

Nos Vicinaux

Bulletin d'information
pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 158
MAI-JUIN 1972
27ème ANNEE

SOMMAIRE

- 2 L'année 1971 à la S.N.C.V.
- 5 Un nouveau système de blocage des portes des autobus.
- 7 La ligne électrique La Louvière - Manage disparaît.
- 10 Remise de décorations dans le Groupe du Brabant.
- 11 La fête des 4.000 jours sans accident à Liège.
- 12 Réunion du Service Général de la Sécurité.



La Grand-place d'Ypres.
(C.G.T. - Photo Esterhazy)

L'année 1971 à la S.N.C.V.

Résumé du Rapport présenté par le
Conseil d'Administration



AVANT-PROPOS

L'exercice social 1971 s'est terminé d'une manière encore plus défavorable que les précédents, confirmant ainsi les prévisions pessimistes formulées l'an dernier et selon lesquelles le déficit dépasserait largement les 700 millions de F en 1971.

Le mali atteint, en clôture d'exercice, le montant impressionnant de 759 millions de francs, y compris une rétribution de 43,5 millions, complémentaire aux recettes, allouée par la Société Nationale aux exploitants particuliers de services publics pour les décharger du risque commercial de leurs entreprises.

Du côté des recettes, le Gouvernement n'a pas autorisé le relèvement des tarifs, qui sont toujours à leur niveau de 1968, tandis que les dépenses d'exploitation ont augmenté à un rythme accéléré sous l'effet d'une programmation sociale d'une ampleur inhabituelle en faveur du personnel et de la hausse progressive du coût de la vie et des matières.

Toutefois, pour que les transports en commun puissent remplir la mission sociale et économique qui leur est impartie, il faut que leurs tarifs soient adaptés aux possibilités financières des usagers. Des considérations de rentabilité pure conduiraient à la suppression progressive de ces transports, à commencer par ceux des régions les plus défavorisées.

Il appartenait, dès lors, à l'Etat d'agir sans tarder en prenant les dispositions appropriées pour compenser l'insuffisance des recettes, rétablir l'équilibre du compte d'exploitation et permettre d'effectuer les investissements indispensables au maintien du service.

Un premier train de mesures a été lancé. La loi de finance du 21 décembre 1971 pour l'année budgétaire 1972 permet au Ministre des Communications de faire usage des crédits qui lui sont ouverts en vue de l'octroi à la S.N.C.V. des subventions indispensables à l'équilibre de son compte d'exploitation.

D'autre part, un projet de loi sera déposé incessamment, modifiant les statuts de la S.N.C.V. en vue de permettre d'opérer les renouvellements nécessaires par la voie d'emprunts garantis par l'Etat; ce projet autorise en outre l'Etat à faciliter l'acquisition d'installations, d'équipement et de matériel nouveau.

Le Conseil d'Administration formule l'espoir que la situation anormale actuelle puisse être régularisée à bref délai en dotant la S.N.C.V. d'une armature légale et statutaire nouvelle lui permettant de poursuivre sa mission dans l'intérêt de la collectivité nationale.

EXPLOITATION

Structure du Réseau

Lignes ferrées

Flandre Occidentale	67 km 823
Hainaut	175 km 657
Brabant	35 km 900

Tout le réseau 279 km 380

La S.A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han exploite une ligne affermée à traction non électrique d'une longueur de 5 km 400.

Services routiers

Services publics d'autobus.

Au 31 décembre 1971, 12.181 km de services publics étaient exploités directement par la S.N.C.V.

1.607 km de services publics étaient exploités par des fermiers.

Services spéciaux.

Durant l'année 1971, les services spéciaux d'autobus ont de nouveau augmenté tant en nombre qu'en longueur. Cette augmentation est principalement due à l'accroissement des transports pour écoliers, qui ont encore pris de l'essor, par rapport à l'exercice précédent, dans quasi toutes les régions du pays.

Au 31 décembre, il y avait ainsi 2.534 services spéciaux, dont 1.727 exploités par des fermiers; leur kilométrage total était de 58.918 km, dont 49.090 exploités par fermiers.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques	31.029.000
Services par automotrices	225.000
Services autobus	219.824.000
Tous services réunis	251.078.000

Evolution du trafic voyageurs

Le nombre de voyageurs transportés, qui avait encore diminué de 1,4 % en 1970, n'a plus fléchi que de 0,5 % en 1971. La stabilisation du volume de notre clientèle, que les résultats des derniers exercices laissaient prévoir, s'est ainsi confirmée en 1971.

En ce qui concerne les abonnements scolaires, la progression, qui était de 1,2 % en 1970, s'est accélérée en 1971 pour atteindre 3,8 %.

Très heureusement encore, le recul de 0,4 % constaté en 1970 pour les voyageurs ordinaires s'est transformé en une légère avance de 0,3 %.

PERSONNEL

Effectif

Sous les effets conjugués, d'une part, de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par nos véhicules, et, d'autre part, de la réduction de la durée du travail (41 1/2 h en moyenne par semaine à partir du 1er septembre 1971 au lieu de 43 h), l'effectif du personnel a été porté, au cours de l'année 1971, de

6.616 agents à 6.757, soit une augmentation de 141 unités.

Récapitulation des dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations	1.352.990.021 F
Charges sociales légales (ONSS)	437.243.174 F
Autres charges sociales légales	35.876.207 F
Charges sociales extra-légales	282.283.724 F
	<hr/>
	2.108.393.126 F

Allocation aux anciens agents

Le nombre de bénéficiaires d'allocations complémentaires a été de :

— retraite :	2.618 agents
— survie :	2.606 ayants droit
— invalidité :	692 anciens agents
— chômage :	395 anciens agents
	<hr/>
Total :	6.311 anciens agents et ayants droit

Epreuves psychotechniques et professionnelles

En 1971, il a été procédé à :

- 1.294 examens psychotechniques dont 1.166 examens d'embauchage;
- 191 examens professionnels de promotion pour les services techniques;
- 305 examens professionnels d'embauchage pour les services techniques;
- 175 examens classiques de promotion et de recrutement d'appointés;
- 70 examens de confirmation pour appointés.

INSTALLATIONS FIXES

Les travaux mentionnés ci-après ont été entamés en 1971 mais ne seront achevés qu'en 1972 :

- transformation du garage de Louvain en atelier pour le petit entretien;
- aménagement d'un atelier pour le petit entretien à Nivelles;
- installations sociales à Rocourt et construction d'une habitation;
- aménagement de l'habitation du dépôt et des installations sociales à Evere;

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31 décembre 1971

Transport par route

Autobus	2.095
Train routier	1
Autres véhicules	170

Transport par rail

Voitures motrices électriques « voyageurs »	219
Voitures motrices de service	10
Locomotives	6
Autorails et tracteurs	16
Voitures remorques	197

ACCIDENTS — PREVENTION ET GESTION

Accidents du travail

Le nombre d'accidents en service et sur le chemin du travail s'est élevé à 396, pour 350 en 1970, soit une augmentation d'environ 13,1 %.

Accidents tiers - rail

Une nouvelle diminution du nombre de kilomètres parcourus par les services ferrés, de l'ordre de 4,9 %, a entraîné une réduction équivalente du nombre d'accidents enregistrés dans la branche (1.509 en 1971 pour 1.581 en 1970).

Accidents tiers - route

Alors que le nombre de km parcourus en 1971 est supérieur de 1,3 % à celui de 1970, il n'a été enregistré que 5.626 accidents pour 6.140 en 1970, ce qui représente une **diminution de l'ordre de 8,4 %**.

Service médical du travail

On sait que le service médical du travail a commencé ses activités au sein de la S.N.C.V. le 1er avril 1971.

Dans un premier stade, les prestations suivantes ont été fournies :

Examens d'embauchage	689
Examens périodiques	5.493
Examens de reprise de travail	239

Résultats financiers et d'exploitation

Comme signalé dans l'avant-propos, la détérioration de la situation financière s'est fortement aggravée au cours de l'exercice 1971. Si les recettes ont connu une légère augmentation (34,8 millions de F), la majoration des dépenses a été importante (465,0 millions de F) tout particulièrement en ce qui concerne les salaires et les charges sociales.

En définitive, c'est un mali d'exploitation de 758,9 millions de F qu'enregistre la S.N.C.V. en 1971; en 1970 ce mali avait déjà atteint 328,7 millions de F.

*
**

Ces résultats ne sont guère encourageants, mais il convient de se rappeler que, depuis plusieurs années, tous les autres organismes de transports publics de notre pays connaissent les mêmes difficultés financières.

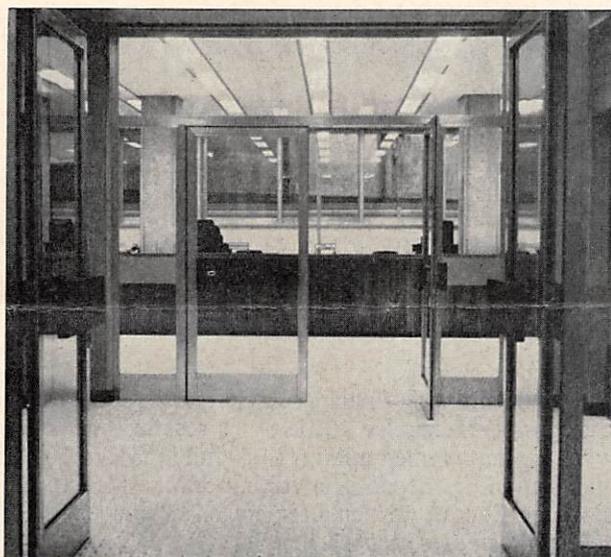
D'aucuns peuvent regretter cette situation, mais ces regrets sont stériles : dans tous les pays prospères et fortement industrialisés, les transports en commun sont devenus en fait des services publics dont le premier objectif n'est plus la rentabilité financière, mais la fourniture de prestations utiles à l'intérêt général, où l'élément social ainsi que des impératifs techniques priment l'aspect économique.

Le nouvel immeuble de la Direction du groupe d'Anvers

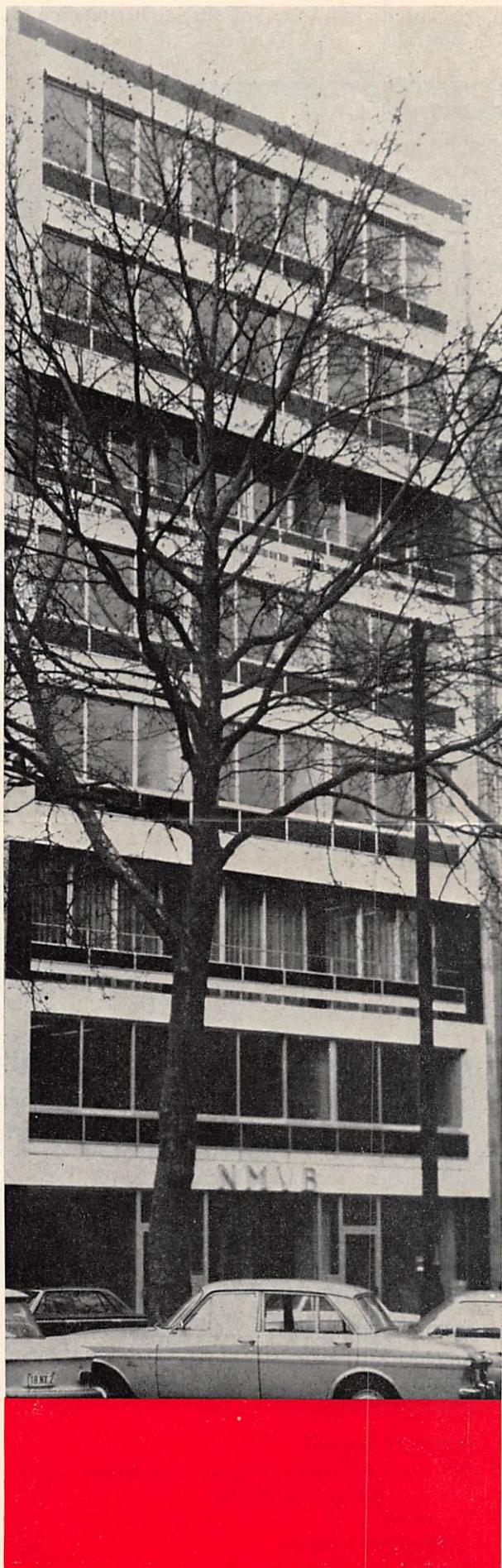
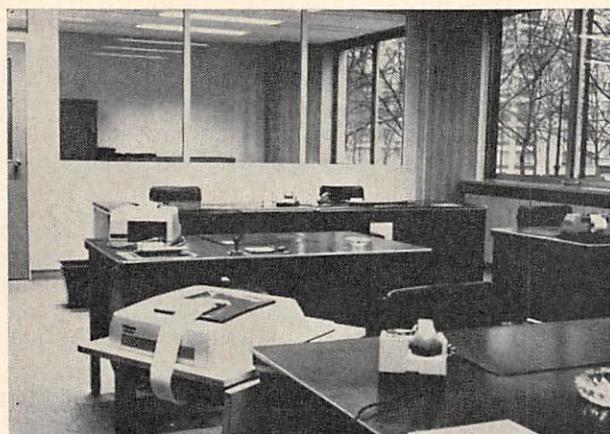
La séance du 2 mai dernier du Conseil d'Administration s'est tenue dans les locaux du nouveau bâtiment de la Direction régionale situé Italiëlei, 112, à Anvers.

Cet immeuble a été construit à l'endroit où s'élevait le vaste hôtel de maître datant de la belle époque et où cette Direction s'était installée en 1952.

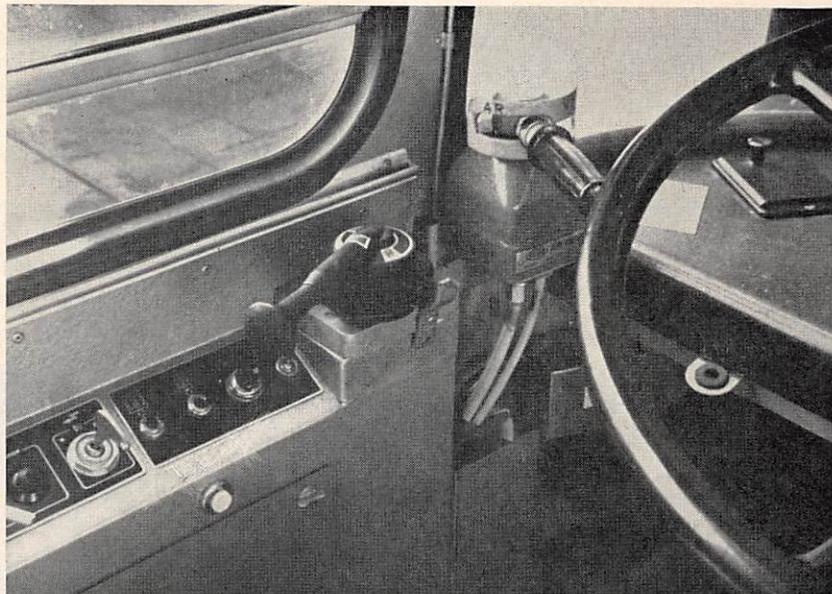
Pendant les travaux de démolition et de reconstruction, les bureaux avaient été transférés dans un immeuble de la Frankrijklei.



Les photos montrent le hall d'entrée, la façade et la présentation intérieure d'un local. La S.N.C.V. occupe le rez-de-chaussée et cinq des sept étages.



Un nouveau système de blocage des portes sur nos nouveaux autobus



Bouton de commande du frein de point d'arrêt.

Dans le n° 155 de novembre-décembre 1971, nous avons expliqué que sur les nouveaux autobus, la manœuvre du frein de stationnement — « le frein à main » — se faisait pneumatiquement à l'aide d'un robinet, ce qui supprime pratiquement tout effort de la part du conducteur.

Notre direction technique, poursuivant ses recherches en vue d'accroître encore la sécurité de nos véhicules, a mis au point un nouveau dispositif d'« inter-verrouillage » des manœuvres effectuées lors d'un arrêt normal.

Ce dispositif a été monté sur les autobus à partir de l'AB 3625 et sera progressivement mis en service sur les véhicules de cette série.

Voici, succinctement, en quoi consiste ce dispositif de sécurité :

Disons d'abord que ce dispositif n'asservit que la manœuvre de la porte de sortie, la porte d'entrée étant, par sa position, sous la surveillance directe du conducteur.

Lorsque l'arrêt a été demandé — coup de gong et témoin rouge —, le conducteur utilise le frein de service pour ralentir et arrêter son véhicule.

Lorsque l'autobus est arrêté, il doit serrer le frein de « point d'arrêt » en poussant sur le bouton spécial de commande.

S'il pousse sur le bouton avant l'arrêt complet du véhicule, le frein de point d'arrêt est inopérant.

Donc, le véhicule étant arrêté, le conducteur applique le frein « point d'arrêt » et, à ce moment, il peut relâcher la pédale du frein de service; il va se rendre compte que la pédale de l'accélérateur est également bloquée.

La porte de sortie étant encore fermée, le conducteur va, pour l'ouvrir, manœuvrer l'interrupteur de commande; mais s'il a manœuvré cet interrupteur avant d'avoir serré le frein de point d'arrêt, la porte ne s'ouvre pas.

Il est donc impossible d'ouvrir la porte de sortie aussi longtemps que l'autobus n'est pas complètement arrêté.

**

Par contre, pour repartir, le conducteur ne pourra débloquer le frein de point d'arrêt et l'accélérateur que quelques secondes après que la porte

de sortie aura été refermée, ce qui supprimera le danger de remettre le véhicule en mouvement alors que des voyageurs sont encore en train de descendre.

En lisant ceci, certains auront l'impression que la manœuvre est compliquée et demandera, à chaque arrêt, une attention soutenue du conducteur. En réalité, la succession des gestes à accomplir est parfaitement logique et ne change en aucune façon les habitudes d'un conducteur agissant correctement.

Ce n'est qu'en cas de distraction occasionnelle de celui-ci que les dispositifs de sécurité interviendront, ce qui l'obligera à recommencer la manœuvre, mais cette fois correctement.

NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE :

La Grand-Place d'Ypres fut presque complètement détruite au cours de la guerre 1914-1918. La reconstruction des célèbres Halles, d'après les plans originaux, n'a été terminée qu'en 1956. Aujourd'hui, dix lignes vicinales d'autobus partent ou passent par la Grand-place de cette ville millénaire.

(C.G.T. - Photo Esterhazy)



J'aime les hommes qui sont droit dans leurs souliers.

DAMME, TEMOIN SILENCIEUX

Nous conseillons vivement aux pensionnaires de « Zonnebloem » et aux locataires de nos appartements de Koksijde, Wenduine et Blankenberge de consacrer une demi-journée à la visite de Damme.

*
**

Damme n'est plus aujourd'hui qu'un paisible village de 2.000 habitants, mais elle a un passé prestigieux.

Située sur le large bras de mer du Zwin, Damme fut promue, en 1180, au rang de ville libre par Philippe d'Alsace, avec droit d'autogestion.

La ville obtint ainsi un collège d'échevins et jouit, en plus, d'importants privilèges économiques.

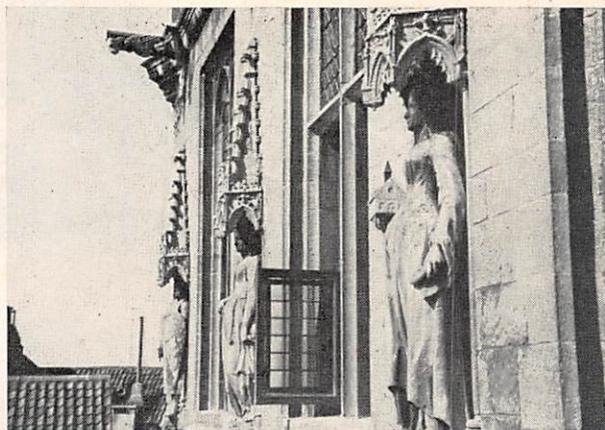
A la suite d'un début d'ensablement du Zwin, les grands bateaux qui desservaient Bruges, ne purent plus dépasser Damme. La localité changea rapidement de visage et, après quelques années, fut entourée de nouveaux murs d'enceinte, avec de nouvelles portes et des fossés de fortifications.



L'hôtel de ville de Damme (Photo E. Roels).

Durant deux siècles, Damme fut un port florissant où le bien-être matériel favorisait une remarquable activité de la vie culturelle.

La majorité des immeubles qui, aujourd'hui encore, font la fierté de Damme, datent de cette période. Entre autres, sur la Grand-Place du Marché, l'élégant hôtel de ville avec son double escalier en avant-corps et sa balustrade ajourée et la statue de Jacob van Maerlant, le plus ancien et un des plus grands poètes flamands.



Détail de la façade (Photo V.d. Eede).

Il faut également visiter l'hôpital St-Jean, l'église Notre-Dame avec ses massives tours carrées, sanctuaire devenu trop vaste pour une cité diminuée, ainsi que les vieilles maisons patriciennes telles que « de Grote Sterre », « de Slotel » et « St-Jan ». Non loin de là, s'élèvent les anciennes bâtisses de la grande ferme St-Christophe et, sur une rive du canal, se dresse un moulin tout blanc, qui attire les photographes. Près du marché, une plaque rappelle que le 3 juillet 1468, entre cinq et six heures du matin, dans la demeure du bailli Eustache Weydts, l'évêque de Salisbury bénit solennellement l'union de Charles le Téméraire avec Marguerite d'York. L'apogée de deux siècles de prospérité est atteinte à cette époque.

La tranquille ville de Damme, où Jacob van Maerlant semble encore méditer sur le fabuleux passé de cette cité jadis si active, attend votre visite.



LES AVEZ-VOUS CONNUS ?

Cette photo, qui nous a été envoyée par J.B. Hulster, receveur pensionné (Cureghem), a été prise en 1919, à l'Espinette Centrale (Brabant).

De gauche à droite : son père, Hulster Lucien, portant un uniforme datant d'avant la guerre de 1914 avec ses boutons de cuivre et le képi orné de galons dorés et portant une roue surmontée de deux ailes; ensuite : Charles Musch, receveur (dépôt de Cureghem), Morein, conducteur (Cureghem), Henri Van Zeebroeck, receveur (Cureghem), probablement le conducteur Dirickx (La Roue), puis Carchon, conducteur (Cureghem) et un receveur non identifié.

Les services électriques n^{os} 32 - 33 - 35 et 39 desservant La Louvière et Manage disparaissent définitivement



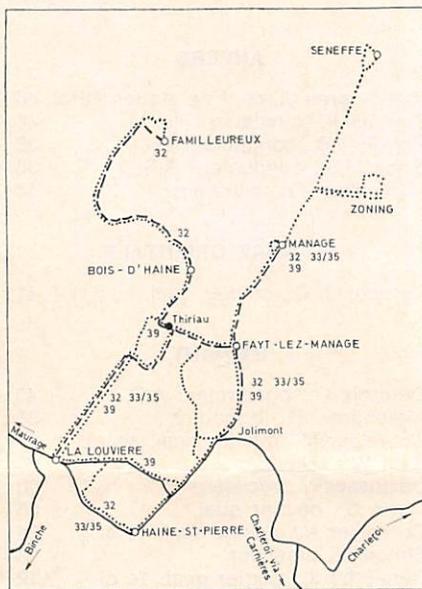
Le tram 32 devant la gare de Manage.

La substitution d'un service public d'autobus à la ligne électrique Manage - Jolimont - La Louvière - Familleureux a été admise en principe au cours de la séance du Conseil d'Administration du 6 avril 1971.

Cette modification d'exploitation était demandée par tous les milieux de la région, étant donné notamment les problèmes causés par la circulation dans certaines artères étroites de La Louvière mises à sens unique et où le tram circulait à contresens.

Quelques mois plus tard, en septembre 1971, l'aménagement du pont 34, à Familleureux, exigea le remplacement partiel, mais immédiat, par un service d'autobus, de la section Familleureux (S.N.C.B.) à Bois-d'Haine (Pont du Thiriau) de la ligne électrique 32.

Le 28 mai 1972, lors de la mise en application des nouveaux horaires, il a été procédé au remplacement complet des lignes électriques 32, 33, 35 et 39.



— : Lignes ferrées à maintenir.
 - - - : Lignes ferrées à démonter.
 : Services d'autobus de substitution.

Les installations ferrées de la section La Louvière - Haine-St-Pierre ne seront pas démontées, puisqu'elles continueront à être utilisées par

les lignes électriques Charleroi - Anderlues - Bracquegnies (30 - 31) et Charleroi - Mauraage (80).

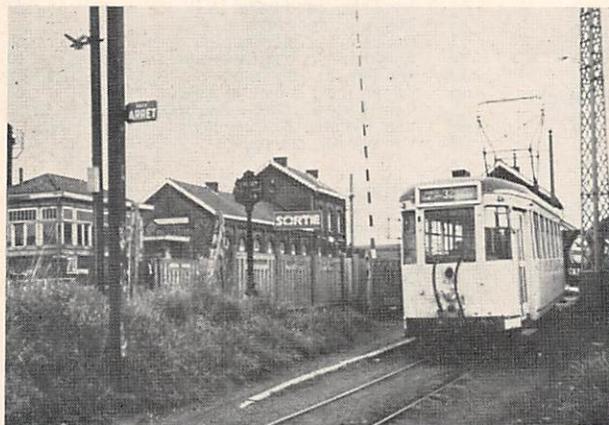
Ajoutons que la S.N.C.V. a décidé de prolonger une de ces lignes d'autobus de remplacement de la gare de Manage jusqu'à la gare de Seneffe, pour desservir une partie du parc industriel de cette localité.

En ce qui concerne le dépôt de La Louvière, les voitures électriques continuent à assurer le service vers Binche, Anderlues et Trazegnies, avec les lignes 30-31, 36, 80-82.

*
*
*

C'est en 1891 que le tram à vapeur a, pour la première fois, quitté Manage pour atteindre Haine-St-Pierre, Bracquegnies et Morlanwelz.

En 1907, la traction électrique fut inaugurée entre Haine-St-Pierre et La Louvière et entre La Louvière et La Croÿère et, en 1910, le tram électrique est allé de Bois-d'Haine à Familleureux. Encore une page de l'histoire vicinale que l'on peut tourner.



Le tram 32 à son terminus de la gare de Familleureux (photo prise avant le 27 septembre 1971).



Le tram 33 au lieu-dit « Drapeau Blanc » à La Louvière.

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

Naissances

ANVERS

Kurt chez Peeters G.E. (Malines)
Veerle chez Loots Fr. (Ekeren)
Katrín chez Aerts F. (Minderhout)
Karen chez Hendrickx K. (Hoogstraten)

FLANDRE ORIENTALE

Godelieve chez De Bruycker G. (Westrem)
Patrick chez Lambrecht E. (Elversele)
Geert chez Claus Honoré (Destelbergen)

HAINAUT

Fabrice chez Demoiny J. (Fleurus)
Martial chez Anckaert J.-P. (Bouffloulx)
Cathy chez Visconti G. (Marcinelle)
Karl chez Rogie G. (Thuillies)
Andy chez Codde A. (Buvrines)
Karine chez Hismans W. (Anderlues)
David chez Van Hemelryck E. (Mons)
Fabrice chez Dupont Cl. (Hornu)
Dominique chez Depris D. (Jumet)

NAMUR - LUXEMBOURG

Christian chez Renard R. (Onoz)

LIEGE

Nancy chez Vandebosch J. (Bressoux)
Carine chez Lekaene M. (Hannut)
Fabien chez Alexandre J. (Jemeppe)
Myriam chez Delmartino E. (St-Nicolas/Liège)

BRABANT

Dirk chez Vandecauter M. (Kessel-Lo)

LIMBOURG

Bart chez Vanspauwen E. (Beverst)
Roger chez Weetjens H. (Dilsen)
Gunter chez Kenis F. (Paal)
Nathalie chez Eurlings W. (Lanaken)
Chantal chez Smeets J. (Maasmechelen)
Stijn chez Louwagie J. (Tongres)
Geert chez Ballet M. (St-Lambrechts-Herk)
Vera chez Vanderheyden G. (Boorse)

FLANDRE OCCIDENTALE

Vanessa chez Gunst E. (Ostende)
Laurence chez Daels J.-M. (Mouscron)
Valérie chez Bekaert E. (Courtrai)
Tania chez Waeghe F. (Bruges 1)
Stefan chez Tyberghin P. (Nieuport)
Sandrine chez Senesaël A. (Bruges 1)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle Jaspers M. a épousé Gielens C.

ANVERS

Verstappen Fr. a épousé Mlle Vansant M.
Van de Pol J.C. a épousé Mlle Meerts M.

HAINAUT

Gallez G. a épousé Mlle Dufeignies G.

NAMUR - LUXEMBOURG

Milquet D. a épousé Mlle Thiry M.-H.

LIEGE

Hougardy C. a épousé Mlle Hayez Ch.
Dekimpe J.C. a épousé Mlle Lepers E.

BRABANT

Gijssels G. a épousé Mlle Willems J.
Spitaels E. a épousé Mlle Verbeurgt Fr.
Lemmens M. a épousé Mlle Deschuyteneer C.

LIMBOURG

Sijmons W. a épousé Mlle Saenen M.

FLANDRE OCCIDENTALE

Verhaegen L. a épousé Mlle Casier V.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mars-avril 1972

Années
de service

ANVERS

Van Dooren J., chef de station 1e cl. 46
Peeters P., ouvrier d'élite 41
Van Es J.B., conducteur él. 36
Cools J.B., conducteur A.B. 35
Vervecken Fr., piocheur 18

FLANDRE ORIENTALE

Vereecken O., ouvrier qual. 41

HAINAUT

Delcroix O., conducteur A.R. 49
Malengrez P., brigadier 38
Coutellier M., ouvrier qual. 1e cl. 37
Petit W., brigadier 36
Desfosses V., receveur 36
Gerin G., ouvrier qual. 35
Coutellier A., ouvrier qual. 1e cl. 34
Simon L., piocheur 26
Demiërbe J., ouvrier qual. 1e cl. 12

NAMUR - LUXEMBOURG

Froment J.B., ouvrier d'élite 38

LIEGE

Ferette D., conducteur él. 21

BRABANT

De Gieter D., conducteur él. 42
Jacobs J., receveur 41
De Schouwer J., manœuvre 40
Nackaerts J., commis 40
Huybrechts P., receveur 39
Doudelet J., ouvrier qual. 1e cl. 39
Laurent H., brigadier 39
Lamal N., chef receveur 38
Geysens Fr., receveur 38
Claessens E., manœuvre 37
Van den Bosch A., ouvrier qual. 36

LIMBOURG

Kuppens V., chef de service 2e cl. 49
Engelbosch J., brigadier 49
Buekers G., ouvrier qual. 1e cl. 42

FLANDRE OCCIDENTALE

Tiege H., conducteur A.B. 42
Dalle L., ouvrier semi-qual. 40

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

Age

ANVERS

Velaers M., receveur 50

FLANDRE ORIENTALE

De Meester F., chef de service de 2e cl. 48

HAINAUT

Gillard L., sous-chef de bureau 63
Ménart L., commis 47

LIEGE

Gutman J., ouvrier semi-qualifié 58

ALLOCATAIRES C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

ANVERS

Vandendriessche H., ouvrier qual. 72
Van Geel J., conduct. électr. 64
Maes A., machiniste 81
Krijnen A., piocheur 71
Van Dooren A., ouvrier qualifié 88
Vangeel G., receveur 63
Michiels J.B., piocheur 85
Kerremans L., machiniste 91

FLANDRE ORIENTALE

De Steur E., conducteur élec. 68
De Cloet M., ouvrier qualifié 71

HAINAUT

Solvel Y., receveur 51
Moine E., ouvrier qual. 1e cl. 56
Bar E., contrôleur 76
Charlier J., receveur 77
Delgutte J., conduct. électr. 69
Courteville E., brigadier 82

NAMUR - LUXEMBOURG

Turmes A., ouvrier qual. 1e cl. 62
Detry F., chef d'atelier 1e cl. 66

LIEGE

Mommer Th., conducteur électr. 91
Blistin A., ouvrier semi-qual. 65
A Castro W., piocheur 77

BRABANT

Vergalle L., machiniste de 1e cl. 84
Harcq A., conducteur A.R. 73
Herbiest A., receveur 59
Pollenus A., conduct. électr. 87
Lannoo P., receveur 53
Mans L., conducteur A.R. 87
Tonus J., receveur 72
Du Bois M., receveur 55
Sansdrap F., chef receveur 69
Wauters E., manœuvre 83
Bogemans F., ouvrier qual. 65
Van Hove G., chef de service 2e cl. 83
Van Nuffelen A., chauffeur 76
Van Hie R., manœuvre 91

LIMBOURG

Liefsoons J., ouvrier qual. 1e cl. 70
Kempeneers H., chauffeur 85
Paque H., piocheur 78
Janssen H., commis de 1e cl. 81
Wijnants Ch., piocheur 77

FLANDRE OCCIDENTALE

Hacke G., receveur 69
Vandevelde A., conduct. électr. 80
Covemaeker G., piocheur 69
Catty G., chef receveur 72
Borgoo C., contrôleur 74
Boucquez G., ouvrier qual. 74
Kellner H., receveur 76

Administration Centrale

GEORGES BERTRAND A LA PENSION

C'est le 5 août 1931 que Georges Bertrand était entré en service. Il a fait toute sa carrière à l'imprimerie où il a dû s'initier aux procédés les plus divers depuis celui de la pierre lithographique; ses chefs l'ont toujours apprécié pour sa bonne volonté et son obligeance.

Il a fait ses adieux à ses collègues le 25 avril dernier; nous lui souhaitons une heureuse retraite.

Hainaut

DECES DU DOCTEUR MORET, MEDECIN-CONSEIL DU GROUPE DU HAINAUT

Le 16 mai 1972, le décès inopiné du Docteur Moret a été appris avec émotion dans le Groupe du Hainaut. Les agents qui l'ont connu, ont pu apprécier les capacités professionnelles, le diagnostic sûr et les grandes qualités de cœur de cet éminent praticien.

Pendant 40 ans, il fut le précieux collaborateur de la S.N.C.V.

Nombreux sont les agents et même les membres de leur famille auxquels il dispensa gracieusement ses soins et ses conseils et qui lui doivent la santé.

Aussi nombreux furent ceux qui tinrent à lui rendre un ultime hommage le jour de ses funérailles.

Limbourg

49 ANS DE SERVICE M. J. ENGELBOSCH, Brigadier

Le tram à vapeur était encore dans sa période de gloire lorsque M. J. Engelbosch entra au service de la S.N.C.V. le 23 septembre 1923.

A cette époque, il ne pouvait guère prévoir que durant la longue carrière qu'il allait faire à l'atelier de Hasselt, il connaîtrait des modes de traction très variés.

En effet, après avoir assuré pendant près de 10 ans l'entretien des machines à vapeur, il lui fallut passer à l'autorail; nous songeons spécialement à la série AR 291-296 qui fut construite à Hasselt. Ensuite vinrent les motrices électriques, puis les autobus, ce qui, chaque fois, demanda une certaine adaptation.



J. Engelbosch.

Nous souhaitons de tout cœur à M. Engelbosch, qui a pris sa retraite comme brigadier, de pouvoir jouir encore longtemps d'un repos bien mérité.

**

49 ANS DE SERVICE M. V. KUPPENS,

Chef de mouvement de 1ère cl.

C'est au dépôt de Bree, sur la ligne Bourg-Léopold - Maaseik, que Victor Kuppens a commencé sa longue carrière, le 1er août 1923.

Après quelques mois, il fut transféré au dépôt de Hasselt où il fut mis en service sur les diverses lignes qui avaient le chef-lieu de la province comme point de départ.



V. Kuppens.

En 1927, il accomplit son service militaire et, à son retour, il fut affecté au bureau des Voies et Travaux.

En 1931, il revint au Mouvement.

Pendant quelques années, il assura le service « marchandises » au départ de Hasselt comme chef-receveur.

Nommé chef de station de 1ère cl. en 1943, il obtint encore deux promotions, celle de chef de mouvement de 2ème cl. en 1957, puis celle de chef de mouvement de 1ère cl. en 1965.

M. Kuppens pense encore souvent au bon vieux temps de la vapeur quand tout marchait plus calmement et que l'on prenait le temps de vivre. Nous lui souhaitons une retraite longue et heureuse.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Un employé de la Direction m'a raconté que son épouse s'était vu refuser l'accès d'un autobus à cause de son petit chien. Pour me convaincre, ce collègue sortit une photo de son portefeuille où les deux victimes étaient réunies; mais son pouce cachait entièrement le petit animal et, un instant, j'ai cru qu'il tenait, avant tout, à me faire connaître sa femme, d'ailleurs très sympathique.

CONDUCTEUR : C'était vraiment un petit chien !

Dans les autobus, c'est facile : on n'y accepte que les petits chiens, non dangereux, qui peuvent être tenus sur les genoux des voyageurs ou sous la banquette.

B. : C'est exact et ils sont transportés gratuitement. Et, de grâce, que les « anciens » oublient cette notion périmée du poids de 3 kg dont on ne parle plus depuis longtemps.

En outre, lorsqu'on dit « petit », il ne s'agit pas uniquement des minuscules « chiens papillons » qui tiendraient dans un sac de dame; un chien comme le célèbre MILOU, de Tintin, a le droit de monter dans un autobus et sans payer, quand il accompagne son maître.

C. : Mille sabords, comme dirait le capitaine Haddock; je suis de votre avis !

B. : Pour les trams, cela me paraît aussi clair : les grands chiens ne sont admis que sur les plates-formes, à condition qu'ils soient muselés et tenus en laisse, et on paiera pour eux 50 % du prix du billet; quant aux petits chiens, ils se tiendront sagement sur les genoux de leur maîtresse ou sous la banquette.

C. : Il paraît qu'une fois venue la belle saison, beaucoup de chiens sont abandonnés par des citadins, désireux d'être libres pendant les vacances.

B. : C'est parfaitement scandaleux !

C. : Oui, je ne parviens pas à comprendre comment on peut rester insensible et abandonner un chien qui a été votre ami.

B. : A propos, avez-vous vu les grandes affiches publicitaires de cubes de viande pour chiens ?

C. : Oui, ils sont appétissants.

B. : Cela me fait penser à ce Bruxellois, qui était en villégiature en Ardenne, il y a une vingtaine d'années, dans un petit village. Il y avait là un épicier-coiffeur et pendant que le figaro d'occasion préparait la mousse, le Bruxellois en congé payé remarqua un chien qui, assis, auprès de sa chaise, le regardait fixement.

— « Qu'est-ce qu'elle a, cette bête, à me regarder comme ça ? »

Le barbier répondit d'un air indifférent :

— Ce chien est toujours là. Vous comprenez, quand il m'arrive d'enlever un bout d'oreille...

— Eh bien ?

— Eh bien, c'est lui qui le mange !

Remise de décorations à Cureghem

C'est devant une nombreuse assistance réunie dans le réfectoire de l'atelier de Cureghem que le 22 avril dernier, M. Peerts, Chef de Groupe, fit son entrée, accompagné de M. Janssens, Inspecteur principal, de MM. Op de Beeck et Dubois, Inspecteurs techniques, et des cadres de la direction régionale.

Dans son allocution, M. Peerts rappela que les nombreux agents qui fêtaient aujourd'hui leurs 35 années de travail à la S.N.C.V., étaient entrés en service en 1936, période d'agitation sociale en Europe, qu'ils avaient connu les transports surchargés pendant la guerre et qu'ils avaient dû s'adapter aux réformes de structure, mais qu'en contrepartie ils avaient obtenu d'importantes améliorations de leur rémunération et une réduction importante des heures de travail.

Puis il évoqua la situation dans laquelle se trouve la Société Nationale en matière de tarifs, ainsi que l'incidence financière des diverses programmations sociales, les rémunérations du personnel représentant plus de 70 % des dépenses « Heureusement, souligna M. Peerts, depuis cette année nous sommes aidés par



M. Peerts décore M. Chrispeels, contrôleur, des palmes d'or de l'ordre de la Couronne.

l'Etat. Il nous appartient maintenant que la régularité de nos services est de plus en plus compromise par les difficultés de circulation, d'améliorer la qualité et l'entretien de notre matériel et surtout de nous montrer toujours courtois envers la clientèle qui nous reste fidèle. D'autre part, pour la première fois depuis longtemps, l'effectif du personnel tend à répondre aux besoins ». M. Peerts excusa l'absence de M. Barbier, ingénieur en chef des Ateliers, en voyage d'étude. Il félicita les agents et leur famille au nom du Conseil d'Administration, de M. le Directeur Général et du sien.

Les jubilaires furent alors appelés et décorés l'un après l'autre par M. Peerts; l'exécution de la Brabançonne clôtura la partie officielle.

C'est en musique et en chanson que se poursuivit la fête, grâce à l'excellente formation de M. Gay dont le répertoire est très varié et qui présenta deux jeunes chanteuses aux voix pleines de promesses, Ariane et Francine, aussi agréables à regarder qu'à entendre !

Une fois de plus l'intendance a bien suivi et l'assemblée fut ravitaillée excellemment en sandwiches bien garnis et en bière fraîche sous l'œil vigilant de Mmes Brocké et De Jonghe.

Bref, une belle cérémonie dont se souviendront agréablement les décorés de l'année 1971.

ORDRES NATIONAUX

ORDRE DE LA COURONNE

Palmes d'or

Chrispeels J., contrôleur.
Peeters Fr., contrôleur.
Pillet V., contrôleur.

Palmes d'argent

Vandermeirssche C., ouvrier d'élite.

Médaille d'or

Kerckhoven F., conducteur AB.
Van Assche L., receveur.
Vanderpoorten Ph., conducteur AB.
Bogemans Fr., ouvrier qual.
Haine H., conducteur AB.
Humblet J., conducteur AB.
Michaux G., conducteur AB.
Vander Biest A., receveur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ANS DE SERVICE

Médaille de 1ère cl.

Tuyaerts E., conducteur AB.
Van Pee V., conducteur AB.
De Becker L., conducteur AB.
De Ro G., conducteur AB.
Geeraerts J., ouvrier qual.
Smismans A., conducteur électr.
Segers R., ouvrier semi-qual.

25 ANS DE SERVICE

Médaille de 1ère cl.

Derideaux L., Franqui F., Thomas L., Vanderheyden J., Pauwels J., Nackaerts X., Verbustel M.

Médaille de 2ème cl.

Buekens M., Cornelis J., De Buck G., De Bot E., De Vos J., De Vroede J., Fieremans F., Jacobs M., Taelmans J.B., Van der Kelen J., Vandermeersch K., Mahauden A., Bouchez R., Cautaerts R., De Bast A., Danau M., De Boeck P., De Dobbeleer F., De Dobbeleer J., De Greef A., De Maeght A., De Ridder J., D'Hoe A., Elskens J., Jacobs F., Kestens R., Kesters J., Lanneer M., Mambourg G., Moortgat K., Moins F., Moriau R., Moons E., Piron J.B., Segers J., Smet P., Van Belle N., Vandernoot G., Van der Stappen H., Van Hoolant R., Fontinois A., Antonus A., Gellens P., Haymal P., Aubry N., Dagniau J., Dumortier L., Pologne L.



M. Peerts décore P. Haine, conducteur A.B., de la médaille d'or de l'ordre de la Couronne.

LES FETES DE LA SECURITE AU GROUPE DE LIEGE

1000 et 4000 jours sans accident



Les 19 et 26 mars dernier, le groupe de Liège a fêté l'équipe n° 2 (personnel roulant des dépôts de Bassenge et d'Oreye) pour 4 000 jours sans accident, et l'équipe n° 4 (personnel des dépôts d'Omal, Verlainne et Wanze) pour 1.000 jours sans accident.

En raison du nombre des invités, un local plus vaste que la salle de réunion du dépôt de Liège Saint-Gilles dut être choisi à l'extérieur des installations vicinales.

Autour de M. Botton, Chef de Groupe, étaient réunis MM. Follon et Tissen, représentants du Service Général de la Sécurité, les différents chefs de service, et Mlle Cobraville, assistante sociale.

Après l'apéritif, M. Lebrun, chef de la sécurité, souhaita la bienvenue à l'assistance, fit le point de la situation puis signala que, pour 1971, le groupe a remporté le trophée « Comte Louis de Lichtervelde » et est, pour la troisième fois, vainqueur de la grande campagne « Ordre ». Il félicita ensuite les lauréats et souhaita à tous un souvenir agréable de la fête.

M. Follon, Inspecteur principal adjoint, représentant la Direction Générale, prit ensuite la parole pour féliciter le personnel pour les nouvelles performances qui viennent s'ajouter au long palmarès déjà enregistré par le groupe de Liège dans le domaine de la prévention des accidents.

Après avoir rappelé que toute œuvre humaine, quelle qu'elle soit, est perfectible, M. Follon traita ensuite du comportement humain dans les circonstances du travail et insista sur le fait que, dans le domaine de la circulation routière, il faut être doublement prudent : une fois pour soi-même et une fois pour les autres. Il poursuivit en recommandant un comportement prudent spécialement vis-à-vis des enfants-voyageurs tant à l'approche des points d'arrêt qu'au moment du démarrage.

Vint alors le discours de M. Botton, Chef de Groupe, qui dit son admiration pour les brillants succès remportés par le groupe, félicita les deux équipes à l'honneur et associa les épouses à l'hommage rendu aux agents.

Il remercia MM. Follon et Tissen dont le dévouement à l'échelon national n'est plus à décrire. Il souligna l'attachement dévoué des chefs et des représentants du personnel à la cause de la sécurité.

M. Botton fit alors part de l'une ou l'autre réflexion personnelle sur la sécurité au travail. Il suggéra notamment que le groupe Namur-Luxembourg délègue certains agents dans les installations du groupe de Liège, pour qu'ils puissent se rendre compte, sur place, des efforts réalisés. Rien, dit-il, n'interdit d'imaginer que, lors du prochain concours, le groupe de Liège soit talonné par son voisin et qu'il aura à cœur de ne pas se laisser surprendre sur la ligne d'arrivée, en maintenant en permanence ses installations dans un état de propreté et de sécurité impeccable.

S'adressant plus particulièrement aux conducteurs, M. Botton déclara ensuite que la tentation du relâchement au volant d'un autobus est forte lorsque rien ne se passe ou plutôt lorsque tout va bien. Il leur demanda de lutter contre cette tentation et les mit en garde contre les imprévus tels que l'imprudence naturelle des enfants ou de certains piétons.

Il fit ensuite part d'une très belle initiative d'un adjoint au chef de sécurité d'un groupe voisin qui est à la base d'une campagne de lutte contre l'accident de la circulation, campagne organisée avec l'adhésion volontaire des conducteurs d'autobus qui se sont engagés, durant une période de 4 mois, à apporter le meilleur d'eux-mêmes dans cette action.

Quant à la sécurité au travail, en dehors de la présence au volant, elle est conditionnée notamment par l'absence de précipitation : précipitation en descendant du véhicule ou en y montant, précipitation en traversant les installations vicinales ou les autres endroits de changement d'agents en service.

Il termina en réitérant, au nom de M. le Directeur Général et de M. l'Inspecteur Général, les félicitations méritées pour les résultats acquis.

Ce discours fut longuement applaudi.

M. Botton félicita alors personnellement chacun des lauréats à qui il remit un cadeau-souvenir et quelques douceurs pour la famille.

En fin de séance, un représentant du personnel, tint à remercier la direction et s'associa à l'hommage qui avait été rendu aux agents à l'occasion des succès remportés.



Quelques tables d'agents de la Hesbaye.



Le coin de Bassenge.

La séance annuelle du Service général de la Sécurité

**Le groupe de Liège remporte le trophée « Président Louis de Lichtervelde »
et la « Campagne Ordre 1971 »**

C'est habituellement au mois de mars que le Service Général de la Sécurité lance ses invitations aux divers chefs de sécurité du réseau vicinal, lesquels, en accord avec leur adjoint et avec l'autorisation du chef de groupe, désignent les agents qui viendront à Bruxelles représenter les équipes classées en ordre utile.

Ces délégués sont généralement changés chaque année car le déplacement est apprécié; en effet, si beaucoup d'agents viennent de temps à autre à Bruxelles, la plupart n'ont jamais franchi le seuil des bâtiments de l'administration centrale.

Cette année, c'est le mardi 11 avril, qu'après avoir été accueillis par M. Follon et ses adjoints, MM. Dewals et Tissen, les représentants des équipes prirent place, peu avant 11 heures, dans la vaste salle de réunion du nouveau bâtiment. Quelques instants plus tard, M. Storme, Président du Conseil d'Administration, M. Van Autgaerden, Directeur Général, M. Valcke, Inspecteur Général, M. Henrard, Directeur des services techniques et M. Mornard, Ingénieur en Chef, s'installèrent au bureau.

M. Valcke ouvrit la séance en exprimant sa gratitude à M. le Président Storme pour la fidélité avec laquelle il vient présider à la remise de récompenses aux équipes particulièrement méritantes en matière de sécurité.

« Comme vous avez pu le constater, continua l'Inspecteur Général, à la lecture du rapport annuel, les résultats n'ont pas été aussi brillants que ceux de l'exercice précédent.

Le nombre total des accidents avec chômage en service pour les agents salariés est passé de 131 en 1970 à 158



M. Van Autgaerden félicite M. Crutzen, délégué du mouvement d'Eupen.

en 1971. Pour 100 agents en service, il y eut 2,3 accidents en 1970 et ce nombre est monté à 2,7 en 1971.

Heureusement, cette aggravation n'est pas générale pour tous les groupes. Ceux qui étaient arrivés à des résultats particulièrement remarquables les ont pratiquement conservés. D'autres ont réussi à améliorer leur situation au cours de 1971. Un groupe cependant, celui du Hainaut, n'a pas pu suivre le mouvement et la situation s'y est détériorée au point de compter plus d'accidents que l'ensemble des autres groupes du réseau.

Un effort particulier y a été entrepris dès le début de cette année en vue de redresser la situation et j'espère que les résultats encourageants enregistrés jusqu'à ce jour se maintiendront et s'amélioreront encore à l'avenir.

M. Valcke adressa alors ses félicitations aux équipes qui ont dépassé le seuil des 1.000 - 2.000 - 3.000 et 4.000 jours sans accident chômant. Il fit encore allusion aux accidents sur le chemin du travail dont le nombre total est de 53 en 1971 et de 55 en 1970. *« Malheureusement, nous déplorons deux morts en 1971 alors qu'il n'y en avait pas en 1970 ».*

M. Valcke pria ensuite M. Storme de prendre la parole; celui-ci prononça, en néerlandais, un discours dont nous donnons la traduction des passages essentiels.

Messieurs,

« Quand j'ai présidé pour la première fois en 1968, la réunion annuelle du Service Général de Sécurité, j'ai attiré votre attention sur le fait que nous étions entrés dans une période plus difficile encore que la précédente. Nous savons que l'œuvre de prévention est une œuvre de persévérance, qui ne tolère aucun relâchement et où des désillusions, dans les résultats acquis, ne peuvent manquer d'arriver.

Monsieur l'Inspecteur Général vient, à l'instant, de vous signaler que le nombre d'accidents de travail a augmenté en 1971, mais il a fait remarquer, à juste titre, que le taux de gravité a diminué sensiblement ce qui est notre souci principal et, dans le cas présent, peut être considéré comme un revers positif de la médaille.

Au nom des membres du Conseil d'Administration, je tiens à féliciter les groupes qui sont parvenus à améliorer encore leur résultat et je fais un appel urgent aux groupes où les résultats furent moins bons, afin qu'ils poursuivent plus que jamais et sans relâche leur action préventive ».

M. le Président rappelle ensuite que lors de la publication du Règlement Général pour la protection du travail en 1946 et en 1947, la prévention était surtout orientée vers le matériel qu'elle s'efforçait de rendre « inoffensif pour l'homme ». Aujourd'hui, grâce à l'évolution de la technique, la prévention des accidents est principalement orientée vers l'homme lui-même.

Deux facteurs importants qui se reproduisent constamment, peuvent être identifiés comme suit :

— en premier lieu le facteur personnel : il s'agit de la combinaison des éléments caractéristiques de la per-



M. J. Defossez (mouvement d'Andenne) reçoit les félicitations de M. Henrard, Directeur.

sonnalité de l'ouvrier et des rapports que celui-ci entretient avec son milieu de travail.

— en second lieu, le facteur du risque du travail : il s'agit de tous les actes du travailleur lui-même ou de ses camarades, qui sont de nature à l'exposer à ce risque.

Il en résulte que tous ceux qui s'occupent de l'œuvre de prévention et surtout tous ceux qui portent la responsabilité de l'exécution des travaux, doivent tenir compte du caractère de chaque travailleur.

M. le Président fait ensuite la description de quelques types de travailleurs : par exemple, les insoucians qui refusent d'admettre le danger, les indifférents qui utilisent rarement les dispositifs de sécurité, les fatalistes qui sont convaincus de ne pouvoir échapper à leur destin lorsqu'ils sont en présence du danger.

« J'ai voulu souligner, continua M. Storme, ces quelques exemples de caractère pour vous démontrer qu'il est nécessaire de continuer à frapper sur le même clou. Je conçois parfaitement que ceci n'est pas une tâche facile, pourtant c'est l'unique méthode pour faire accepter par tout le monde cette attitude de sécurité, dont je vous ai entretenu plus longuement l'année dernière. »

M. Storme termina en faisant un pressant appel à chacun en vue d'une pleine collaboration dans cette lutte contre les accidents, qui a comme premier objectif le bien-être de tous les membres de notre société.

Par leurs applaudissements, les délégués firent comprendre qu'ils répondraient à l'appel du Président.

Ce fut alors M. le Directeur Général qui exposa, en français, le thème principal des idées exprimées par M. Storme; il le fit en ces termes :

Messieurs,

« Deux faits marquent les résultats de l'année écoulée : d'une part, l'augmentation sensible du nombre d'accidents avec chômage dont le taux de fréquence est monté de 22,4 %; d'autre part, la réduction très appréciable de l'importance de ces accidents, le taux de gravité ayant diminué de 46,6 %.

Nous sommes arrivés à un stade où il est difficile de faire encore des progrès sensationnels. »

Après avoir rappelé qu'au moment de la création du service de sécurité, la prévention des accidents était orientée essentiellement vers le facteur « matériel », M. le Directeur Général souligna que si ce facteur est encore susceptible d'amélioration grâce aux progrès de la technique, il n'en reste pas moins que la prévention de l'accident doit être axée sur l'homme.

« Il importe, continua-t-il, que ceux qui portent la responsabilité des travaux à exécuter, tiennent compte du caractère de chaque individu. Il est peut-être malaisé d'influencer les tendances caractérielles et le comportement des travailleurs mais le chef d'équipe, le brigadier, le contremaître doivent connaître, après quelque temps, les points faibles des hommes faisant partie de leur groupe et les chefs directs peuvent, dès lors, les amener à adopter volontairement une attitude conforme aux règlements de sécurité.

Je voudrais également vous dire quelques mots, continua M. Van Autgaerden, au sujet des accidents de circulation auxquels sont exposés tous nos conducteurs en service et notre personnel se déplaçant par ses propres moyens pour effectuer le trajet domicile - travail et retour.

La S.N.C.V. a enregistré en 1971 : 4.779 accidents de circulation, soit en moyenne 13 par jour, dont plus de la moitié où la responsabilité de nos agents est engagée. Plusieurs accidents très graves se sont encore produits aux arrêts d'autobus : de jeunes enfants notamment en furent victimes.

J'insiste à nouveau pour que les délégués des comités du mouvement invitent leurs collègues conducteurs à observer scrupuleusement les prescriptions interdisant l'ouverture des portes avant l'arrêt complet et obligeant le chauffeur à attendre quelques secondes après la fermeture des portes avant de démarrer, afin de permettre aux jeunes voyageurs ainsi qu'aux personnes âgées ou handicapées de s'écarter du véhicule après la descente. La non-observance de ces règles peut avoir des conséquences mortelles. Un retard éventuel ne peut être une excuse ni inciter le chauffeur à une conduite dangereuse non compatible avec un état défectueux de la route, un manque de visibilité ou de mauvaises conditions atmosphériques.

Pour prévenir l'accident, il faut vouloir éviter le risque.

Notre société recrute ces dernières années environ 500 agents par an, dont la grande majorité constitue des chauffeurs d'autobus. Ces nouvelles recrues manquant le plus souvent d'expérience en matière de poids lourds, doivent recevoir dans un délai assez court la formation en fait de conduite et de sécurité. Je fais appel aux membres de notre service de prévention pour qu'ils soient de vrais propagandistes de la sécurité, animés du souci constant d'imprégner les jeunes travailleurs, dès leur entrée en service, d'un esprit de sécurité efficient.

Messieurs, grâce à votre action et à la vigilance de notre personnel de maîtrise, nous avons obtenu des résultats très encourageants dans la lutte contre les accidents.

Je vous en remercie très vivement et vous engage à poursuivre vos efforts afin de progresser encore dans la voie fixée. Il y va de l'intérêt de vos camarades de travail, de leur famille, de nos voyageurs et de la collectivité au service de laquelle nous œuvrons tous ensemble. »

Après que les assistants eurent applaudi la péroraison de l'allocution de M. le Directeur Général, on procéda à la remise des primes aux équipes lauréates, notamment celles du Concours Inter-groupes.

Des applaudissements saluèrent l'appel du groupe de Liège représenté par M. Lebrun, accompagné de M. Stroobants.

En effet, le groupe de Liège a remporté le Trophée comte L. de Lichtervelde et la Campagne Ordre 1971 !

Après l'apéritif, ce fut le classique déplacement, en autobus, à travers Bruxelles jusqu'au restaurant où un excellent déjeuner fut servi aux délégués.

LES LONGUES CARRIERES



H. Jambers

A débuté le 1-8-1929 et a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite à Cureghem.



M. Peeters

A débuté le 19-1-1930 et a terminé sa carrière comme receveur à La Roue.



L. Roumans

A débuté le 16-7-1927 et a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Lanaken.



P. Van Hove

A débuté le 20-4-1928 et a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Liège.



C. Darimont

A débuté le 15-4-1929 et a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite à Liège.



M. Vandenbouhede

A débuté le 18-6-1928 et a terminé sa carrière comme contrôleur à Ostende.



A. Damar

Est entré en service le 19-11-1923; il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Ohey.



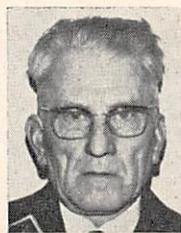
E. Vandenberghe

Est entré en service le 28-6-1923; il a terminé sa carrière comme chef receveur à La Panne.



Fr. Riket

Est entré en service le 17-6-1929; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Merksem.



Cl. Vanlinthout

Est entré en service le 1-10-1930; il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Louvain.



Fl. Struyf

Est entré en service le 27-8-1923; il a terminé sa carrière comme receveur à Anvers.



Van den Bossche

Est entré en service le 7-7-1925; il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Destelbergen.



J. Bailly

Est entré en service le 14-3-1924; il a terminé sa carrière comme receveur à La Louvière.



L. Dalle

Est entré en service le 17-6-1926; il a terminé sa carrière comme ouvrier semi-qualifié à Ostende.



G. Gerin

Est entré en service le 27-5-1930; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Eugies.



J. Cools

Est entré en service le 17-5-1937; il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Malines.



H. Laurent

Est entré en service le 14-3-1928; il a terminé sa carrière comme brigadier à Kessel-Lo.



D. De Gieter

Est entré en service le 12-9-1926; il a terminé sa carrière comme conducteur électrique à Dilbeek.



E. Claessens

Il a débuté le 2-3-1930. Il a été mis à la pension comme nettoyeur à La Roue.



H. Tiège

Il a débuté le 16-10-1929. Il a été mis à la pension comme conducteur A.B. à Mouscron.



W. Petit

Il a débuté le 1-4-1924. Il a été mis à la pension comme brigadier à Tournai.



Fr. Geysens

Il a débuté le 17-10-1930. Il a été mis à la pension comme receveur à Grimbergen.



J. Van Sundert

Il a débuté le 18-3-1929. Il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Merksem.



A. Vagenende

Il a débuté le 23-6-1929. Il a été mis à la pension comme conducteur A.B. à Hofstade.

Pour se rendre à Spa en train

La vue de notre Maison de Vacances « Annette et Lubin », reproduite ci-contre, a été prise de la vaste prairie que longe le chemin qui conduit du portique d'entrée à la terrasse de l'établissement. Cette prairie, ombragée à son extrémité par quelques arbres fruitiers, fait partie du domaine vicinal et il vous est loisible d'aller planter votre transatlantique ou votre fauteuil-relax au milieu de la verdure et de prendre un bain de calme et de chlorophylle !

Pour accéder à Spa, vous disposez, en sus des trains donnant *correspondance* à Pepinster, d'un train DIRECT Bruxelles - Spa ; en voici l'horaire :

Bruxelles-Midi	8 h. 43
Bruxelles-Central	8 h. 47
Bruxelles-Nord	8 h. 52
Liège-Guillemins	10 h. 09
SPA	10 h. 42



	<i>Retour :</i>		
		Bruxelles-Nord	20 h. 16
		Bruxelles-Central	20 h. 21
		Bruxelles-Midi	20 h. 25
SPA	18 h. 21		

Exposition du prototype d'une unité de traction du métro de Bruxelles

Le 5 mai dernier, M. le ministre Delmotte a inauguré dans la galerie Ravenstein, à Bruxelles, une exposition dénommée « Niveau moins un », où est présentée la future voiture de métropolitain classique, de fabrication belge, destinée au Métro de Bruxelles.

Le ministre a annoncé dans son allocution que les travaux d'infrastructure de l'axe Est - Ouest, c'est-à-dire Place Ste-Catherine — Rond-point Schuman et au-delà, seront activés afin que ce nouveau matériel puisse être mis en service en 1975. La maquette « grandeur nature » exposée est l'aboutissement des enquêtes et des études menées depuis plusieurs années; elle représente une voiture de 18 m. de long avec quatre doubles portes et sans pantographe, l'alimentation se faisant par un troisième rail.

La photo ci-contre montre l'intérieur du véhicule avec ses sièges composés d'une coquille auto-rigide et autoportante, en polyester armé de fibres de verre, avec coussin en PVC et polyuréthane moulé en une seule opération et teinté dans la masse.

Au sujet de cette teinte, le public est invité à faire connaître son choix : bleu ou orange.



Remarquons encore la rampe d'éclairage sur toute la longueur de la voiture.

En service, les rames comporteront deux voitures accouplées.

Soulignons que pour l'étude de cette maquette en grandeur nature on a eu recours à un « concepteur artistique » (« industrial designer ») qui a participé à l'aménagement harmonieux des véhicules.

Nos Vicinaux

Bulletin bimestriel d'Information pour les agents de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 11.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 32.27

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

De Mons à Casteau à travers le village du SHAPE à Maisières



Même en dehors des heures de pointe, nos conducteurs éprouvent souvent des difficultés à manœuvrer dans les rues étroites de Mons. Voici l'autobus n° 15 Mons-Casteau, dans la Grand-Rue.

Le jeudi 25 avril, une réception a marqué le cinquième anniversaire de l'installation du SHAPE en Belgique. A cette occasion, le bourgmestre de Maisières a remis une timbale aux parents du petit Michel Nonaln qui était le 835^{me} bébé né au Shape, à Maisières, en Hainaut !

Pour se faire une idée, approximative bien sûr, de l'importance de ce complexe militaire et civil qui fut réalisé en un temps record par des entrepreneurs belges, rien de tel que de prendre, devant la gare de Mons, l'autobus de la ligne 15 (Mons-Casteau). En effet, depuis plusieurs mois, notre autobus rouge et crème pénètre sur le territoire du Shape en suivant les avenues intérieures appelées de Bonn, d'Athènes et d'Oslo; on passe devant

les bâtiments du bassin de natation et du cinéma pour arriver au Centre commercial, super-marché hors-taxes, mais strictement réservé aux ressortissants américains et aux familles des fonctionnaires alliés.

Cette boucle inattendue constitue un curieux spectacle pour le voyageur occasionnel, mais que ne regardent même plus les habitués qui montent dans le bus à l'avenue d'Athènes; ce sont principalement des travailleurs manuels et des femmes de ménage habitant aux environs de Mons.

*
**

La liaison vicinale entre Mons et Casteau est très ancienne puisqu'elle remonte à 1887.

Voici les dates de l'inauguration de la ligne originellement exploitée à la vapeur :

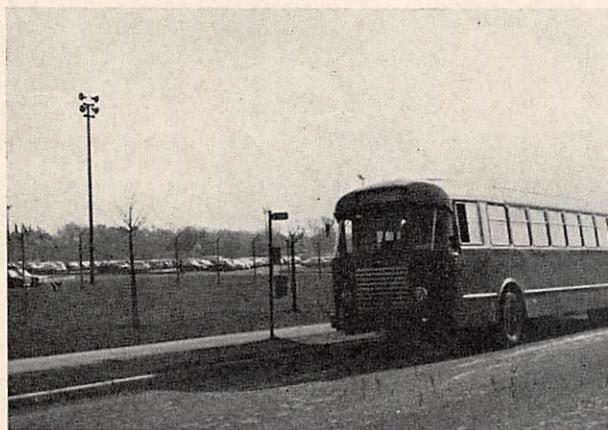
Mons-Nimy : 17 décembre 1887,

Nimy-Maisières: 23 décembre 1887,

Maisières-Casteau : 8 juin 1889.

L'électrification fut réalisée en deux étapes : Mons - Maisières en 1930, Maisières - Casteau en 1932.

L'autobus fut substitué au tram le 30-5-1959; le rail avait donc régné pendant plus de 70 ans ! En 1961, le service d'autobus fut prolongé jusqu'à Soignies; l'horaire prévoit néanmoins un certain nombre de voyages limités à Casteau.



Le réseau routier intérieur desservant les diverses installations du Shape est remarquable; la plaque d'arrêt Autobus n'a pas été oubliée.



L'autobus va faire son arrêt devant le Centre commercial.