

NOS VICINAUX

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



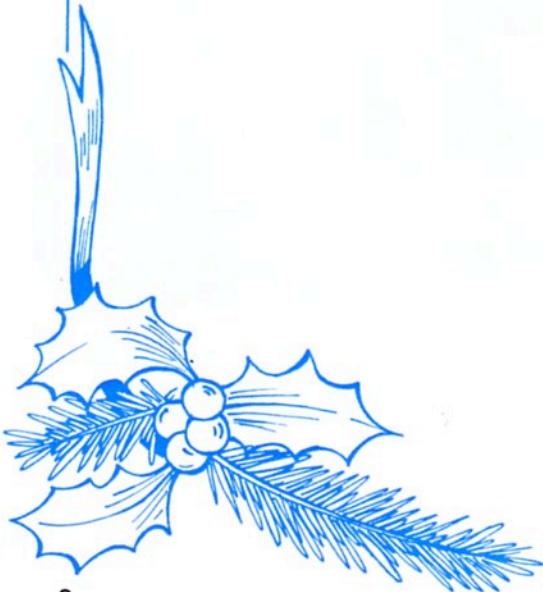
M. Vanderfaeillie, directeur Exploitation et Personnel, et ses collaborateurs directs. De gauche à droite : assis : MM. Janssens, inspecteur en chef, Vanderfaeillie, directeur, et Neyens, inspecteur principal; debout : MM. Keygnaert, ingénieur principal adjoint, Watelet, inspecteur principal adjoint, et Favay, ingénieur. (Photo E. Roels)



*Au seuil de l'année nouvelle,
je me fais un plaisir
d'exprimer mes vœux les meilleurs
aux membres du personnel de la S.N.C.V.,
ainsi qu'à leurs familles.
Mes pensées vont également à nos pensionnés.*

*Que 1979 vous apporte à tous
la réalisation de vos souhaits
les plus chers.*

C. Henrard
Directeur général



AUTOUR DES FETES DE FIN D'ANNEE

« Ah !... c'était le bon temps ! » disent les vieux en se rappelant les souvenirs de leur jeunesse. Ce serait bien triste, n'est-ce pas, si vos enfants ne pouvaient en dire autant, plus tard. Afin qu'ils s'en souviennent longtemps, il faut que les fêtes de fin d'année soient particulièrement réussies.

Décembre et janvier sont les mois de fête par excellence. Comment passerons-nous ces jours de bonheur et de joie ? Aller au restaurant ? Se rendre chez des amis ? Il est difficile de prendre une décision et parfois nous disons avec une certaine résignation : « Nous resterons à la maison ».

Pourquoi cependant ce ton de résignation ? Il est si agréable de passer les fêtes de fin d'année en famille. Surtout lorsque la maîtresse de maison a pris ses dispositions pour créer une joyeuse ambiance. Une table bien mise, un menu varié et des vins choisis y contribueront beaucoup. Voici quelques suggestions utiles.

UNE TABLE ACCUEILLANTE.

La table doit réellement avoir un air de fête. Ce n'est d'ailleurs pas si difficile. Quelques feuilles de houx, disposées ci et là sur la table, forment déjà une belle décoration. Le gui est également très joli, mais attention aux petites baies. Elles sont toxiques. Un enfant pourrait en avaler par mégarde et en devenir malade.

Des bougies seront du plus bel effet. Coupez de larges bobèches, en forme d'étoiles, dans du carton doré, afin d'éviter que la cire qui s'écoule, souille la nappe et crée de vilaines tâches.

Evidemment, on peut trouver encore beaucoup d'autres idées pour garnir la table. Concevez-la cependant toujours en fonction de la fête que vous célébrez.

QUELQUES IDEES POUR LE REPAS DE NOEL ET DE REVEILLON.

Ces fêtes peuvent donner lieu à de vrais festins ou se dérouler plus simplement et avoir autant d'attrait.

Les enfants seront très contents si une table est spécialement garnie pour eux. Ils apprécieront les petits gâteaux de Noël et la tasse de chocolat bien chaude. N'oubliez pas qu'il faut battre le chocolat pour qu'il soit vraiment bien réussi et qu'il ne peut bouillir. Retirez-le du feu dès frémissement.

On peut mettre au menu : oxtail, potage Crécy, potage du Barry ou Andalou, toast aux crevettes ou vol-au-vent, ris de veau, petits pois et pommes de terre étuvées ou filet de bœuf, épinards, croutons et pommes de terre maître

d'hôtel ou bien encore fine côte à la bretonne, flageolets, croquettes, etc., suivis de fromages, fruits et cakes.

Comme dessert, le mélange suivant peut convenir : noix, noisettes, amandes, figues séchées, raisins secs et mandarines. Tout en bavardant, la famille en grignotera avec plaisir. Personne ne trouvera à redire si vous y ajoutez encore la bûche traditionnelle.

Enfin, on peut aussi servir une belle dinde farcie, rôtie au four, avec des pommes allumettes, une salade, une compote de pommes ou d'aireselles.

IL EST TOUT AUSSI AGREABLE DE PREPARER DES CADEAUX QUE DE LES OFFRIR.

Tous les membres de la famille ont préparé ceux-ci en grand secret. Ils ne doivent pas nécessairement être très importants... mais chacun doit recevoir le sien sous le plus bel emballage.

Evidemment, maman aura aidé les enfants à choisir un beau cadeau pour papa. Tandis que celui-ci aura fait quelques suggestions pour le présent qui plaira à maman. Les enfants seront fiers d'offrir ce qu'ils ont acheté avec leurs propres deniers ou fabriqué de leurs mains, ce qui est encore plus précieux.

L'AMBIANCE : CHALEUR ET COULEUR.

Votre intérieur doit avoir un autre aspect que les jours ordinaires. Une décoration colorée, agrémentée de quelques branches de sapin ou de houx, peut être réalisée avec des banderoles coupées dans des feuilles de papier multicolores.

N'oubliez pas le sapin. Il ne doit pas être immense. Même un tout petit, posé sur le buffet, peut suffire. S'il est illuminé, tant mieux, ce sera d'autant plus joli... mais attention aux bougies et aux risques d'incendie.

Vous direz peut-être : tant de travail et de préparations pour passer quelques heures en famille. Nous croyons sincèrement que cela en vaut la peine. En effet, si ce jour-là n'était pas différent des autres, s'il n'y avait pas une atmosphère de fête, vos enfants, ni vous-même, n'éprouveriez tant de plaisir du délicieux repas ou du cadeau reçu. Il faut d'ailleurs intéresser toute la famille aux préparatifs, en discuter, émettre des suggestions et, ensemble, placer les décorations, ce qui, en soi, procure déjà de la joie.

Après la fête, remettant tout en ordre et enlevant les décorations, vous vous direz : « Que c'était agréable ! ».



L'HISTORIQUE, LE ROLE ET L'EVOLUTION DE LA S.N.C.V.

Beaucoup de sujets traités dans la remarquable plaquette « Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux » peuvent être de nature à intéresser nos lecteurs et le grand public. C'est une des raisons pour laquelle nous avons déjà publié, dans notre précédent numéro, l'exposé relatif à la voiture articulée pour le semi-métro de Charleroi et les lignes du Littoral.

Dans ce numéro-ci, nous présentons de larges extraits du chapitre relatant entre autres, succinctement, l'histoire, le rôle et l'évolution de la S.N.C.V.

UN PEU D'HISTOIRE

Dès sa création par la loi du 28 mai

1884, la S.N.C.V. entreprit la construction de nombreuses lignes et, 10 ans plus tard, le réseau atteignait un développement de 1.340 km, exploités en traction vapeur. Elle fut la première en Belgique, en octobre 1894, à avoir substitué l'énergie électrique à la traction à vapeur sur un assez long parcours, entre Bruxelles et la Petite Espinette. En 1914, la S.N.C.V. avait construit plus de 4.000 km de lignes, dont 400 exploités à l'électricité.

La première guerre mondiale devait malheureusement remettre tout en question. Au prix de difficultés innombrables, les vicinaux suppléèrent à la carence des chemins de fer et rendirent ainsi à la population des services extrêmement précieux.

En 1918, plus de la moitié du réseau avait été démantelé et un important effort de reconstruction s'imposa à la Société. Dès 1924, la remise en état était pratiquement terminée, mais de nouvelles difficultés, dont la crise monétaire des années 30 ne fut pas la moindre, assombrirent l'avenir.

Jusqu'alors, l'exploitation de la quasi-totalité du réseau avait été confiée, par voie d'affermage, à des sociétés privées. Mais, peu à peu, en raison de la dévaluation monétaire, ainsi que du renchérissement important du coût des matériaux et de la main-d'œuvre, la situation des sociétés fermières devint insoutenable. L'une après l'autre, ces entreprises résilièrent leur contrat et la S.N.C.V., qui jusqu'alors s'était bornée à construire et équiper son réseau, dut s'improviser organisme d'exploitation.

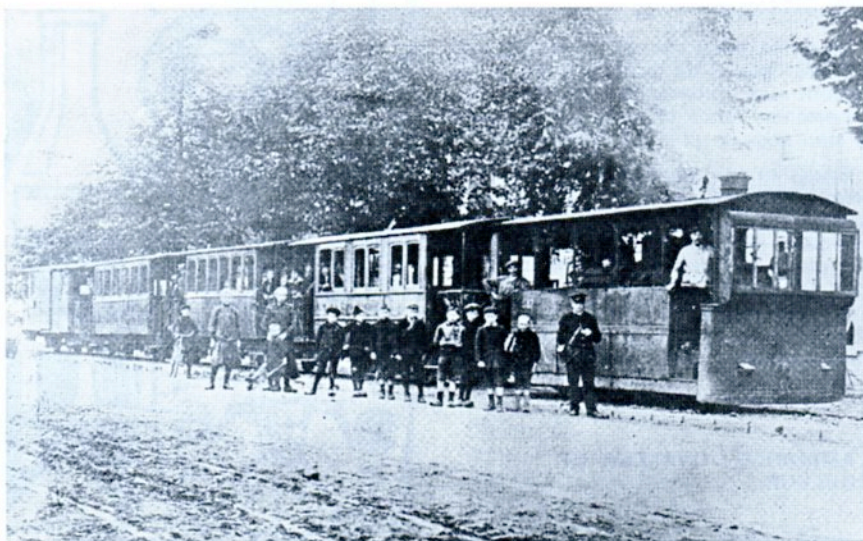
Immédiatement, elle entreprit la modernisation des installations et du matériel roulant que les exploitants avaient laissés à l'abandon. Si l'électrification des lignes à fort trafic fut poursuivie très activement, la S.N.C.V. n'abandonna pas pour autant les autres lignes moins favorisées et peu rentables. Pour celles-ci, elle étudia un nouveau matériel faisant appel au moteur Diesel, moins onéreux : les autorails et les autobus firent leur apparition.

Survint ensuite le deuxième conflit mondial, au cours duquel la S.N.C.V. put de nouveau démontrer l'importance de son rôle dans l'économie du pays. Le problème de la remise en état du réseau se posa une nouvelle fois à la fin de la tourmente.

La S.N.C.V., ayant déjà obtenu en 1931 l'autorisation d'exploiter des services d'autobus, se tourna résolument vers le transport par route. Souple, rapide, et surtout plus économique que les véhicules sur rail pour un trafic de densité moyenne, l'autobus se substitua progressivement aux autorails d'abord et aux trams électriques ensuite.

Le développement remarquable du réseau d'autobus depuis la guerre ne s'est cependant pas réalisé uniquement par amputation d'une partie du réseau ferré. C'est la recherche d'une desserte toujours plus efficace de la population, par des extensions et des modifications de trajet vers les nouveaux quartiers d'habitation, vers les écoles et les usines, qui a amené l'importante extension de ce réseau.

L'année 1977 a vu la reprise, par la S.N.C.V., des services d'autobus de substitution et de complément concédés antérieurement à la S.N.C.B. Cette réforme de structure fait des Chemins de fer vicinaux, dont l'activité s'est ainsi accrue de 60 %, pratiquement le seul exploitant de lignes interurbaines d'autobus en Belgique.



Une rame vicinale classique d'antan à Lochristi. (Collection D. Thienpont)



Charleroi « Eden », point de départ de nombreuses lignes vicinales de la région. (Photo W. Jones)

LE ROLE DE LA S.N.C.V.

Le S.N.C.V. a été créée pour compléter le réseau de chemin de fer, afin de desservir en profondeur les régions rurales, à partir des gares S.N.C.B. Un grand nombre d'autres missions sont venues s'ajouter à ce rôle initial; citons parmi celles-ci :

- le transport suburbain, destiné à permettre les déplacements quotidiens des travailleurs vers les grandes agglomérations;
- le transport urbain dans les villes d'importance moyenne; dix-sept localités disposent ainsi de lignes urbaines vicinales;
- les transports interurbains à moyenne et longue distance, complétant les relations ferroviaires;
- les diverses lignes à vocation spécifique, telle la desserte des marchés hebdomadaires, des centres commerciaux, des zones industrielles, des campus universitaires, de lieux touristiques.

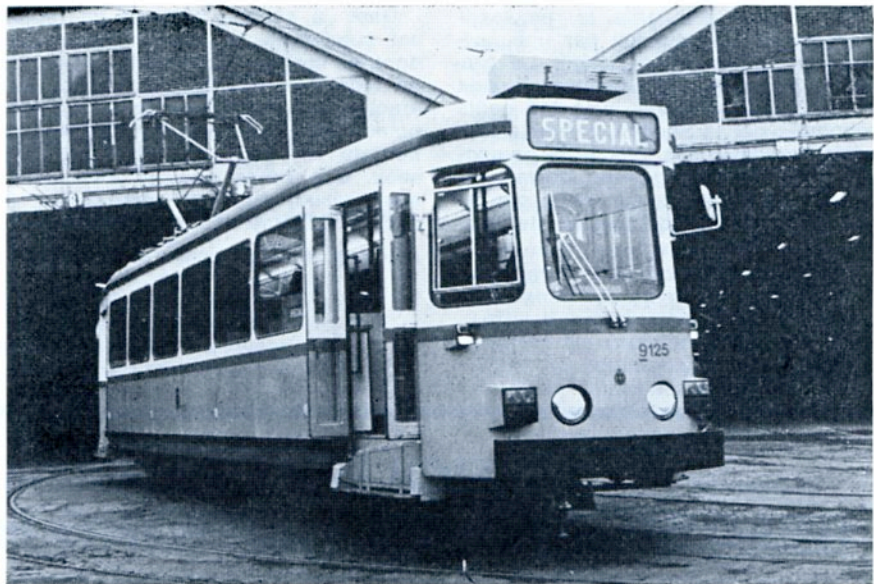
Outre l'énumération qui précède, et qui concerne les lignes publiques, accessibles à chacun, la S.N.C.V. exploite un grand nombre de services spéciaux, réservés au transport d'ouvriers sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail, d'écoliers vers les établissements scolaires, les bassins de natation et les centres de santé.

LA S.N.C.V. EVOLUE

Il est généralement admis que les transports publics seront amenés à jouer un rôle de plus en plus important. Cela sous-entend qu'ils doivent s'adapter aux besoins nouveaux et le premier problème qui se pose à cet égard consiste à prévoir, aussi précisément que possible, la demande de transport.

Dans ce but, la S.N.C.V. procède au traitement quotidien, par ordinateur, des données statistiques relatives à chaque ligne, facilitant ainsi la détermination exacte du trafic et de son évolution. D'autres systèmes, tels que des compteurs de voyageurs placés dans les véhicules et l'utilisation, actuellement à l'étude, d'appareils de délivrance de billets plus perfectionnés, donneront des renseignements encore plus complets et très détaillés, notamment pour ce qui concerne le mouvement « origine-destination » des voyageurs.

L'offre de transport est également améliorée par la modernisation du matériel et de l'infrastructure, menée sous l'impulsion de M. le Ministre des Communications, J. Chabert: construction de gares routières, bandes de circulation réservées aux autobus, sans oublier la multiplication des abris pour voyageurs, au nombre de 7.020, fin 1977. Vis-à-vis du trafic routier, l'insertion des autobus dans la circulation est facilitée par une récente mesure du code de la route, leur conférant la priorité lorsqu'ils quittent un arrêt.



Une motrice du type S, rajeunie dans notre atelier de Jumet. (Photo M. Mouny)



Notre dernier type d'autobus.

Parmi les réalisations en cours, une mention particulière doit être réservée au métro léger de Charleroi, dont un premier tronçon est en exploitation; il doit permettre, à l'avenir, à l'aide de sept antennes raccordées sur une boucle centrale et sur lesquelles seront rabattues les lignes d'autobus, de desservir les principaux pôles d'attraction carolorégiens en parcourant une boucle en site propre — viaduc ou tunnel — avant de repartir vers les faubourgs.

Parallèlement, sont menés les travaux de rénovation complète de la ligne électrique de la côte; en plus du renforcement de la voie et des sous-stations, il est procédé à des améliorations du tracé. Quelques carrefours sont déjà équipés de feux de signalisation influencés par le tram; la généralisation de ce système à toute la

ligne permettrait une réduction du temps de parcours de l'ordre de quinze minutes.

D'autres études concernant l'exploitation sont menées, mettant à profit le remplacement du matériel roulant; celui-ci, prévu pour le Hainaut également, est concrétisé par la commande à l'industrie belge de deux prototypes d'une nouvelle voiture de tramway.

Les caractéristiques des véhicules routiers évoluent elles aussi constamment et l'opportunité d'acquérir des autobus articulés est actuellement examinée.

La S.N.C.V. étudie par ailleurs des méthodes pour estimer les paramètres qualitatifs de l'exploitation, dans le cadre d'une étude plus générale de la fiabilité.

Sur le plan des tarifs, le remplacement du tarif sectionnel par une tarification zonale est envisagé. Le premier, combinant équitablement le prix demandé au voyageur avec les coûts supportés par la Société, présente toutefois des difficultés lors de la perception pour les voyages en correspondance, difficultés accentuées par le nombre important d'échelons de prix.

Dans le second système, la région est subdivisée en zones hexagonales dont les cercles circonscrits ont 4,5 km de diamètre; le prix du transport est fonction du nombre de zones entre le point d'origine et le point de destination du voyageur, calculé à vol d'oiseau. Ces zones peuvent être facilement visualisées sur une carte: le client bénéficie alors d'une compré-

hension aisée du tarif et la Société d'une perception simplifiée. Le système zonal est susceptible d'être appliqué à tout le pays, en y intégrant éventuellement le réseau de chemins de fer.

En tout état de cause, l'augmentation continue de la longueur du réseau constitue le meilleur témoignage du souci constant d'adaptation de la S.N.C.V.

GROUPE DU HAINAUT REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

La cérémonie de remise des distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux et des décorations civiques pour 35 ou 25 années de service aux membres du personnel du Hainaut, s'est déroulée, le 28 octobre 1978, dans la Salle des Fêtes du Waux-Hall à Mons, en présence de la Direction, des assistantes sociales et des permanents syndicaux.

M. Etienne, ingénieur, après avoir excusé l'absence de M. Pourveur, directeur, s'adressa en ces termes aux agents à l'honneur :

Faut-il résister à l'idée de vous faire part aujourd'hui d'une grande nouvelle : un enfant nous est né ! Quoi de si extraordinaire, me direz-vous ? Des bébés, il en naît tous les jours ! Peut-être ! Mais le nôtre est spécial ! A la naissance, il pesait dans les 20 tonnes, et sa gestation a duré 1 an. N'allez pas en déduire qu'il s'agit d'un baudet ! De quel monstre alors parlons-nous ?

Tous, ici, vous avez entre 25 et 35 années de service à la Société. Vous avez donc été témoins, vers les années 1955, de l'apparition des premières motrices type « S », telles que nous les connaissons aujourd'hui. A cette époque, elles étaient modernes, comme les 2 CV. Citroën et les 4 CV. Renault l'étaient également.

Il y a un an, a germé l'idée de moderniser nos bonnes vieilles type « S », en attendant la fourniture des nouvelles motrices articulées. Le bureau d'étude de l'Administration centrale, et le personnel de l'atelier de Jumet se sont donc mis au travail.

La caisse a été refaite complètement, nouvelle carrosserie, nouvelles vitres, nouvelles couleurs; l'intérieur a été réaménagé : nouveaux sièges, nouvel éclairage, nouveau poste de conduite. Le système de freinage a été complètement revu et un nouveau dispositif de sablage a été installé. C'est ainsi que ceux d'entre vous qui se

sont promenés à Charleroi, hier, entre chien et loup, ont pu voir passer l'« enfant », au cours de ses premiers essais.

Tout cela me fait penser à ce que je disais, l'an dernier, à cette même tribune. Je constatais, un peu amèrement, que la jeune génération n'était pas aussi préoccupée que l'ancienne par le travail bien fait. Les jeunes travailleurs de Jumet viennent de prouver le contraire, et je tiens à les féliciter publiquement du travail accompli, travail qui relève cependant de l'exception. Il s'agit d'une nouveauté, d'une grande première, pour laquelle on se passionne. Mais ce n'est pas la vie de tous les jours !

Mener à bien une carrière, en travaillant courageusement pendant 25 ou 35 ans, c'est, je crois, plus difficile. Car cela demande un effort continu, un effort de tous les jours. Et c'est

pourquoi, vous aussi, vous méritez les félicitations de tous. Votre travail journalier a préparé indirectement les réalisations actuelles.

Je crois même pouvoir dire que, sans vous, la motrice rénovée ne roulerait pas aujourd'hui. C'est en remerciement pour votre travail, pour les services rendus aux Chemins de Fer Vicinaux et à la collectivité tout entière que nous avons le plaisir de vous remettre ces médailles.

Je remercie tous ceux qui ont bien voulu rehausser de leur présence la cérémonie d'aujourd'hui. Leur présence témoigne de toute la sympathie que nous avons pour vous tous.

La remise des médailles et des diplômes suivit, dans une ambiance amicale, pendant que le photographe prenait les photos-souvenirs traditionnelles.



ORDRES NATIONAUX

Officier

Ordre de Léopold II

Monoyer R., inspect. principal adjoint.

Chevalier

Ordre de la Couronne

Painblanc J., chef de service de 1ère cl.

Palmes d'argent

Ordre de la Couronne

Gerin G., 1er ouvrier qualifié.
Raeymaekers J., brigadier.
Hugé J., ouvrier qualifié.

Médaille d'or

Ordre de la Couronne

De Geest G., conducteur électrique.
De Groote A., receveur.
Vanderhelpen I., receveur.
Walrave G., conducteur-receveur AB.
Dehon E., conducteur-receveur AB.
Scutnaire S., conducteur-receveur AB.
Gérard C., receveur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1ère classe

Monoyer R., inspect. principal adjoint.

Croix civique de 2e classe

Degreef G., premier contrôleur.

Jauret M., chef de mouvement de 2e cl.
Jaumonet G., premier contrôleur.
Labenne J., premier commis.
Berger R., rédacteur.
Vermeulen L., contremaître de 1ère cl.
Vanclaire A., 1er contrôleur.
Dhainaut Y., rédacteur.

Médaille civique de 1ère classe

Cantillon A., premier ouvrier qualifié.
Ingelbien A., receveur.
Loriaux F., aubettier.
Mandiaux L., receveur.
Pannekoek G., receveur.
Schoier A., conducteur électrique.
Stassart A., conducteur-receveur AB.
Vandendaele M., conducteur électrique.
Dujardin G., ouvrier qualifié.
Dieu R., premier ouvrier qualifié.
Denis P., piocheur.
Ducrot C., piocheur.
Lefèvre E., ouvrier spécialisé.
Leroy A., premier ouvrier qualifié.
Beuriot R., conducteur-receveur AB.
Grad R., conducteur-receveur AB.
Honoré U., aubettier.
Thauvoye V., receveur.
Bouillet A., piocheur.
Dehon R., premier ouvrier qualifié.
Michel M., piocheur.
Wauquier Y., premier ouvrier qualifié.
Gruille F., ouvrier qualifié.
Douillet R., conducteur-receveur AB.
Mathieu M., conducteur-receveur AB.
Baleine D., premier ouvrier qualifié.
Stocq R., conducteur électrique.
Dejaiffe J., conducteur-receveur AB.
Daspremont J., receveur.
Delgoffe A., conducteur d'autobus.
Desmecht F., receveur.
Deridder J., receveur.
Gillard F., conducteur électrique.
Quériat G., receveur.
Thiele A., receveur.
Verheyden H., manœuvre.
Aubly A., ouvrier qualifié.
Balza M., piocheur.
Dessars R., premier ouvrier qualifié.
Dandoy J., premier ouvrier qualifié.
Labenne J., ouvrier qualifié.
Barbieux A., conducteur-receveur AB.

Beugnies A., ouvrier qualifié.
Boucher M., conducteur électrique.
Carlier A., conducteur-receveur AB.
Dufeignies M., conducteur-receveur AB.
Denis V., conducteur-receveur AB.
Lienard J., 1er ouvrier qualifié.
Maton E., receveur.
Bar G., ouvrier d'élite.
Defossez C., brigadier.
Dieu L., ouvrier d'élite.
Vansan C., ouvrier qualifié.
Dhondt A., conducteur-receveur AB.
Deroubaix O., ouvrier spécialisé.
Leroy E., conducteur-receveur AB.
Vincent G., premier ouvrier qualifié.
Robin H., conducteur-receveur AB.
Dufrasne J., ouvrier d'élite.

25 années de service

Médaille civique de 1ère classe

Dekoker E., sous-chef de bureau.
Renard O., rédacteur.
Decombel R., 1er cond.-auto instruct.
Lardin S., 1er contrôleur.
Dupont H., rédacteur.
Dubrul R., chef de mouv. de 2e cl.

Médaille civique de 2e classe

Collins N., receveur.
Dutrieux J., conducteur-receveur AB.
Hublet U., receveur.
Soile J., receveur.
Brichant P., piocheur.
Debacker A., ouvrier qualifié.
Degraux J., piocheur spécialisé.
Devos M., piocheur spécialisé.
Henry J., ouvrier d'élite.
Lafosse A., ouvrier ordinaire.
Lasselien V., ouvrier qualifié.
Malfaire E., ouvrier d'élite.
Verschaete R., 1er ouvrier qualifié.
Vion C., piocheur spécialisé.
Vermeiren J., piocheur.
Vanden Houdt F., 1er ouvrier qualifié.
Druart A., conducteur-receveur AB.
Dieu F., conducteur-receveur AB.
Gossart W., conducteur-receveur AB.
Mahieu E., conducteur-receveur AB.
Blariau M., ouvrier qualifié.
Descamps W., aubettier.
Degandt C., piocheur.
Lion P., brigadier.
Manise A., ouvrier qualifié.
Carniaux J., ouvrier d'élite.
Lerat E., conducteur électrique.
Meunier V., conducteur électrique.
Mahillon M., conducteur-receveur AB.
Sadoine A., 1er ouvrier qualifié.
Robas M., conducteur-receveur AB.
Laurent A., conducteur-receveur AB.
Godeau F., ouvrier qualifié.
Chapelle A., receveur.
Erick R., conducteur-receveur AB.
Lasser J., conducteur-receveur AB.
Roquiny A., conducteur-receveur AB.
Glinne J., brigadier.
Debosschere M., cond.-receveur AB.
Depuyt G., conducteur-receveur AB.
Demeulier J., conducteur-receveur AB.
Detaye L., conducteur-receveur AB.
Dubuisson P., conducteur-receveur AB.
Druart E., conducteur-receveur AB.
Rousseau W., conducteur-receveur AB.
Rairoux A., conducteur-receveur AB.
Thierry P., receveur.
Caudron F., conducteur-receveur AB.
Croquet M., conducteur-receveur AB.



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

RECRUTEMENTS

ADMINISTRATION CENTRALE

Bourgeois J., rédacteur.
D'Haenens N., programmeur-rédacteur.
Nolf J., programmeur-rédacteur.
Renard E., ingénieur technicien.

ANVERS

Caers M., mécanicien.
De Pessero C., conducteur-receveur AB.
Dom A., conducteur-receveur AB.
Engels E., tôlier.
Geens J., conducteur-receveur AB.
Janssens L., mécanicien.
Raes A., conducteur-receveur AB.
Van den Broeck D., ouvrier.
Van Gansen V., conducteur-receveur AB.
Bertholet A., conducteur-receveur AB.
Broothaerts A., conducteur-receveur AB.
Debruyne B., ouvrier.
Denhaene P., conducteur-receveur AB.
De Pooter E., conducteur-receveur AB.
Gillis H., conducteur-receveur AB.
Jaspers J., conducteur-receveur AB.
Leloup P., conducteur-receveur AB.
Peleman P., conducteur-receveur AB.
Pittoors B., conducteur-receveur AB.
Vansant E., conducteur-receveur AB.

FLANDRE ORIENTALE

De Bruyker H., ouvrier.
Geleyte J., mécanicien.
Renneboog E., conducteur-receveur AB.

HAINAUT

André P., conducteur-receveur AB.
Beeckman S., conducteur-receveur AB.
Bottery S., ouvrier.
Chevalier G., mécanicien.
Couson E., conducteur-receveur AB.
Docq R., tôlier.
Dulière C., ajusteur-mécanicien.
Durant A., mécanicien.
George J., ouvrier.
Lemaitre J., conducteur-receveur AB.
Lenain J.-L., conducteur-receveur AB.
Longdos J., mécanicien.
Modave P., conducteur-receveur AB.
Piumat R., tourneur.
Raspor R., tôlier.
Rousseau J., mécanicien.
Van der Speeten L., mécanicien.
Arnould G., conducteur-receveur AB.
Bouchez C., conducteur-receveur AB.
Devos A., conducteur-receveur AB.
Drobisz J., électricien.
François A., mécanicien.
Genard F., mécanicien.
Gilot C., conducteur-receveur AB.
Gotti C., soudeur.
Hennaut G., conducteur-receveur AB.
Henry M., conducteur-receveur AB.
Joary J., conducteur-receveur AB.
Lepomme J., mécanicien.
Marsala F., conducteur-receveur AB.
Medot J., conducteur-receveur AB.
Quinet J., conducteur-receveur AB.

NAMUR-LUXEMBOURG

Ackx C., tourneur.
Closset R., mécanicien.
Coenart R., conducteur-receveur AB.
Dassonville A., mécanicien.
Danloy G., conducteur-receveur AB.
Demeure B., conducteur-receveur AB.
Mattlet R., électricien.

LIEGE

Merenne R., commis.
Braine C., conducteur-receveur AB.
Corhay J., conducteur-receveur AB.
Delvaux P., tourneur.

Fraussen M., conducteur-receveur AB.
Janssens S., tourneur.
Marsin F., tôlier.
Piette R., conducteur-receveur AB.

BRABANT

Wittebrood D., rédacteur.
Bonuzzi A., conducteur-receveur AB.
Boschmans B., aide-maçon.
Capelle P., conducteur-receveur AB.
Dauwe C., conducteur-receveur AB.
Debroux J.-C., conducteur-receveur AB.
Dewandeleer J., conducteur-receveur AB.
Goedhuys R., menuisier.
Gouverneur F., conducteur-receveur AB.
Heerinckx W., conducteur-receveur AB.
Muylaert E., conducteur-receveur AB.
Roch P., conducteur-receveur AB.
Stockmans M., ouvrier.
Van Haecht W., mécanicien.
Van Giel R., mécanicien.
Persoons S., poinçonneuse.
Poep P., commis.
Vankeerberghen L., commis.
Asselman L., conducteur-receveur AB.
Borremans R., conducteur-receveur AB.
Decoster R., conducteur-receveur AB.
Decoster B., conducteur-receveur AB.
De Herdt F., conducteur-receveur AB.
Desper M., conducteur-receveur AB.
Doom D., conducteur-receveur AB.
Gaignage J., conducteur-receveur AB.
Hermans J.-M., mécanicien.
Marteau G., conducteur-receveur AB.
Mertens E., conducteur-receveur AB.
Puttevels J.-L., conducteur-receveur AB.
Robisson R., conducteur-receveur AB.
Van Bellinghen D., conducteur-receveur AB.
Van der Auwera H., conducteur-receveur AB.
Van der Meeren P., conducteur-receveur AB.
Van Elsen F., conducteur-receveur AB.
Van Laethem A., conducteur-receveur AB.

LIMBOURG

Appeltans R., ouvrier qualifié.
Bosmans P., conducteur-receveur AB.
Caelen J., ouvrier qualifié.
Aendekerk M., conducteur-receveur AB.
Corstjens M., électricien.
Geusens L., conducteur-receveur AB.
Kellens W., ouvrier qualifié.
Lindebrings B., conducteur-receveur AB.
Peeters R., conducteur-receveur AB.

FLANDRE OCCIDENTALE

Nobus D., électricien.
Vandierendouck C., écreuseuse.

MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Denis E., rédacteur.

FLANDRE ORIENTALE

De Coessemaker M., dactylo-poinçonneuse.

HAINAUT

Espalard A., contremaître de 1ère cl.
Brichet M.-J., monitrice-mécanographe.

NAMUR-LUXEMBOURG

Avril G., commis.
Wanson V., commis.
Baumans G., conducteur-receveur AB.
Laenen A., conducteur-receveur AB.

BRABANT

Jacobs J., dessinateur-rédacteur.
Van Herzele N., poinçonneuse.

LIMBOURG

Van Geneugden A., conducteur-receveur AB.
Peeters F., ingénieur.

FLANDRE OCCIDENTALE

De Busschere E., rédacteur.
Vande Capelle G., conducteur-receveur AB.

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

De Rycke F. a épousé Mlle Menet M.-Chr.
Verschuere F. a épousé Mlle Ceulemans R.
Staels M. a épousé Mlle Naussen J.

ANVERS

Jeursen P. a épousé Mlle Swinnen G.
Peeters S. a épousé Mlle Verreth S.
Vantourhout G. a épousé Mlle Hellinck R.
Horemans M. a épousé Mlle Helsen M.
De Boeck G. a épousé Mlle Paridaens M.

FLANDRE ORIENTALE

Le Blon J. a épousé Mlle De Laet M.
De Vuyst M. a épousé Mlle Schollaert C.
Dhaenens J. a épousé Mlle Bockstaele Chr.

HAINAUT

Evrard M. a épousé Mlle Houbion P.
Delimont F. a épousé Mlle Demeuicemester G.
Hubert C. a épousé Mlle Jallet F.
De Puyt G. a épousé Mlle Legrand P.
Jaros Chr. a épousé Mlle Preaux M.
Blondeau Cl. a épousé Mlle Hoes J.
Vandenbulcke J.-Cl. a épousé Mlle Dubois M.-F.

NAMUR-LUXEMBOURG

Mathieu R. a épousé Mlle Philippot M.-C.
Lallemand D. a épousé Mlle Lambin C.
Damoiseau R. a épousé Mlle Lejeune M.
Tollet E. a épousé Mlle Petitjean L.
Simon J.-P. a épousé Mlle Van den Bosch M.
Bortolin M. a épousé Mlle Dantrive M.
Houben S. a épousé Mlle Hubinon A.
Pirotte E. a épousé Mlle Arnould F.

LIEGE

Laurent M. a épousé Mlle Hermand P.
Philippe P. a épousé Mlle Dethier M.

BRABANT

Berthels D. a épousé Mlle Van Eysendeyk M.
Vanpee L. a épousé Mlle Catala A.
Meynaerts R. a épousé Mlle Vissenakens P.
Beelen F. a épousé Mlle Vande Maele P.
Wauters M. a épousé Mlle De Smeth M.
Daniels A. a épousé Mlle Hoylaerts L.
Descendre J. a épousé Mlle Vetter M.
Vancauwenbergh B. a épousé Mlle Swartele J.
Dassy L. a épousé Mlle Foccart M.
De Vits E. a épousé Mlle Vanden Noortgate C.

LIMBOURG

Peeters R. a épousé Mlle Genne D.

FLANDRE OCCIDENTALE

Leveke G. a épousé Mlle Desmet M.
Vercarre J. a épousé Mlle Vermaesen J.
Wildemeersch R. a épousé Mlle Van Coillie C.
Ureel E. a épousé Mlle Clauw M.

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Christophe chez Desloovere J.-P.
(St.-Amandsberg)
Machteld chez Peeters F. (Hakendover-Tienen)
Nathalie chez Mary D. (Cuesmes)

ANVERS

Peter chez Meys R. (Linden)
Werner chez Bes P. (Anvers)
Robby chez Bes P. (Anvers)
Mario chez Quiryne J. (Vlimmeren)
Rozelien chez Nys L. (Merksem)
Bart chez Meeuwse W. (Oud-Turnhout)
An chez Van Espen G. (St.-Katelijne-Waver)
Tom chez Scheepers L. (Mol)
Marc chez Jordaens K. (Zoersel)

FLANDRE ORIENTALE

Carlo chez Van Haver E. (Hamme)
Cindy chez Van Dijke N. (Zomergem)
Vanessa chez Moreels F. (Scheldewindeke)
Wesley chez Steels F. (Moerzeke)
Sidney chez Stevens I. (Gavere)
Wesley chez Van Hamme F.
(Zwalm-Beerlegem)
Ruth chez Pieters M. (Overmere)
Maarten chez Kegels F. (Bornem)
Bart chez Van den Berge J. (Zottegem)

HAINAUT

Laurent chez Debay M. (Mons)
Serge chez Behets R. (Marchienne-au-Pont)
Stéphanie chez Daubie W. (Boussu)
Véronique chez Minsart F. (Châtelet)
Laurence chez Degroote M. (Morlanwelz)
Michaël chez Lepoint H. (Mons)
Michaël chez Dubois D. (Vogeuée)
Ludovic chez Dewit J. (Binche)
Stéphanie chez Rousseau J.-Cl. (Genly)
Patrice chez Terryn J. (Lodelinsart)
Nancy chez Ruelle J.-P. (Frameries)
Christophe chez Godfroid Chr. (Courcelles)
Jessy chez André P. (Frameries)
Céline chez Plombier W. (Jumet)
Cindy chez Cornil J. (Lobbes)
Séverine chez Leclercq J. (Couillet)
Ludovic chez Damée M. (Boussu)
Lionel chez Damée M. (Boussu)
Pierre chez Houdart R. (Nivelles)

NAMUR-LUXEMBOURG

Géraldine chez Bourton A. (Virton)
Ingrid chez Bourton A. (Virton)
Cleristel chez Godfroid A. (Ste-Ode)
Laurent chez Henin M. (Namur)
David chez Larivière J.-M. (Couthuin)
Frédéric chez Pacolet R. (Héron)
Philippe chez Joyeux P. (Namur)
Nathalie chez Noblet J. (Anhée)
Christophe chez Dessy G. (Spy)

LIEGE

Cédric chez Martin A. (Alleur)
Benoit chez Dezso L. (Herstal)
Bernard chez Milosavljevic G. (Vottem)
Fabrice chez Bloom R. (Jupille)
Benoit chez Chatin J. (Grâce-Hollogne)
Nancy chez Derue J.-Cl. (Hannut)
Noël chez Marchoul Chr. (Liège)

BRABANT

Anja chez Daems W. (Lubbeek)
Nico chez Sahuc F. (Heverlee)
Frank chez Verstraeten I. (Machelen)
Bart chez Rooman R. (Kessel-Lo)
Christine chez Paquet J. (Nivelles)
Koen chez Vanhumbbeck G. (Louvain)
Kim chez Broos L. (Louvain)
Joris chez Legroe A. (Dilbeek)
Nathalie chez De Neef J. (Erembodegem)
Frédéric chez Biermans E. (Ecaussinnes)
Christine chez Guldix J. (Londerzeel)
Kris chez Vandegaer A. (Tielt-Winge)
Cathy chez Decoux P. (Chastre)
Inne chez Philippaerts J. (Louvain)
Marijke chez Abts A. (Bierbeek)
Laurent chez Leclercq J.-M. (Nivelles)
Peter chez Tielemans F. (Roosdaal)
Sandra chez Anckaer A. (Watermael-Boitsfort)
Franck chez Josse R. (Evere)

LIMBOURG

Rodrique chez Tournel (Zepperen)
Gunther chez Geutjens J. (Bocholt)
Bjorn chez Vanherle P. (Kortesseem)
Tom chez Creemers J.-P. (Diepenbeek)
Daisy chez Bijmens W. (Zonhoven)
Krista chez Willems J. (Vliermaalroot)

FLANDRE OCCIDENTALE

Denis chez Berings W. (Middelkerke)
Agna chez Aernoudt P. (Ostende)
Dimitri chez Deflo R. (Heule)
Johan chez Deplancke R. (Ostende)
Joeri chez Stubbe Cl. (Bruges)
Kristof chez Poorteman L. (Ostende)

RETRAITES

ANVERS

	années de service
Ceulemans G., cond.-receveur AB	34
Gysen L., ouvrier qualifié	32
Van Calster J., brigadier	36
Vanswevelt J., cond.-recev. AB	36
De Laet M., homme de cour	36
Mertens M., cond.-receveur AB	36
Smets A., conducteur-receveur AB	33
Verstappen J., cond.-receveur AB	37

HAINAUT

Hallot A., contremaître de 1ère cl.	45
Masuy L., piocheur	39
Michel M., piocheur	31
Portier J., 1er contrôleur	41
Van Hoe C., brigadier	33

NAMUR-LUXEMBOURG

Deloyer L., cond.-receveur AB	30
Jacques E., 1er ouvrier qualifié	32
Froidbise A., 1er ouvrier d'élite	45

LIEGE

Antoine A., 1er ouvrier d'élite	37
Vossen N., conducteur-receveur AB	33

BRABANT

Grammet M., mécanicien-monteur	38
Mafrans J., 1er ouvrier d'élite	36
Mertens P., cond.-receveur él.	36
Vervaeke L., ouvr. qual. de 1ère cl.	36
Bovy L., receveur	39
Coekaerts E., 1er ouvrier qualifié	35
De Vestel I., ouvrier spécialisé	32

LIMBOURG

Vandebroek R., 1er ouvrier qualifié	37
Ceunen P., ouvrier spécialisé	38
Martens G., cond.-receveur AB	26

FLANDRE OCCIDENTALE

Flore A.-J., conducteur él.	32
Neyrinck G., cond.-recev. AB	26
Steyaert C., ouvrier qualifié	31

NECROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
HAINAUT	
Ysebaert G., ouvrier semi-qualifié	65
Van Huffel S., conducteur-recev. AB	52

NAMUR-LUXEMBOURG

Noël E., conducteur-receveur AB	59
Corbaye M., ouvr. qual. de 1ère cl.	59

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Paepen F., receveur	81
Van Dooren J., chef de station de 1ère cl.	71
Sportmans B., conducteur él.	83
Mariën L., piocheur	72

FLANDRE ORIENTALE

Vilain I., ouvrier qualifié	74
Coppens O., piocheur	82

HAINAUT

Legrand G., ouvrier d'élite	71
Marchand A., receveur	77
Grumiaux L., receveur	57
Forgeron E., receveur	76
Deltenre C., receveur	88
Dellou J., piocheur	73

NAMUR-LUXEMBOURG

Copette H., chef de mov. de 2e cl.	79
Sibourg J., méc.-cond.-rec. AB	64
Faniel A., ouvrier d'élite	76
Massart A., commis	68
Pirard F., ouvrier qualifié	70
Persoons L., cond.-receveur AB	79
Picard A., piocheur	83

LIEGE

Renson C., ouvrier d'élite	72
Brandt H., receveur	75
Meyer L., receveur	76
Jusseret F., conducteur él.	78

BRABANT

De Wit D., conducteur él.	79
Van Laer J., ouvrier qualifié	64
Smets P., ouvrier qual. de 1ère cl.	77
Godard O., conducteur-receveur AB	67
Vincent Ph., conducteur él.	73
Van den Bosch J., ouvrier qualifié de 1ère cl.	74
Frederickx K., ouvrier qualifié	85

LIMBOURG

Janssen A., conducteur-receveur AB	59
------------------------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Van Holm E., cond.-receveur AB	76
Dehollander M., chef receveur	80

HAINAUT

Départ à la retraite de M. J. PORTIER, premier contrôleur

Le 1er septembre 1978, l'heure de la retraite a sonné pour le « premier contrôleur » José Portier, après une carrière vicinale longue de près de 41 années. En effet, c'est le 31-10-1937 que M. Portier a débuté comme receveur sur les lignes du Centre. Le 1-1-1948, il accéda au grade de contrôleur et obtint le 1-1-1968 la qualification de « premier ».

Pendant cette longue carrière entièrement accomplie au dépôt de La Louvière, il se fit apprécier par ses chefs et ses collègues, pour sa conscience professionnelle, sa compétence, sa politesse, sa serviabilité et son extrême gentillesse.

Nous souhaitons à M. Portier une heureuse et longue retraite.

UN ACTE DE PROBITE EXCEPTIONNEL

Le conducteur-receveur L. KERREMANS trouva « un trésor »

Le 20 août 1978, le conducteur-receveur d'autobus Louis Kerremans roulait de Turnhout à Arendonk. A l'arrêt « Schotelven », il vit descendre une femme âgée, lourdement chargée d'une valise, d'un sac à main et d'un sac de dame.

Avant d'effectuer le retour d'Arendonk vers Anvers, il inspecta l'autobus et trouva un sac contenant des billets de banque et des bijoux, pour une valeur totale d'environ 130.000 F. Immédiatement, il pensa à la dame qui avait eu tant de difficultés avec ses bagages. A Anvers, un coup de téléphone confirma ses suppositions. A son arrivée à Turnhout, la dame l'attendait. Tout heureuse, elle reprit possession de son trésor.

Nous félicitons de tout cœur M. Kerremans pour sa probité, qui rejailit sur le renom de la Société.

NOS VICINAUX

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

Rédaction : rue de la Science 14 -
1040 Bruxelles.

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

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

LES LONGUES CARRIERES



J. Van Calster
a débuté le 28-7-1942
et a été mis à la
pension comme brigadier à Anvers.



P. Ceunen
a débuté le 29-7-1940
et a été mis à la
pension comme ouvrier spécialisé à Hasselt.



L. Vervaeke
est entré en service
le 1-9-1942; il a été
pensionné comme
ouvrier qualifié de
1ère cl. à Anderlecht.



F. Zemer
est entré en service
le 9-4-1941; il a
été pensionné comme
conducteur-receveur AB à Marloie.



R. Vandebroek
a débuté le 4-8-1936
et a été mis à la
pension comme 1er
ouvrier qualifié à
Hasselt.



J. Mafrans
a débuté le 27-4-1940
et a été mis à la
pension comme 1er
ouvrier d'élite à Kesel-Lo.



A. Hallot
est entré en service
le 30-6-1928; il a été
pensionné comme
contremaître de 1ère
cl. à Eugies.



P. Mertens
est entré en service
le 8-9-1942; il a été
pensionné comme
conducteur électr.-
receveur à Wemmel.

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

TOURNEUR : Chef, avez-vous vu Paul, avec un pansement autour de la tête ? Il s'est cogné à une porte ouverte.

TRAMBUS : Il n'y a pas de quoi rire, n'est ce pas ? Heureusement que c'est un accident sans gravité. On constate, une fois de plus, que ce ne sont pas toujours les grandes causes qui provoquent un accident. On dit souvent qu'un accident tient à peu de chose.

TOURNEUR : Oui, il y a quelques années, quelques gouttes d'huile sur le sol ont suffi pour me faire tomber rudement.

TRAMBUS : Tout le monde peut, par sa propre expérience, allonger la liste d'accidents survenus non seulement au travail, mais aussi en bricolant chez soi et — à ne pas oublier — en conduisant une voiture. Bien trop souvent, de petites causes peuvent avoir de grands effets et des conséquences graves.

TOURNEUR : Tous les jours ne se ressemblent pas et, parfois, on peut être distrait.

TRAMBUS : ... ce qui est à éviter rigoureusement.

TOURNEUR : Cela n'est pas toujours facile. Vous en avez certainement déjà fait l'expérience aussi, chef. Vous êtes très occupé; toutes vos pensées sont concentrées sur un travail. Et, tout à coup, votre cerveau part « faire un tour » : un problème familial vous revient, une déception que vous avez éprouvée vient vous tracasser, etc.

TRAMBUS : Oui, voilà la différence entre un homme et un robot. Notre esprit fait des « sauts de carpe », s'égarre et s'abandonne à des méditations... C'est la raison pour laquelle nous devons le tenir sous contrôle et le diriger vers l'activité qui nous occupe.

TOURNEUR : Disons que nous travaillons parfois trop automatiquement.

TRAMBUS : C'est cela. Et voilà où réside le danger. Notre esprit est alors prêt à être distrait, l'accident survient subitement et... nous nous retrouvons à l'hôpital.

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 : Dylst F. (portefeuille + 1.000 F + papiers de valeur), Bes P. (porte-monnaie + 6.325 F), De Blicke L. (portefeuille + 700 F + papiers de valeur).

Brochem : Loopmans F. (sac à main de dame + 2.200 F + carnet de chèques), Verstappen F. (porte-monnaie + 1.610 F).

Tremelo : Van Dyck L. (porte-monnaie + 721 F + papiers de valeur).

Turnhout : Dehouwer J. (portefeuille + 1.020 F).

FLANDRE ORIENTALE

Audenarde : Vancaester A. (893 F).
Destelbergen : Tollenaere J. (805 F), Bos-tijn J.-P. (100 FF).

Gand St.-Pierre : Hooft E. (2.157 F).

Hamme : De Wilde W. (3.029 F).

Hofstade : Gelaude R. (2.200 F).

Rupelmonde : Le Blon J. (6.119 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Arlon : Bourton A. (portefeuille + 1.150 F).
Forville : Demaerschalk A. (portefeuille + 3.290 F).

Haveange : Lizin J. (porte-monnaie + 1.774 F).

Houffalize : Jeangout R. (portefeuille + 3.220 F).

Mehaigne : Daussoigne A. (portefeuille + 2.420 F).

Namur : Brasselet G. (portefeuille + 3.700 F), Courtois D. (sac à main + 678 F + documents), Courtois D. (sac à main + portefeuille + 762 F), Delorge R. (portefeuille + 14.890 F + documents), Deriveaux M. (portefeuille + 1.400 F + documents), Hubeaux R. (portefeuille + 5.470 F), Jacobs A. (sac à main + porte-monnaie + documents + 5.076 F + 500 FF), Noblet J. (sac à main + 1.558 F + documents), Noblet J. (sac à main + 1.069 F), Radelet R. (portefeuille + 620 F), Wilmotte R. (porte-monnaie + 1.400 F), Caponi A. (sac de dame + 1.066 F + documents), Damoiseau R. (portefeuille + 820 F), Gérard J.-P. (sac à main + portefeuille + 5.235 F).

Ohey : Carpentier A. (montre en or), Piette

R. (portefeuille + 1.800 F), Famerée J. (portefeuille + 500 F).

Onoz : Trefois F. (sac à main + 250 F).

LIEGE

Bressoux : Godefroid (823 F), Delsemme R. (1.400 F).

Eupen : Weynand (670 F), Gillet (1.363 F).

Liège St.-Gilles : Scheider (60 FF + 30 DM).

Rocourt : Devooigt M. (508 F), Dezso L. (1.472 F).

Warzée : Colinet G. (1.417 F).

BRABANT

Anderlecht : Mathieu R. (porte-monnaie + 2.397 F), Mathieu R. (sac à main + 4.500 F).

Haacht : Aerts M. (porte-monnaie + 2.580 F), Goris J. (porte-monnaie + 2.000 F).

Louvain : Pappaert T. (portefeuille + 620 F), Pappaert T. (portefeuille + 880 F).

Tielt : Clonen F. (sac à main + 3.137 F), Croes B. (portefeuille + 1.820 F).

LIMBOURG

Genk : Clerkx J. (porte-monnaie + 501 F), Bauduin L. (bracelet en or).

Hasselt : Peeters M. (1.095 F), Schuermans P. (527 F), Delsaer P. (5.140 F), Delsaer P. (1.823 F), Ramaekers H. (1.173 F).

Koersel : Geboers P. (2.170 F).

Lanaken : Crijns R. (montre de dame), Dolmans J. (montre), Duelen E. (porte-monnaie + 1.872 F), Crijns N. (sac à main + 119,65 florins).

Maaseik : Brauwiers A. (sac à main + 948 F), Schalley T. (broche en or).

St.-Troyen : Dupae G. (portefeuille + 1.800 F), Holans H. (934 F).

Tessenderlo : Verlinden F. (portefeuille + 720 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Timmerman R. (sac à main + 1.880 F), Van Maele P. (porte-monnaie + 1.553 F), Plaisier W. (sac à main + 11.020 F), Seye M. (sac + 5.000 F).

La Panne : Vanheste G. (portefeuille + 1.807 F).

Ostende : Danneels Y. (portefeuille + 1.914 F), Kyndt P. (portefeuille + 1.341 F), Ver-couter J. (portefeuille + 1.776 F), Cornelis D. (portefeuille + 7.000 F), Vermeulen G. (appareil de photographie), Willaert K. (portefeuille + 23.305 F), Ornelis E. (portefeuille + 5.000 F).

ATTENTION AU SEL

De plus en plus, des médecins constatent que l'abus du sel de cuisine dans l'alimentation a des effets nocifs sur la santé.

C'est par habitude que s'acquiert un besoin croissant d'user du sel. Celui-ci est en effet un des premiers stimulants universels que l'homme s'est approprié systématiquement, comme le sont devenus le tabac, l'alcool, le café et les sucreries.

Nous avons donc tendance à abuser de ce condiment. Le sel de cuisine ou chlorure de sodium (NaCl) est composé des éléments chlore et sodium. C'est le sodium qui a été reconnu nuisible pour la santé lorsqu'il est consommé en excès.

La plupart de nos aliments habituels contiennent à l'état naturel tout le sodium dont notre organisme a besoin.

Voilà l'introduction à la brochure « Attention au sel », éditée par le Centre d'information de l'Institut belge de l'alimentation et de la nutrition (I.B.A.N.). Dans ce document, l'attention est attirée sur la corrélation entre la consommation de sel, hypertension, l'artériosclérose et les troubles cardiovasculaires.

L'apport principal de sodium provient du sel de cuisine ajouté lors de la cuisson des aliments ou à table. A cela s'ajoute le sodium déjà contenu dans les aliments à l'état frais ou provenant du salage industriel des denrées alimentaires. La plupart des aliments prêts à l'emploi, pour bébés (baby-foods) par exemple, sont trop fortement salés. Les mères ont, d'autre part, l'habitude de saler les aliments qu'elles préparent pour leur bébé dans la même mesure où elles le font pour les aliments pour adultes.

On a constaté que nous consommons en moyenne 22,5 grammes de sel par jour, 15 grammes comme condiment culinaire et 7,5 grammes contenus naturellement ou par traitement industriel dans les aliments. Or, pour nos besoins physiologiques 5 grammes de sel par jour suffisent.

Nous absorbons donc 4 1/2 plus de sodium que nécessaire. Il est indispensable de réduire fortement la consommation en sel.

La brochure « Attention au sel », explique en détail pourquoi il faut tendre à consommer moins de sel et comment le faire, tout en ayant une alimentation agréable. Elle cite encore les circonstances dans lesquelles il y a lieu de modifier la consommation de sel. La brochure, que nous vous recommandons vivement dans l'intérêt de votre santé, peut être obtenue moyennant paiement de 25 F au C.C.P. 000-0034753-27 du Centre d'information de l'I.B.A.N., avenue de Cortenberg, 172, 1040 Bruxelles.

CONNAISSEZ VOS DROITS

Au cours de l'année 1977, « Nos Vicinaux » a consacré plusieurs articles au nouveau Droit du mariage, suivis de quatre autres articles sur la succession.

Pour illustrer la première série d'articles, nous avons utilisé des dessins figurant dans la brochure « Droits et devoirs des époux », éditée par la Fédération royale des Notaires de Belgique. Cette Fédération vient de publier une nouvelle brochure « Connaissiez vos droits », à l'intention du grand public et plus particulièrement des jeunes époux.

Elle traite de problèmes importants avec lesquels on pourrait tôt ou tard être confronté. Voici les titres des différents chapitres : droits et devoirs des époux, régime matrimonial et contrat de mariage, adoption, divorce, succession et testament, prêts et hypothèques, achat d'un bien immobilier,

baux d'habitation et baux commerciaux.

En ce qui concerne l'adoption, par exemple, il y a un exposé instructif sur les conditions d'adoption, l'acte d'adoption, l'intervention du tribunal et la mention à l'acte de naissance. La partie « Prêts et Hypothèques » examine les dispositions en vigueur en la matière, souligne l'intérêt de l'assurance-vie et se termine par quelques conseils judicieux. La conclusion de la vente, la convention de vente sous seing privé (le compromis), l'achat d'un appartement sur plan, l'acte notarié, les frais d'acte font l'objet de la sixième partie.

L'énumération sommaire de quelques-uns des sujets traités fait apparaître le grand intérêt que la nouvelle brochure peut présenter. On peut l'obtenir gratuitement en s'adressant à la Fédération royale des Notaires de Belgique, rue de la Montagne, 30-32, 1000 Bruxelles.

GROUPE DE FLANDRE ORIENTALE

LES 1.000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'EQUIPE N° 3 (ATELIERS ET BATIMENTS)

Le samedi 9 septembre 1978 se déroula, dans l'atelier de Destelbergen, la fête des 1.000 jours sans accident de l'équipe n° 3, comprenant 150 agents des ateliers et des bâtiments de Flandre orientale.

Ouvrant la séance, à 11.30 h., M. Beyaert, chef de sécurité, fit remarquer, dans son allocution, que l'esprit de sécurité porte ses fruits et que la jeune génération se familiarise avec l'idée que « la Sécurité est une affaire de tous ». Il attira l'attention sur le double devoir moral que nous avons tous : l'information mutuelle, c'est-à-dire l'établissement d'un courant d'informations réciproques entre chefs et

subordonnés; l'éducation mutuelle en matière de prévention, ce qui doit conduire à une « surveillance collective ».

M. Follon, inspecteur principal, représentant le Service général de Sécurité, prit ensuite la parole. Il souligna principalement le « comportement humain ».

« Dans chaque situation, au travail, il existe une façon d'agir bien déterminée qui comporte le moins de risques. Si nous la retenons comme l'attitude la moins dangereuse, toutes les autres méthodes de travail sont à considérer comme étant des comportements plus périlleux.

Le meulage présente le moins de risques quand on porte les lunettes adéquates, de la manière prescrite; si on n'en porte pas ou si on les porte incorrectement, il y a plus de risques et donc comportement périlleux — quelle que soit la personne en « faute » ou « responsable ».

Ouvrir une porte vitrée présente le moins de risques quand on se sert de la poignée; si on pousse la porte avec la main sur la paroi de verre, il y a plus de risques et donc comportement périlleux.

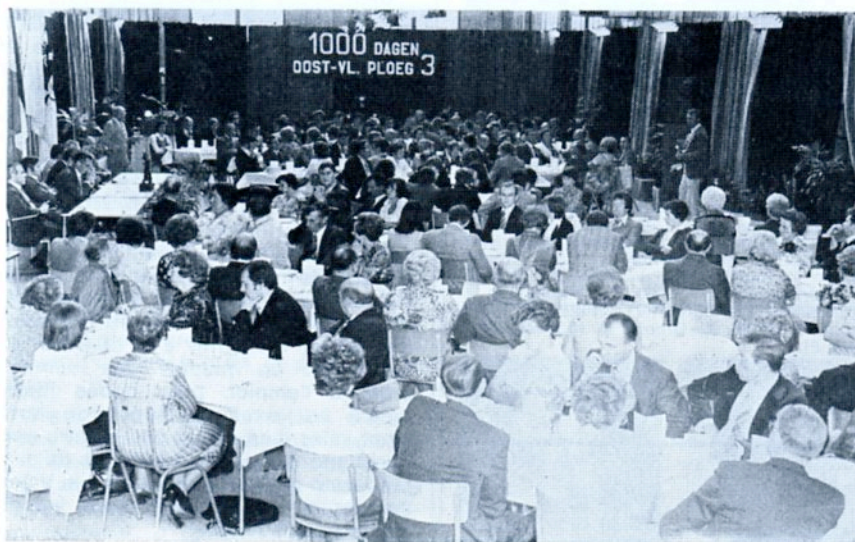
On peut citer des exemples tant et plus. Retenons ceci : lors de l'exécution d'un travail, il s'agit de toujours se comporter de la façon la plus prudente, afin d'éviter le moindre risque ».

Après l'apéritif, M. Barbier, ingénieur en chef, s'adressa à l'assistance :

« C'est un fait que nous sommes, dans le monde d'aujourd'hui, continuellement exposés à des dangers, aussi bien sur les lieux de travail qu'ailleurs. Malheureusement, les risques d'accident augmentent sans cesse, malgré le progrès.

Vous avez fait un premier pas de 1.000 jours et rempli un contrat contre les accidents. Je vous engage à continuer en si bonne voie et à réaliser un nouveau terme sans accidents, tout comme on renouvelle un contrat de louage de 3 ans. Vous savez qu'il y a des contrats de 3, 6 ou 9 ans. Voilà le but à poursuivre, afin de vous éviter, ainsi qu'à votre famille, des souffrances et des peines inutiles. »

La fête se prolongea par un repas amical, dans la meilleure ambiance. On se quitta en emportant un beau cadeau en souvenir de ce jour mémorable.



GROUPE DE FLANDRE OCCIDENTALE

LES 1.000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'EQUIPE N° 3 (PETITS CENTRES D'ENTRETIEN)

L'équipe n°3, à savoir les membres du personnel des petits centres d'entretien de Flandre occidentale, notamment Assebroek, Courtrai, Ypres, La Panne et Knokke, a fêté ses 1.000 jours sans accident dans notre maison de vacances « Zonnebloem » à Nieuport, le 9 septembre 1978, à 19 h.

M. De Smet, chef de sécurité, excusa d'abord M. Vervae, ingénieur principal-chef de groupe, empêché pour cause de maladie. Il souhaite la bienvenue aux membres de l'équipe en fête, à leurs épouses et aux autres

invités. Il félicita les lauréats pour l'exploit réalisé et exprima l'espoir que l'équipe ne s'arrêtera pas en si bonne voie et qu'elle s'efforcera, par un effort commun, d'atteindre une fois de plus les 1.000 jours.

L'assistance entendit ensuite M. Follon, inspecteur principal, représentant du Service général de Sécurité. Il compara une équipe d'ouvriers à une équipe de football : « Une équipe de football ne peut obtenir de bons résultats que si les joueurs forment un ensemble

cohérent, qu'ils s'entendent et poursuivent le même but ».

Il fit encore remarquer : « La sécurité ne consiste pas uniquement dans la protection la meilleure possible d'organes de machines en mouvement, la diffusion d'instructions, le placement d'affiches, etc.; la prévention des accidents est assurée principalement par la création d'une « ambiance de sécurité » et par la promotion d'un état d'esprit où les réflexes humains sont tout naturellement « préventifs ». Un chef de sécurité déclarait un jour :

« En matière de sécurité, j'ai plus confiance dans un ouvrier ayant « un esprit de sécurité », même s'il travaille à une machine non protégée, que dans un ouvrier occupé à une machine bien protégée, mais n'ayant pas cette mentalité, car, tôt ou tard, ce dernier sera victime de sa témérité ».

M. Barbier, ingénieur en chef MA/AT, prit ensuite la parole. « Dommage que votre équipe n'ait pu, suite à un accident, mener son effort à bonne fin. Votre équipe a déjà pu, dans le passé, fêter 1.000 et 2.000 jours sans accident; aujourd'hui, nous fêtons une fois de plus 1.000 jours sans accident. Vous ne devez donc pas perdre courage. Vous ne l'avez d'ailleurs pas fait jusqu'à présent, puisque c'est la troisième fois que vous êtes de la fête. Ayant recommencé la lutte courageusement, votre mérite est d'autant plus grand.

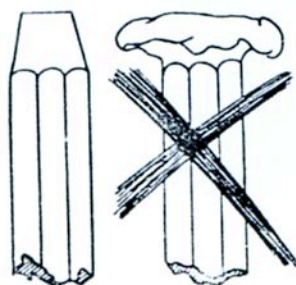
Je vous engage à reprendre le travail avec confiance et je suis convaincu que vous obtiendrez, grâce à votre volonté et à votre ténacité, les mêmes résultats que vos camarades d'autres services techniques. Je vous souhaite à tous beaucoup de succès; la 3e fois sera la bonne ! »

Un cadeau-souvenir utile fut alors remis aux lauréats, tandis que des fleurs étaient offertes à leurs épouses. L'apéritif et la légère collation qui suivit, furent fort appréciés par l'assistance, qui passa encore quelques heures agréables au bar du « Zonnebloem ».

UN BURIN COINCÉ ENTRE DEUX MÉTAUX PEUT S'ÉCHAPPER AVEC VIOLENCE ET PROVOQUER UN ACCIDENT GRAVE

En voici la preuve.

Un travailleur démontait le pont arrière d'un autobus. Les boulons de fixation des ressorts de suspension du



pont étaient déjà desserrés. Néanmoins, les ressorts restaient encore attachés aux supports du pont (proba-

blement rouillés). Afin de les détacher, le travailleur enfonça un burin entre le support du pont arrière et la lame inférieure du ressort, mais sans résultat.

Pour enlever le burin qui était coincé, le travailleur y donna un coup latéral. A ce moment, celui-ci se libéra avec violence et atteignit le travailleur à la figure (3 jours d'hospitalisation et 27 jours de chômage).

Un bon conseil : si vous donnez un coup latéral sur un burin coincé, placez-vous sur le côté.

Encore quelques autres précautions à observer lors de l'utilisation d'un burin :

- la tête de l'outil doit être sans bavures : enlevez les petites bavures en meulant la tête; si elles sont trop importantes, il faut reforger l'outil;
- la trempe de la tête ne peut être trop dure, ceci pour éviter la projection de bavures, ni trop douce pour éviter l'écrasement du métal;
- le tranchant doit être bien affûté;
- tenez le burin de façon à ce que les éclats de métal ne se projettent pas vers vous, ni vers vos compagnons de travail;
- protégez, avec un gant, la main tenant l'outil;
- protégez-vous les yeux avec des lunettes de sécurité.

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Equipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident au 31 octobre 1978	Jours sans accident
LIEGE 10 (Mouvement Eupen - Warzée)	6.118
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	5.815
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	2.734
FLANDRE ORIENTALE 6 (Mouvement Herzele - Hofstade - Audenarde)	1.956
NAMUR - LUXEMBOURG 5 (Mouvement Luxembourg)	1.739
BRABANT 17 (Personnel Haacht - Diegem)	1.465
FLANDRE ORIENTALE 4 (Mouvement St-Nicolas)	1.328
ANVERS 1 (Mouvement Turnhout)	1.221
FLANDRE ORIENTALE 3 (Atelier Destelbergen - St-Nicolas - Hamme - Hofstade)	1.154
NAMUR - LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	1.127
ANVERS 5 (Mouvement Malines 1)	1.053

LA COURTOISIE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

La deuxième phase de la campagne « Courtoisie dans les transports publics », lancée à l'initiative de M. le Ministre des Communications et dont il a été question dans notre numéro de juillet-août, bat son plein. Partout des affiches et affichettes, reproduisant un éloquent dessin d'enfant, incitent le grand public à être courtois en toute occasion. Cela s'adresse certainement à nous tous, membres du personnel d'une Société de transport public. Il est à souhaiter que l'appel de M. le Ministre, que nous reproduisons ci-dessous, soit largement entendu et observé.

*
**

La courtoisie est l'une de ces choses qu'il est bon de rappeler de temps à autre, car on a, malheureusement, si facilement tendance, sinon à l'oublier, du moins à la négliger. C'est pourquoi j'ai tenu à ce qu'une campagne pour plus de courtoisie dans les transports publics soit organisée sur le plan national, et par toutes les sociétés intéressées au transport public :

- la Société nationale des chemins de fer belges;
- la Société nationale des chemins de fer vicinaux et
- les sociétés de transports intercommunaux de Bruxelles, d'Anvers, de Liège, de Gand, de Charleroi et de Verviers.

Le but de cette campagne est simple et clair : se rendre mutuellement la vie plus agréable dans les transports en commun. N'est-ce pas là, en effet, l'objectif final de tout acte de courtoisie ?

- Se lever pour céder sa place à quelqu'un qui en a plus besoin que soi;
- aider une personne âgée à descendre du véhicule;
- céder le passage dans les couloirs;

- respecter le matériel;
- tout simplement, s'excuser gentiment lorsqu'un soubresaut inattendu a provoqué une légère bousculade...

Cela ne contribue-t-il pas, en fin de compte, à se rendre la vie plus agréable, tant pour soi-même que pour les autres ?

Un sourire, un mot gentil, un coup de main, un geste amical, a toujours pour effet de détendre l'atmosphère, de rompre cette indifférence anonyme qui caractérise si souvent les relations sociales dans tous les lieux publics.

En fait, la courtoisie, que ce soit dans les transports en commun ou ailleurs, c'est un peu le thermomètre de la solidarité sociale, car elle traduit le degré d'attention que chacun est disposé à porter aux autres. A la différence toutefois du thermomètre, qui lui, n'est pas responsable de la température qu'il mesure, la courtoisie ne se borne pas à indiquer le résultat de l'évolution des rapports sociaux : elle en est l'un des ferments actifs. Il est permis de penser que si chacun prenait l'habitude de se conduire, en toute circonstance, avec courtoisie, les mentalités évolueraient sensiblement, et partant, la qualité de nos rapports sociaux tant individuels que collectifs.

Un aspect, secondaire peut-être, mais important malgré tout, de la courtoisie dans les transports en commun, est le temps qu'elle peut faire gagner à chacun. La vitesse commerciale est un élément essentiel de la qualité du service offert par les transports publics, et aussi de sa rentabilité. Si chaque usager voulait prendre conscience du rôle qu'il joue, par son comportement, dans la bonne organisation des services de transport, le confort de tous en serait amélioré.

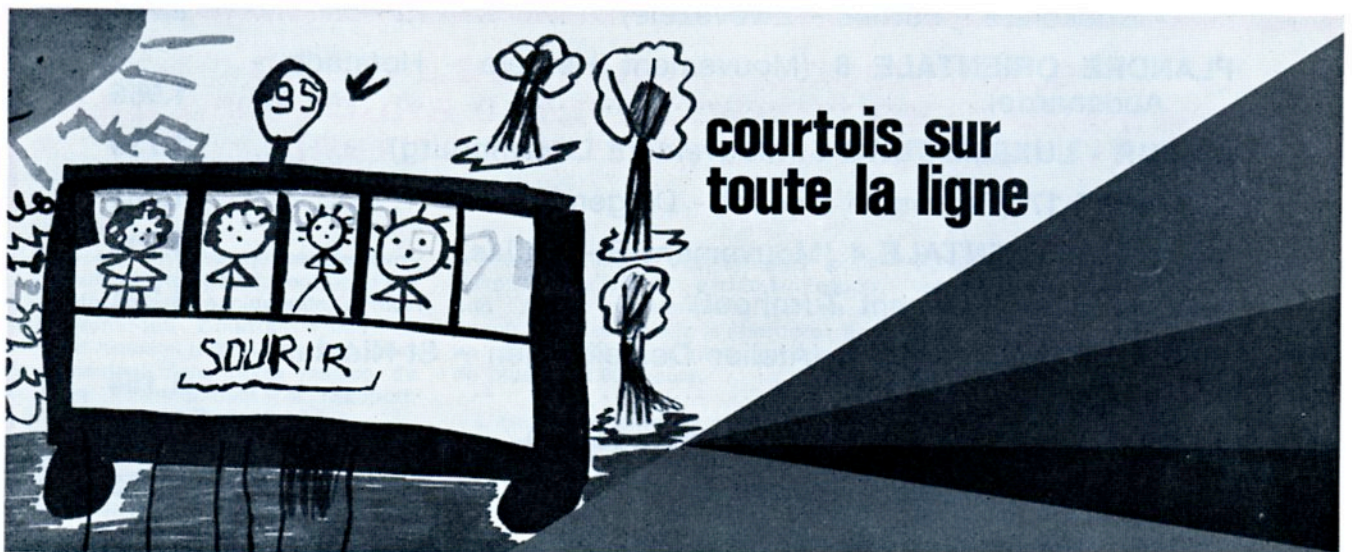
Voilà donc une excellente occasion de joindre l'utile à l'agréable.

BIBLIOGRAPHIE : LES TRAMWAYS DE HAACHT, LOUVAIN ET MALINES EN IMAGES

L'imprimerie « Europese Bibliotheek », Gasthuisstraat, 12, Zaltbommel (Pays-Bas) a édité récemment un album « Les Tramways de Haacht, Louvain et Malines en images », comportant 125 photos de matériel vicinal, accompagnées d'un bref commentaire. Dans l'introduction, l'auteur, M. ver Elst, ne manque pas de souligner que les trams de cette région ont marqué sa jeunesse. Avec une certaine nostalgie du passé, il fait l'éloge du rôle du tram. « Il tirait les villageois de leur isolement et contribuait ainsi à leur émancipation matérielle et morale. Le tram avait une signification socio-économique. Il offrait aux travailleurs la possibilité d'exécuter des travaux plus rémunérateurs (mais, hélas, pas toujours salubres) à la ville et dans ses environs. Le long des lignes de tram, des usines furent construites, qui créèrent à leur tour de nouveaux emplois, augmentèrent le niveau de vie des habitants de la région et stimulèrent les activités commerciales.

D'autre part, les trams permettaient aux touristes de découvrir facilement les beaux paysages de Keerbergen, de Rijmenam et de Tervuren. Il ne fait pas de doute que l'action dynamique de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, fondée en 1884, a largement contribué au progrès social et au développement des activités économiques ».

Le prix de l'album est fixé à 375 F. Il est en vente en librairie.



RENCONTRE DE FOOTBALL ROCOURT – F.C. HADI

Le 24 septembre 1978, un match de football opposa l'équipe vicinale de Rocourt au F.C. Hadi, composé de membres du personnel des dépôts de Haacht et de Diegem. Ce fut une partie agréable à suivre, qui se déroula très sportivement, dans un esprit de grande camaraderie.

L'équipe visiteuse domina dès le dé-

but et inscrivit le premier but, par Frans Van der Auwera, après quinze minutes de jeu. Les joueurs de Rocourt réagirent, mais sans succès. Avant la mi-temps, Henri Van der Auwera doubla la marque.

Après le repos, les frères Van der Auwera et Lardenne augmentèrent

l'avantage du F.C. Hadi. Dans le dernier quart d'heure, Closset parvint à marquer pour Rocourt. Grâce à un magnifique but, l'ancien international Jean Gérard ramena le score final à 2-6.

C'est en pleine amitié que les deux équipes se quittèrent, après un match très délassant.



L'équipe de Rocourt.



Le F.C. Hadi.

LE TETANOS, UNE MALADIE TROP PEU CONNUE

Le tétanos est une maladie encore trop méconnue du grand public. En 1975, on signalait encore une trentaine de cas en Belgique, avec une mortalité de 50 %. Ces cas auraient pu être évités par une vaccination préventive.

Le bacille tétanique se trouve dans la terre, dans toutes les régions, et également dans les excréments des herbivores et, plus rarement, dans ceux de l'homme, sauf si celui-ci a des contacts fréquents avec des chevaux.

Sous forme de spore, il peut conserver sa vitalité pendant plusieurs années, à l'abri de la lumière.

Il peut donc contaminer n'importe qui, en cas de plaie souillée.

Son action pathologique est due à la toxine qu'il élabore et dont l'action sur les cellules nerveuses provoque les contractures musculaires qui caractérisent la maladie. La rigidité musculaire débute au niveau du visage, entraînant en particulier une contracture des muscles de la mastication, ou trismus, et s'étend ensuite à l'ensemble du système musculaire.

L'extension à la musculature respiratoire menace d'asphyxie le sujet atteint.

Le caractère douloureux et la gravité de cette affection ne peuvent être méconnus, même si les techniques de réanimation actuelles permettent de réduire le taux de mortalité, qui reste cependant élevé.

La pénétration du germe s'effectue à l'occasion d'une plaie. Or, celle-ci

peut très bien n'être due qu'à une piqûre de rosier ou à une écharde. Le tétanos ne se manifeste donc pas uniquement lors de blessures graves souillées de terre. Les ulcérations cutanées, tels les ulcères variqueux, constituent également une source de contamination possible et fréquente. Nul n'est à l'abri, s'il n'a pris la précaution d'une vaccination efficace.

Le tétanos est plus grave et plus fréquent chez les personnes âgées qui n'ont jamais été vaccinées antérieurement.

Certains travaux exposent plus particulièrement les travailleurs au risque tétanique : agriculture, horticulture, élevage des chevaux, entretien des routes, épuration des eaux, travaux dans les égouts etc. Le Règlement Général pour la Protection du Travail prévoit la vaccination antitétanique obligatoire pour toute une série de travailleurs. Cependant, tout le monde court un risque. Chacun de nous peut tomber en rue, se piquer à une épine au jardin ou se blesser à la carrosserie de sa voiture. La prévention repose uniquement sur la vaccination, qui est d'une totale efficacité, n'a pas de contre-indication et est parfaitement tolérée. Son efficacité fut prouvée durant la guerre 1940-45 : selon une statistique anglaise, sur 50.000 plaies de guerre chez des non-vaccinés, on a enregistré 14 ‰ de tétanos; chez 3 millions de blessés vaccinés, ce taux ne s'éleva qu'à 0,003 ‰. Mais la vaccination doit être correctement administrée : 2 injections à 1 mois de distance, une injection de rappel après 1 an, et ensuite une in-

jection de rappel tous les 5 ans. Chaque nouvelle plaie devrait être l'occasion de contrôler la prévention antitétanique.

Environ 90 % des enfants sont vaccinés dans notre pays, grâce à la vaccination combinée diphtérie — tétanos — coqueluche, mais le rappel après un an est souvent oublié, et il est pourtant indispensable. Il y a souvent confusion, entre le vaccin antitétanique et le sérum antitétanique. Le sérum antitétanique, à base de sérum de cheval, agit immédiatement mais ne protège que durant 2 semaines. Il ne peut être répété sans précautions spéciales, à cause des réactions dangereuses qu'il peut provoquer. Le vaccin, lui, n'agit qu'après une semaine, mais protège durant des années. Chez un sujet blessé, vacciné correctement, et dont le dernier rappel n'excède pas 5 ans, une injection de rappel de vaccin renforce immédiatement son immunité antitétanique et permet d'éviter l'injection de sérum antitétanique, dont l'emploi est délicat.

Toute injection de sérum antitétanique doit s'accompagner d'une vaccination antitétanique.

A la S.N.C.V., suite à la récente campagne de vaccination antitétanique du personnel des ateliers, 646 personnes furent vaccinées sur un effectif d'environ 1.500 travailleurs.

Puissent ces lignes contribuer à une plus large diffusion de cette vaccination.

Dr. P. DE STOOP
Médecin du Travail C.B.M.T.

LES CHAMPIONNATS CYCLISTES DE FLANDRE ET DE BELGIQUE

Dixmude s'étant déclaré forfait pour l'organisation du championnat de Belgique, les épreuves courues à Assebroek, le 2 septembre 1978, comptèrent aussi bien comme championnat de Flandre que comme championnat de Belgique. Le vainqueur, dans chaque course, devint champion de Belgique; le premier néerlandophone classé après celui-ci obtint le titre de champion de Flandre.

Participants de plus de 50 ans.

Trois coureurs seulement se présentèrent au départ. A mi-course, Louis Vander Straelen lâcha ses deux compagnons et devint champion de Belgique avec deux minutes d'avance. Pour la deuxième place, Marcel Balza battit son concurrent Marcel Janus, qui endossa le maillot de champion de Flandre.

Participants de 35 à 50 ans.

Quatorze coureurs s'alignèrent pour cette course de 40 km. Jusqu'au 6e

tour, ils restèrent groupés. Ensuite, quatre coureurs se détachèrent, sous l'impulsion de Coeckaerts et de Balcaen. Accompagnés de E. Farazijn et R. Goffings, ils prirent 1 minute d'avance sur le peloton. Au sprint, R. Coeckaerts se montra le plus rapide et conquit le titre de champion de Belgique.

Résultat : 1) R. Coeckaerts (champion de Belgique); 2) J. Balcaen (champion de Flandre); 3) R. Goffings; 4) E. Farazijn; 5) R. Vandenberghe; 6) R. Sterckx; 7) G. Verbeek; 8) L. Van Ostayen; 9) L. Goffings; 10) G. Nyns; 11) L. Charlier; 12) C. Verhaeghen; 13) L. Keterlers; 14) J. Celis.

Participants de moins de 35 ans.

Dans cette catégorie, 38 coureurs étaient candidats-champions. A partir du 4e tour, les démarrages se succédèrent. Dufour d'abord, Rosseel ensuite s'échappèrent. Mais c'est au 8e tour que quatre coureurs, Luyten, Bou-

chez, Van Spauwen et Andries, se détachèrent définitivement. Ils prirent immédiatement trois cents mètres d'avance. Au cours de ce 8e tour, le grand favori, G. Farazijn, fut victime d'un bris de roue. Après une poursuite remarquable, il parvint à rattraper le peloton, où il força le train, de même que R. Rosseel, pour rejoindre les quatre fuyards. Peine perdue, ceux-ci s'entendant à merveille. Dans un sprint étourdissant, J.-P. Van Spauwen réussit, quoique d'une façon surprenante, à s'attribuer le titre.

Résultat : 1) J.-P. Van Spauwen (champion de Belgique); 2) L. Andries (champion de Flandre); 3) R. Luyten; 4) F. Bouchez; 5) R. Rosseel; 6) A. Brams; 7) G. Farazijn; 8) J. Alaerts; 9) R. Nobels; 10) A. Van Geneugden; 11) L. Deckers; 12) J. Van de Woestyne; 13) Y. Bilaye; 14) R. Meeschaert; 15) L. Van der Veken; 16) B. Dufour; 17) R. Helmoortel; 18) J.P. Moens; 19) R. Block; 20) L. Wins.



L'arrivée victorieuse de J.P. Van Spauwen, chez les moins de 35 ans. (Photo Brugsch Handelsblad)



Le champion de Belgique, R. Coeckaert, et le champion de Flandre, J. Balcaen, dans la catégorie de 35 à 50 ans. (Photo Brugsch Handelsblad)

CES JAMBES QUI DISPARAISSENT...

Le Conseil Supérieur de la Sécurité Routière mène actuellement une nouvelle campagne pour la protection des enfants. Ces enfants qui doivent grandir et, autant que possible, s'épanouir dans un pays où la brique, le béton et l'automobile prennent beaucoup de place. Au point, bien souvent, de ne plus en laisser pour les jeux.

Jouer, courir sont cependant des activités sérieuses, nécessaires au développement des enfants. Les buildings, les clôtures et les voitures ne les empêcheront jamais de s'y livrer.

De leur côté, les conducteurs — enfants ou pas, briques ou pas — doivent rouler. Tantôt lentement, tantôt plus vite...

On connaît la suite : 2.700 enfants tués en dix ans. 25.000 blessés graves. 2.700 familles brisées. D'autres meurtries par des handicaps définitifs.

Dans de nombreux cas, les conducteurs ne sont pas ou ne paraissent pas responsables de l'accident. L'enfant avait surgi devant leurs roues. De manière « imprévisible ».

Mais quand un conducteur approche de jeunes enfants qui jouent et se battent sur un trottoir, l'accident n'est plus pour lui imprévisible. Même chose, quand ils se bousculent devant une école. Même chose aussi quand l'enfant est seul (une mouche peut le piquer). Bref, voir un enfant c'est prévoir l'accident. Tous les tribunaux vous le diront.

Reste le cas de l'enfant qui n'était pas visible avant l'accident. On peut évidemment exiger des conducteurs qu'ils roulent à du 10 à l'heure en agglomération, cela rendrait toute circulation impossible. Mais on peut peut-

être leur demander s'ils ont déjà roulé un peu trop vite dans une agglomération ou dans une rue étroite...

Dans certaines parties de villes ou de villages, il faut circuler à 70 à l'heure pour tuer un enfant qui était invisible. Dans d'autres, à 60 ou 40. Parfois, 20 km/h suffisent. Tout dépend de l'avenue ou de la rue dans laquelle on se trouve (largeur, encombrement,...).

Plus vite on roule et moins visibles sont les enfants (car il faut consacrer plus d'attention au trafic même). Apercevoir, en un éclair, une petite jambe qui disparaît derrière une camionnette en stationnement est peut-être possible à 50 à l'heure. A 60, c'est déjà moins sûr.

(Conseil Supérieur de la Sécurité Routière)