Seule une entente souple entre ceux-ci, le comité, les volontaires et la S.N.C.V., permettra de faire de l'établissement du bus local un véritable succès.



Après la conférence de presse (Peer - 15.12.1983) : (de g. à d.) MM. Colson, Administrateur de la S.N.C.V., Henrard, Directeur général, De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., Keygnaert et Van Wesemael, Directeurs.

Pendant 2 semaines, les chauffeurs, déguisés en Père Noël, ont conduit leurs minibus.



# le service international du BCH(\*)

Le service international de l'Office des Chèques postaux est particulièrement peu connu du public.

Il est donc temps de tenter d'y remédier car les possibilités offertes par ce service sont très étendues.

Les paiements en faveur des personnes ou firmes établies à l'étranger sont possibles soit :

- par virements postaux ;
- par transferts en livres sterling vers la Grande-Bretagne et 99 pays associés ;
- par transferts en dollars vers les USA et 116 pays associés ;
- par chèques postaux accompagnés de mandats de poste internationaux.

## 1. PAIEMENTS PAR VIREMENTS POSTAUX

Le service des virements postaux internationaux fonctionne entre la Belgique et les pays suivants :

Algérie ■ R.F. d'Allemagne ■ Autriche ■ Danemark ■ Espagne ■ Finlande ■ France ■ G.D. de Luxembourg ■ Grande-Bretagne ■ Italie ■ Japon ■ Maroc ■ Norvège ■ Pays-Bas ■ Suède ■ Suisse et Tunisie.

On peut résumer succinctement la réglementation en matière de change en précisant que les virements :

- vers le G.D. de Luxembourg sont effectués sans restriction ni formalité ;
- vers les autres pays :

\* les paiements relatifs aux importations de marchandises sont effectués suivant le COURS OFFICIEL des changes (sans formalités si le paiement n'excède pas 100.000 F et moyennant production d'une licence ou d'une déclaration de paiement pour les montants supérieurs) ;

\* les paiements concernant des opérations diverses telles que celles citées ci-après (à titre d'exemples) sont effectués via le MARCHÉ LIBRE des changes sans limitation de montant ni production de pièces justificatives ; p.ex.: règlement de frais de voyage, de notes d'hôtel, de restaurant, dons et soutiens, pensions alimentaires, transferts de capitaux, achats d'or, etc...

En cas d'urgence, les virements peuvent être effectués :

- par TELEX entre la Belgique et l'Algérie, la R.F. d'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, le G.D. de Luxembourg, la Grande-Bretagne, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse ;
- par TELEGRAPHE entre la Belgique et la Finlande, le Maroc et la Tunisie.

SIGNATURE(S) <i>Negleman</i>		ETRANGER		VIREMENT	A
DATE 28.10.83		N° 1131 8366		REGIE DES POSTES OFFICE DES CHEQUES POSTAUX	
COMpte DONNEUR D'ORDRE		COMpte BENEFICIAIRE		MONTANT	
000-0255237-30		PARIS		23.726.76 B	
1.230 F.F.		DE		POUR	
NEGLEMAN René		HOTEL P.L.M ST JACQUES			
R de la Fonderie 8 - Bte 12		BD ST JACQUES 17			
1400 Nivelles		F 75 014 PARIS			
COMMUNICATION					
Note d'hôtel du 14 au 17 oct 1983					
PRIERE DE NE RIEN ECRIRE CI-DESSOUS					
SPECIMEN				000025523730<	

Pour effectuer un paiement par virement postal vers l'étranger, il suffit de compléter un virement du service intérieur en y indiquant :

- la mention ETRANGER ;
- le numéro de compte postal du bénéficiaire (pour la France et l'Allemagne le nom du centre de chèques postaux où le compte est tenu doit également être mentionné, par exemple : Köln 22.78.83 - 506, Paris 23.726.76 B, etc...) ; dans la plupart des cas, ces mentions sont indiquées sur la facture que votre correspondant vous a envoyée ;
- les virements peuvent être établis dans la monnaie du pays de destination : DA - DM - Sch - KRD - PTA - MF - FF - Lit - Yen - DH - KRN - FL - KRS - FS - d. TUN. ou en francs belges ;
- le nom et l'adresse du bénéficiaire ;
- le motif précis du paiement, p.ex.: paiement facture 72.534 du 20.10.82 ou paiement note d'hôtel du 14.10.82 au 17.10.82, etc... (ces précisions sont demandées par l'Institut Belgo-Luxembourgeois du change (I.B.L.C.) et déterminent le cours du change - officiel ou libre - utilisé pour la conversion du montant).

Les tarifs appliqués pour effectuer des paiements à l'étranger au moyen de virements postaux défient TOUTE CONCURRENCE. Jugez-en plutôt : les taxes d'émission sont limitées à :

- UN FRANC par tranche de 1.000 FB transférés ;

- + 0,20 % sur les ordres de plus de 100.000 FB.

Ainsi, si vous transférez, par exemple, 1.200 FF (± 8.500 FB), il ne vous coûtera que 9 Francs belges !...

Par réciprocité, les virements en provenance des différents pays mentionnés ci-dessus sont portés aux comptes des titulaires de CCP et cette inscription est ENTIEREMENT GRATUITE.

Dans les relations entre la Belgique et le G.D. de Luxembourg il n'y a aucune restriction ni formalité à observer (en ce qui concerne les virements postaux provenant des autres pays : ceux dont le montant n'excède pas 10.000 F sont exécutés sans formalité, ceux dépassant 10.000 F sont traités pour autant que le motif de paiement soit connu et lorsqu'il s'agit d'exportation de marchandises dont le montant excède 100.000 F, les ordres sont exécutés moyennant production d'une licence ou d'un avis d'exportation).

## 2. TRANSFERTS EN LIVRES STERLING

Un service spécial de transferts en livres sterling permet d'effectuer des paiements à destination du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, de la République d'Irlande et de 99 pays associés à la Grande-Bretagne pour participer à ce service.

(document A).

Pour effectuer un paiement vers un de ces pays, il vous suffit de compléter un virement de service intérieur comme pour les virements étrangers mais SANS MENTIONNER LE N° DE CCP DU BENEFICIAIRE.

(document B).

Le montant des ordres doit être exprimé soit en livres sterling, soit en monnaie belge (la conversion sera effectuée par l'Office des Chèques postaux).


Dès lors, le service international du BCH SE CHARGE DE TOUT : le paiement sera effectué au moyen d'une formule anglaise de GIRO-CHEQUE qui est transmise directement au bénéficiaire ;

- soit le CASH CHEQUE lorsque son montant est inférieur à 100 £ et qu'il est destiné à un particulier résident en Grande-Bretagne ou en Irlande ;
- soit le CROSSED CHEQUE lorsqu'il est destiné à une firme ou une société, que son montant dépasse 100 £ et qu'il est destiné à un bénéficiaire résidant dans un pays tiers.

La taxe d'émission du girochèque est également :

d'UN FRANC BELGE par tranche de 1.000 FB transférés + 0,20 % pour les ordres de plus de 100.000 F.

UN TARIF INCROYABLEMENT BAS !

**COUPON A CONSERVER PAR LE DONNEUR D'ORDRE**  **N° 1131 8368**

DATE: \_\_\_\_\_


**MONTANT**  
£ 75.50

COMPTÉ DONNEUR D'ORDRE: **000-0255237-30**

COMPTÉ BENÉFICIAIRE: \_\_\_\_\_

POUR: **NICHOLAS R. RHODES**  
**34 EATON DRIVE**  
**KINGSTON ON THAMES**  
**KT2 7Q7 SURREY**

COMMUNICATION: **Facture 3112**  
**du 15.10.82**

SIGNATURE(S):  **ETRANGER**

DATE: **29.10.82** N° 1131 8368

REGIE DES POSTES OFFICE DES CHEQUES POSTAUX

COMPTÉ DONNEUR D'ORDRE: **000-0255237-30**

COMPTÉ BENÉFICIAIRE: \_\_\_\_\_

**DE** **NEGLEMAN René**

**POUR** **NICHOLAS R. RHODES**  
**34 EATON DRIVE**  
**KINGSTON ON THAMES**  
**SURREY KT2 7Q7**  
**ENGLAND**

COMMUNICATION: **Facture 3112 du 15.10.82**

**DETACHER ICI**

**PRIERE DE NE RIEN ECRIRE CI-DESSOUS**

**SPECIMEN**

**000025523730<**

document A

**3. TRANSFERTS EN U.S. DOLLARS**

Comme pour l'Angleterre, un service de transferts en dollars autorise des paiements vers les USA et 116 pays associés.

Pour effectuer pareil paiement, il suffit également de compléter un virement du service intérieur sans mentionner le n° de CCP du bénéficiaire et de l'envoyer au BCH.

A nouveau, le service international du BCH EST A VOTRE ENTIERE DISPOSITION : suivants les indications du virement, il va créer un BANKCHEQUE qui sera envoyé directement, sous enveloppe par avion, au bénéficiaire.

La taxe est toujours d'UN FRANC par 1.000 F transférés (+ 0,20 % pour les ordres de plus de 100.000 F).

INCROYABLE, MAIS VRAI !...

**4. PAIEMENTS PAR CHEQUES POSTAUX**

Des paiements en espèces au profit de personnes habitant à l'étranger peuvent également être ordonnés à l'aide de chèques postaux. Pour ce faire, l'usager doit joindre à son chèque postal un mandat international MP 1 dûment complété, EX-

CEPTÉ en ce qui concerne le montant (à obtenir dans les bureaux des postes).

L'émission des mandats internationaux se fait sans formalité ni restriction lorsque le montant n'excède pas 5.000 FB.

La taxe d'émission du mandat est de 36 F augmentée d'une taxe proportionnelle de 5 F par tranche de 1.000 F transférés.

Vous l'avez constaté, de grandes facilités et de nombreuses possibilités, souvent méconnues, sont offertes par le service international du BCH à des tarifs extrêmement bas.

Il couvre en effet le monde entier sauf la République Pop. de Chine, le Laos, le Cambodge et le Vietnam.

Une nouvelle brochure regroupant toutes les activités de ce service est en cours d'élaboration.

Pour tout renseignement complémentaire ou détail particulier, le service international reste à votre entière disposition (tél: 02/218.22.96).

BELLENS F.

*En collaboration avec la formation professionnelle du BCH. (La Revue des Postes belges n° 6 - déc. 1983)*

(\*) Bruxelles chèques

document B

Counterfoil **759558**

**NATIONAL Girobank**  
 Bootle Merseyside GIR OAA

72-00-00 **759558**

**SPECIMEN**

**MAR 31 83**

Present within 3 months


Pay the undernamed

At **BCH 200075 \* 50**

Amount **£ 75.50**


Not over one hundred pounds

**403 5526**

Signature 

**R 346 P**

**NICHOLAS R. RHODES**  
**34 EATON DRIVE**  
**KINGSTON ON THAMES**  
**SURREY KT 2 7Q7**  
**ENGLAND**



REGIE DES POSTES  
 Office des Chèques postaux  
 Division 6.2.3.2 Cp Int.  
 B-1100 BRUXELLES (BELGIQUE)

**EVIDENCE OF IDENTITY MUST BE PROVIDED IF ASKED FOR BY THE PAYING OFFICER**

**RENE NEGLEMAN**  
**RUE FONDERIE 8 - BTE 12**  
**1400 NIVELLES**  
**BELGIQUE**

**759558 7200346 94035526**

## SOMMAIRE N° 229 MARS-AVRIL 1984

Décès de M. Gaston Peerts, ingénieur, directeur régional du Groupe du Brabant .....	2
Concours de sécurité .....	2
Actes de probité .....	3
Championnats de cyclisme de la S.N.C.V. 1984 .....	3
Le saviez-vous ? .....	4
0,8-que puis-je boire ? .....	5
Le plan intercity .....	5
Page familiale .....	8
Personalia .....	10
Facilités de circulation, noces d'or et de diamant .....	11
Un jour ou un week-end d'évasion .....	12
Le bus local .....	13
Le service international du BCH .....	14

Photo de la couverture :  
*Folklore : le jaquemart  
du Mont des Arts à Bruxelles*

*Périodique bimestriel du 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 : R. Keygnaert, rue de la Science 14 -  
1040 Bruxelles*

*Impr. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Bruges 2.*



*Membre de l'association belge de la presse  
d'entreprise - A.S.B.L.*



# Vacances 1984

## ERRATUM

**Annexe à "NOS VICINAUX" N° 229**

**Mars - Avril 1984**

## Maisons de vacances

**" ANNETTE ET LUBIN " et " ZONNEBLOEM "**

Dans les tableaux indiquant le prix des nuitées, pages IV et VI de la brochure consacrée aux Maisons de vacances, il faut lire à la deuxième ligne de la colonne " 1 nuitée " : 630 F. au lieu de 440 F.