

# Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 162  
JANVIER-  
FEVRIER 1973  
28ème ANNEE

## SOMMAIRE

- 3 Hommage aux élites du travail des Transports en commun.
- 6 Geel et les Vicinaux.
- 11 Une suspension pneumatique sur nos autobus.
- 13 Priorité aux autobus qui quittent l'arrêt.
- 15 Le service d'autobus Ottignies - Wavre via Louvain-la-Neuve.

Un autobus de la ligne Anvers-Lierre sur la place du Marché, à Lierre. Du haut de l'escalier de la « Vleeshuis », on voit, à droite, une partie de l'hôtel de ville et à gauche le « Schaakbord ».

(Photo E. Roels)



# ADMINISTRATION CENTRALE

## Remise de distinctions honorifiques

Le 2 janvier, dans la matinée, eut lieu la remise de distinctions honorifiques au personnel de l'Administration centrale.

A 10 h précises, M. le Directeur Général prit place à la table, entouré des Directeurs.

Après avoir adressé à chacun ses vœux de bonne santé et de prospérité, M. le Directeur Général fit quelques commentaires sur l'exercice social qui venait de s'achever et exprima l'espoir que la S.N.C.V. soit bientôt traitée sur le même pied que les Sociétés de transports urbains par une légalisation des interventions pécuniaires de l'Etat.

M. Van Autgaerden souligna encore que si, dans les villes, le transport public peut escompter un avenir meilleur grâce, d'une part, aux installations de métro et à un matériel roulant modernisé et, d'autre part, aux difficultés de parage qui découragent les automobilistes privés, par contre, le transport interurbain, c'est-à-dire, celui qui est assuré par les Vicinaux, connaît des perspectives moins encourageantes. Il exprima néanmoins sa conviction que les Vicinaux seraient toujours nécessaires et il demanda, aux nombreux jeunes récemment engagés et présents dans la salle, de prendre exemple sur les membres du personnel qui étaient à l'honneur ce jour.

M. le Directeur Général avant de procéder à la remise des bijoux aux décorés, les remercia pour les efforts fournis au cours de leur carrière passée ainsi que pour les services qu'ils ne manqueront certainement pas de rendre encore à la Société Nationale dans l'avenir.

La cérémonie se poursuit par une réception très sympathique.

### Ordres Nationaux ORDRE DE LA COURONNE

#### Officier

Guysens P., Inspecteur principal adjoint.

#### Chevalier

Donners H., dessinateur technicien.

### ORDRE DE LEOPOLD II

#### Chevalier

Van Cutsem F., rédacteur.

### Décorations Civiques

#### 35 ANNEES DE SERVICE

##### Croix civique de 1ère cl.

Ceysens L., Chef de bureau.

Van Lint P., Chef de bureau.

Bruyère R., Moniteur d'organisation.

#### 25 ANNEES DE SERVICE

##### Médaille civique de 1ère cl.

Meerten J., Inspecteur technique.

Konings R., moniteur d'organisation.

Sevrin H., sous-chef de bureau.

Melle Cornelissens Fr., assistante sociale.

Willette A., contrôleur.

Van Haeren H., rédacteur.

Steux V., agent technique mécanographe.

Gysemberg L., commis.

Vermeir R., ouvrier qualifié.



Assis, de gauche à droite : M. M. Donners, Mlle F. Cornelissens, Mme L. Gysemberg, M. F. Van Cutsem, M. P. Van Lint; debout, de gauche à droite : M. V. Steux, R. Vermeir, P. Van Haeren, A. Willette, R. Konings, R. Bruyère.

# Hommage aux élites du travail du secteur « Transports urbains et vicinaux »

Le théâtre du « Résidence », à Bruxelles, a servi de cadre, le dimanche 4 février, à la cérémonie organisée par l'Institut royal des élites du travail de Belgique en l'honneur des doyens, lauréats et cadets du Travail du secteur « Transports urbains et vicinaux ».

La cérémonie était présidée par M. VREBOS, Secrétaire Général du Ministère des Communications et des P.T.T.

Au bureau avaient pris place le prince Amaury de Mérode, Président du Collège royal des Doyens d'honneur du Travail, le Prince Antoine de Ligne, Président de l'Union nationale des Cadets du Travail, M. Hansen, Président de l'Union Belge des transports en commun urbains, M. L. Van Autgaerden, Directeur Général de la S.N.C.V., ainsi que, notamment, MM. Vergracht et Smet, secrétaires nationaux des Organisations syndicales reconnues par la S.N.C.V.

Avant de résumer les diverses allocutions prononcées, rappelons que les insignes d'honneur du Travail ont été créés à l'initiative de S.M. le Roi Albert, en 1929, et qu'ils sont au nombre de trois :

1. Le Collier de Doyen d'honneur du Travail,
2. L'Insigne de Lauréat du Travail,
3. L'Etoile de Cadet du Travail.

L'attribution de ces distinctions a lieu, en moyenne, tous les cinq ans.

Cette année, il a plu au Roi d'accorder les distinctions suivantes aux dirigeants et agents de la S.N.C.V. :

## Doyens d'honneur émérites du Travail

Ont rempli leur mandat quinquennal et reçoivent le brevet de l'Éméritat de leur charge respective :

*Pour l'administration et la direction générale :*

M. R. Hoens, Directeur Général honoraire.

*Pour le travail d'exécution :*

M. J.B. De Leener, commis, groupe du Brabant.

## Doyen d'honneur du Travail

*Pour le travail technique :*

M. J. Daubresse, Ingénieur en Chef à la Direction des Services techniques.

## Insigne d'honneur d'Or

*En raison de leur compétence technique, de leur culture professionnelle ou de leur sens social élevé mis, depuis au moins 15 années, au service de la sélection des Élites du Travail :*

MM. Vanderfaëillie L., directeur E.P., Administration Centrale.  
Henrard C., directeur des services techniques, Administration Centrale.  
Goovaerts J., chef de groupe d'Anvers et Limbourg.  
Botton L., chef de groupe de Namur-Luxembourg et Liège.

Corbaye M., secrétaire provincial de la C.C.S.P. - Namur.  
Lebrun J., inspecteur technique.  
Mertens Ed., secrétaire provincial de la C.C.S.P. - Anvers.  
Tholome R., secrétaire provincial C.G.S.P. - Namur.  
Vuerstaek W., secrétaire provincial C.C.S.P. - Limbourg.

Le titre de Lauréat du Travail a été attribué à 53 de nos collègues qui ont réussi des épreuves techniques et professionnelles éliminatoires.

## Insigne d'honneur d'Or

Chantraine H., chef de mouvement de 1<sup>e</sup> cl. - Namur-Luxembourg.  
De Loecker J., receveur - Brabant.  
De Loecker K., conducteur électrique, Brabant.  
Eyckmans L., ouvrier qualifié - T/AT, Hasselt.  
Luyckx L., conducteur AB - Anvers.  
Millecam P., conducteur AB - Flandre Occidentale.  
Misson L., conducteur AB - Namur-Luxembourg.  
Reenaers J., brigadier T/AT - Hasselt.  
Souwens J., brigadier T/AT - Hasselt.  
Steeman St., conducteur AB - Flandre Occidentale.

## Insigne d'honneur d'Argent

*Pour l'exploitation - mouvement :*

Barbieaux E., commis - Hainaut.  
Beckers J., conducteur AB - Liège.

*Services administratifs :*

Konings R., moniteur d'organisation - Administration Centrale.

## Insigne d'honneur de Bronze

*Exploitation - Mouvement :*

Blondelle L., chef-receveur - Hainaut.  
Carlier R., conducteur AB - Flandre Occidentale.  
Caudron L., receveur - Brabant.  
Daniels L., conducteur AB - Limbourg.  
De Cat G., conducteur AB - Anvers.  
Flippart H., receveur - Liège.  
Geelen P., conducteur AB, Limbourg.  
Herrygers L., contrôleur - Anvers.  
Matern A., conducteur AB - Luxembourg.  
Nadin L., conducteur AB - Luxembourg.  
Paquot A., ouvrier d'élite - Liège.  
Peeters J., contrôleur - Anvers.  
Raemdonk L., conducteur AB - Flandre Orientale.  
Rijckaert C., contrôleur - Flandre Orientale.  
Rombout E., chef de service 2<sup>e</sup> cl. - Brabant.  
Schoier S., conducteur AB - Hainaut.  
Terriere A., conducteur AB - Liège.  
Van den Steen A., conducteur AB - Flandre Or.  
Van Wassenhove A., conducteur AB, Flandre Or.  
Vermeersch M., receveur - Hainaut.  
Wampers A., conducteur AB - Limbourg.

*Services techniques :*

Beerts Th., ouvrier d'élite T/AT - Merksem.  
Carpentier R., brigadier T/AT - Jumet.  
Claeys R., ouvrier qualifié 1<sup>e</sup> cl. - Destelbergen.  
Danneaux E., ouvrier d'élite - Hainaut.  
De Bot L., ouvrier d'élite T/AT - Cureghem.

Desaire J., ouvrier qualifié T/AT - Jumet.  
Droessart C., ouvrier qualifié T/AT - Jumet.  
Huybrechts R., ouvrier qualifié T/AT - Hasselt.  
Masquelier H., ouvrier d'élite T/AT - Jumet.  
Proost M., ouvrier d'élite T/AT - Merksem.  
Taelemans J.B., brigadier T/AT - Curegem.  
Ueten V., ouvrier qualifié 1<sup>er</sup> cl. - Liège.  
Van den Bergh E., ouvrier qualifié T/AT - Curegem.  
Vandeveldel F., brigadier T/AT - Destelbergen.  
Warocquier L., ouvrier d'élite - Hainaut.  
Willems H., ouvrier qualifié T/AT - Curegem.

*Services administratifs :*

Barette E., chef de bureau - Administration Centrale.  
D'Hondt L., sous-chef de bureau - Adm. Centrale.  
Opovin Fl., commis - Namur-Luxembourg.

\*  
\*\*

Dès que les personnalités eurent pris place au bureau, l'orchestre de la Musique Royale des Guides, sous la direction du Commandant Yvon Ducène exécuta l'hymne national.

Ensuite, M. Fourmoy, Commissaire général du Gouvernement aux Expositions nationales du Travail, inaugura la série des discours. Il excusa d'abord l'absence de M. le baron James van Luppen, Président de l'Institut Royal des Elites du Travail, empêché par une mission imprévue. Il salua ensuite la présence de M. Vrebos, Secrétaire Général du Ministère des Communications et des P.T.T., du prince Amaury de Mérode et du prince de Ligne.

M. Fourmoy commença par souligner le rôle important que joue le transport des personnes dans la société d'aujourd'hui; chacun a pu le constater récemment lors de la grève des ouvriers pétroliers.

L'orateur cita les raisons pour lesquelles les sociétés de tramways urbains sont devenues, depuis quelques années déjà, des associations de droit public qui, avec l'appui des autorités publiques et, notamment, du Ministère des Communications, tentent de rénover complètement les transports en commun.

*Nous pouvons aussi espérer, dit-il, que les transports vicinaux qui ont rendu dans le passé de si grands services à la communauté et qui continuent de lui assurer un service indispensable et appréciable, vont également se trouver, bientôt, dans des conditions d'exploitation modifiées de manière à en assurer le présent et l'avenir.*

*A travers toutes les vicissitudes, les revers et les obstacles que connaît le transport en commun urbain et vicinal, ajouta M. Fourmoy, la qualité du service humain doit demeurer et, pour cela, l'effort professionnel doit être progressivement accru afin de pouvoir répondre aux nécessités toujours plus assujettissantes. C'est là une constatation qui est d'ailleurs commune à la plupart des secteurs d'activité en suite de la complexité progressive et parfois stupéfiante des œuvres humaines.*

*Et c'est cette même constatation qui rend obligatoire et indispensable la sélection et la consécration d'Elites du Travail, c.-à-d. de travailleurs en quelque sorte surqualifiés dans la plupart ou presque dans toutes les branches d'activité qui sont soumises aux variations rapides que leur impose le rythme de l'évolution des structures.*

Pour terminer M. Fourmoy fait l'éloge de M. Hansen, président de l'Union belge des Transports en commun urbains, promu Doyen d'honneur du Travail en raison de la magnifique carrière qu'il a accomplie et dont l'exercice s'est étendu au plan international.

Ce fut alors à M. Hansen de prendre la parole.

*Etre des meilleurs, dit-il, ce n'est jamais un effet des circonstances ou d'un don particulier, pas plus que des capacités spécifiques, acquises par les études ou la pratique, mais c'est plutôt et à la fois une manière d'être, de*

*penser et de vouloir qui se traduit surtout par la constance dans l'effort, une conscience professionnelle éprouvée et un sens social élevé.*

M. Hansen mit en évidence la phénoménale progression du nombre d'automobiles dans notre pays; il y a quelques temps, il y en avait un million, aujourd'hui on a dépassé les deux millions.

On connaît les conséquences de cet état de choses, et pour répondre aux critères d'un transport urbain valable dans les grandes agglomérations, il n'y a qu'un dénominateur commun : le métro.

S'adressant aux élites du travail de notre corporation, M. Hansen conclut :

*Au même titre, nous sommes convaincus que dans cette rénovation qui s'ébauche, vous tiendrez votre place et que par votre affabilité et votre serviabilité vis-à-vis du public, par une tenue qui soit le reflet de votre dignité, par votre goût du travail bien fait et par votre souci constant de maintenir des rapports harmonieux avec vos collègues, vous valoriserez les merveilleux instruments qui sont déjà en vos mains ou qui le seront bientôt.*

Le Directeur de l'Institut Royal, M. Vanderkelen, présente alors M. Van Autgaerden, Directeur Général de la S.N.C.V. qui prononça l'allocution suivante :

*Monsieur le Secrétaire Général,  
Monsieur le Commissaire Général du Gouvernement,  
Mesdames,  
Messieurs,*

*En ce jour d'hommage aux Elites du Travail, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux est particulièrement heureuse que son personnel soit cité à nouveau au palmarès d'honneur du transport en commun.*

*Monsieur le Secrétaire Général, je vous remercie d'avoir bien voulu rehausser cette cérémonie de votre présence, marquant ainsi l'importance que vous attachez aux qualités professionnelles de nos agents et donnant plus d'éclat au témoignage de reconnaissance du pays.*

*Contrainte d'adapter ses lignes aux nécessités économiques, face à la concurrence du transport individuel, la S.N.C.V. a dû recourir à un mode d'exploitation plus souple et moins coûteux avec le souci de mettre tout en œuvre pour garantir et améliorer la situation sociale de ses agents en activité.*

*D'une longueur de 5.300 km en 1947, le réseau de lignes publiques a atteint au début de cette année 12.500 km dont il subsiste encore 250 de lignes ferrées.*

*Le développement important de nos lignes d'autobus ne s'est pas uniquement réalisé par la substitution au réseau ferré, mais également par des extensions et création de nouvelles relations assurant ainsi une desserte plus efficace de la population.*

*Certes, il a fallu vaincre de multiples difficultés, surtout d'ordre social, mais il m'est agréable de mettre en valeur la compréhension, le dévouement et les efforts de réadaptation parfois très durs demandés à notre personnel dont de nombreux membres ont dû changer de métier.*

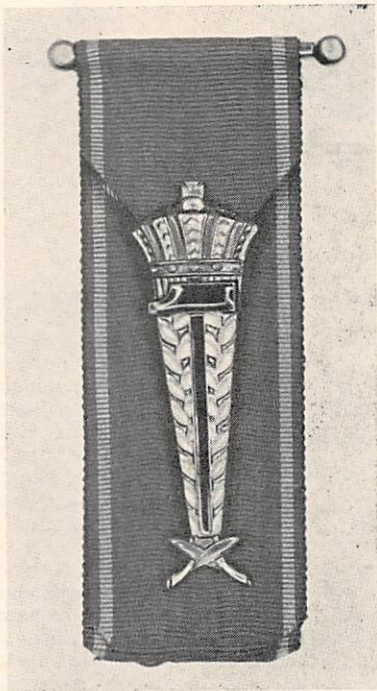
*Il a plu à S.M. le Roi d'octroyer la dignité de l'éméritat à mon honoré prédécesseur M. Hoens, Doyen d'honneur du Travail, qui fut à la base de la conversion de notre réseau et dont les mérites exceptionnels ont été mis en lumière lors de la séance académique de 1965. M. Hoens, actuellement à l'étranger, est au regret de ne pouvoir assister à la cérémonie de ce jour.*

*J'ai aussi la satisfaction de féliciter, au nom de la S.N.C.V., M. Joseph Daubresse, ingénieur en chef, promu Doyen d'Honneur du Travail pour la technique.*

*Cher M. Daubresse, nul mieux que vous ne pouvait représenter la société au titre de Doyen du Travail pour la branche technique. Votre carrière a été consacrée pendant plus de 40 ans au matériel, à l'entretien des véhicules du Groupe du Brabant d'abord et, ensuite, à l'Administration centrale en qualité de chef du Service du Matériel*

roulant. D'initiative, vous avez, peu de temps après la guerre, étudié et réalisé une caisse métallique moderne équipée de bogies classiques. Ce prototype s'étant révélé d'excellente qualité et de prix avantageux, la S.N.C.V. décida de procéder dans ses propres ateliers au renouvellement systématique, suivant le modèle mis à l'essai, de toutes les caisses des motrices électriques à bogies à maintenir en service. Chargé également de la standardisation des pièces de rechange et matières d'entretien, vous avez pu faire réduire de moitié le nombre d'articles en magasin. De plus, vous avez pris une part active dans la normalisation de l'autobus fonctionnel dont plusieurs centaines, parmi les 2.100 véhicules de notre parc, circulent sur les routes de Belgique.

Pour votre longue carrière au cours de laquelle vous avez mis vos connaissances techniques et votre dévouement au service de la cause vicinale, je vous dis de tout cœur : Merci !



L'insigne d'honneur d'Or.

Mes chers collaborateurs, nombreux Lauréats du Travail au nombre de 65, j'ai le plaisir mais également le privilège de m'associer aux félicitations que vous adressent les plus hautes autorités du pays à l'occasion de la récompense officielle qui vous est décernée. Je vous exprime, au nom de notre Conseil d'administration, les sentiments de reconnaissance et de considération de la Société Nationale pour les mérites et les qualités professionnelles dont vous avez fait preuve dans l'exercice de vos fonctions pour le bien de la communauté toute entière.

Ici, M. le Directeur Général poursuit en néerlandais.

En plus des multiples efforts qui furent exigés de nos ouvriers lors de la conversion du trafic ferré en trafic routier, je tiens à mettre en valeur, à l'occasion de cette cérémonie d'hommage au travail, la contribution de notre personnel pour la promotion de la sécurité du travail.

En 1947, avant la création du Service de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail, on déplorait 10,2 accidents avec chômage par 100 ouvriers, chiffre qui a été ramené à 2,7 en 1971, ce qui représente une amélioration de 73 %.

Lors de nos concours de sécurité, une équipe du service « Mouvement » du groupe de Liège, comptant 61

agents, a atteint un record avec 13 années de travail sans un seul accident avec chômage. Une équipe plus importante encore, celle de l'atelier de Hasselt, forte de 103 hommes, a réussi à travailler, sans interruption, pendant 12 ans et demi sans aucun accident avec incapacité de travail.

D'autre part, nous avons la satisfaction de constater une diminution sensible de la fréquence des accidents de la circulation pour les autobus et les trams. Par million de km parcourus, le nombre de ces accidents a régressé de 84,6 en 1948 à 71,8 en 1964, et, l'an dernier, celui-ci est descendu à 61,8 malgré l'accroissement très important du parc automobile.

Comme l'élément humain est le facteur principal dans l'accident, nous n'aurions certainement pu atteindre de tels résultats sans la collaboration et les efforts constants de nos ouvriers, dont l'élite est représentée ici.

Si nous pouvons nous réjouir de la régression de la fréquence des accidents, il n'y a cependant pas lieu d'être satisfaits de l'évolution du trafic, qui fait l'objet de notre préoccupation. Les difficultés toujours grandissantes dans les villes, surtout aux heures de pointe, gênent fortement le transport collectif et alourdissent la tâche de nos conducteurs d'autobus.

Toutefois un transport public adéquat est indispensable afin de remédier au chaos de la circulation qui règne dans nombre d'endroits.

Des mesures énergiques s'imposent pour favoriser la mobilité de nos véhicules telles que des bandes réservées aux autobus, priorité aux arrêts et à certains carrefours. Nous exprimons l'espoir que les administrations publiques, responsables de la gestion des routes et qui règlent le parcage dans les rues, prendront les dispositions adéquates en vue d'améliorer le transport public, lequel est essentiellement un service social.

Cher Monsieur De Leener,

Vous avez été, en 1965, installé comme Doyen d'Honneur du Travail pour le travail d'exécution, comme preuve d'appréciation pour votre zèle et votre dévouement dans l'exécution de votre tâche, ainsi que pour votre attention active envers vos collègues sur le plan social. Le brevet de Doyen d'Honneur - Emérite du Travail, qui vous est attribué actuellement, est la confirmation de votre serviabilité. Sincères félicitations !

Messieurs les Lauréats, chers collaborateurs,

Vous avez été choisis parmi de nombreux collègues qui se sont distingués, dans l'accomplissement de leur travail, par leurs connaissances professionnelles et leur courage au travail.

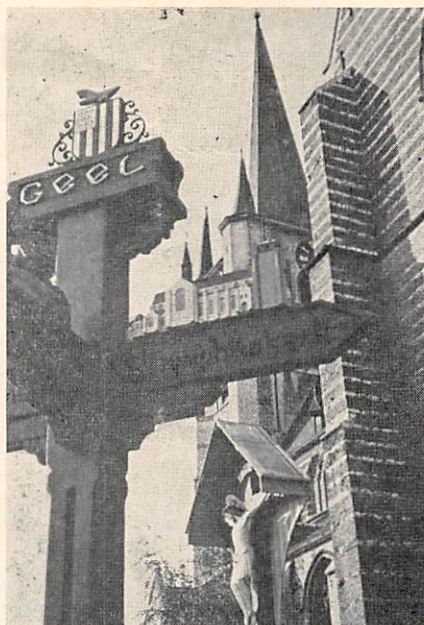
Au nom de notre Conseil d'administration, j'ai le plaisir et le privilège de me joindre à l'hommage que les autorités supérieures du pays ont rendu à vos mérites et à votre sens du devoir, et, en même temps, de vous féliciter pour la distinction honorifique que vous avez obtenue par votre activité au profit de la Société et du pays.

Chers amis, à vous tous : Merci de tout cœur !

Pour terminer, M. Vergracht, Secrétaire National à la Centrale Générale des Services Publics, et M. P. Smet, Secrétaire National à la Centrale Chrétienne des Services Publics, firent l'éloge des mérites professionnels des travailleurs des transports publics jugés dignes de porter le titre de lauréat du Travail. Les orateurs soulignèrent notamment que la tâche devient de jour en jour plus difficile pour le personnel et qu'en conséquence, les efforts pour promouvoir les transports publics doivent être intensifiés mais que, d'autre part, pour réaliser un transport public de personnes plus sûr et plus régulier, il fallait accorder à ce transport la priorité demandée.

L'orchestre de la Musique Royale des Guides qui avait agrémenté la séance en interprétant plusieurs œuvres connues, clôtura la cérémonie par une vibrante Brabançonne.

## Les chemins de fer vicinaux à Geel



Dans des rues de Geel, des poteaux indicateurs en bois sculpté polychromé ont été placés. On reconnaît la silhouette découpée et peinte de l'église de Ste-Dymphne (Photo Roels).

### Hier

La légende raconte qu'au VII<sup>e</sup> siècle, Dymphne, fille d'un roi païen d'Irlande, s'évada de la maison paternelle en compagnie de son confesseur, le prêtre Gerebernus. Elle chercha refuge à Geel, mais le roi les retrouva; le vieux prêtre fut mis à mort et le roi décapita sa fille de ses propres mains. On enterra la princesse et bientôt des pèlerins firent régulièrement le voyage de Geel.

A la suite de guérisons extraordinaires qui avaient lieu sur la tombe de Sainte Dymphne, une chapelle fut construite en son honneur, puis plus tard, une église, et l'on constata que c'était le plus souvent des malades du cerveau qui venaient implorer son aide.

Un bâtiment appelé « De Ziekenka-

mer » (la chambre des malades), datant du 16<sup>e</sup> siècle et qui est devenu un musée, fut le berceau de l'actuelle colonie de malades mentaux.

Car Geel, avant toute chose, reste la ville où certains habitants assurent des soins, dans leur foyer, à des handicapés mentaux.

Le seul secret de Geel, c'est le fait de l'hébergement des malades dans les familles où ils trouvent une atmosphère de quiétude, de vie sans heurt, propre à remettre un peu d'ordre dans le trouble de leurs idées.

Geel, troisième commune du pays pour la superficie, s'étend sur près de 11.000 ha et compte environ 30.000 habitants; elle possède 11 centres agglomérés ayant chacun une église et des écoles.

Après la deuxième guerre mondiale, Geel s'est mise à l'avant-plan comme centre industriel et son développement économique et social retient l'attention.

## Geel hier et aujourd'hui

Longtemps, le manque d'emploi fut la raison pour laquelle la population active était obligée d'aller chercher du travail ailleurs.

A ce point de vue, depuis quelques années, une grande amélioration a été apportée, surtout dans le secteur industriel. En effet, une zone industrielle a été créée entre le canal Albert et l'autoroute Baudouin sur une superficie de 400 ha. Les avantages de l'emplacement et la réserve massive de main-d'œuvre furent deux facteurs non négligeables pour les investisseurs.

D'autre part, Geel dispose d'un réseau étendu d'institutions d'enseignement, notamment dans tous les secteurs de l'enseignement secondaire, ainsi qu'une école réputée d'ingénieurs techniciens et une section commerciale du degré supérieur.

Tout ceci a amené une vingtaine d'entreprises à s'installer à Geel, assurant ainsi du travail à plusieurs milliers d'ouvriers.

### Demain

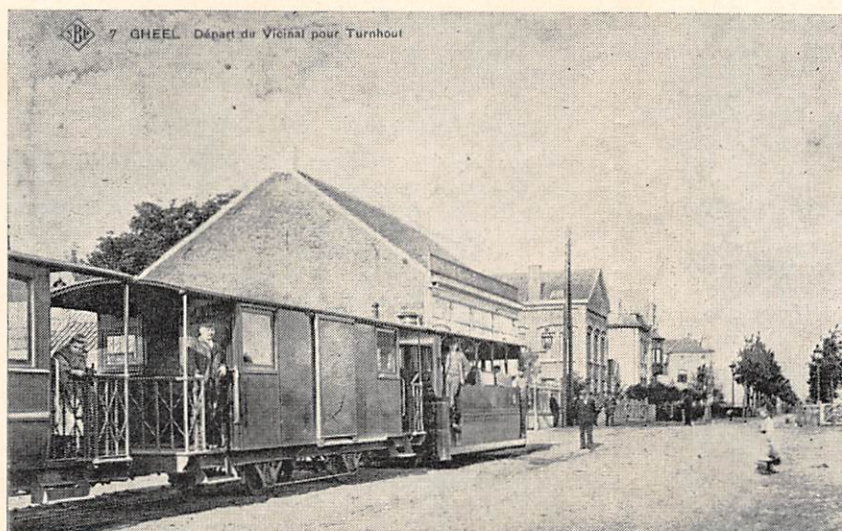
Sans aucun doute, dans les années qui viennent, l'industrie va encore prospérer grâce à divers projets mis au point dans le plan d'expansion du Sud de la Campine.

L'Administration Communale contribue activement au développement de la localité; elle a fait construire un bain public, une nouvelle maison communale, un centre culturel et un centre récréatif.

### Geel et les Vicinaux

Geel était jadis située sur la ligne ferrée Malines - Itegem - Westerlo - Geel (canal) - Geel - Turnhout.

*Au début du siècle, un tram à vapeur est arrêté à la barrière du chemin de fer qui traverse Geel.*



La concession de la section Westerlo - Geel (canal) fut accordée par arrêté royal du 13 juin 1897 et la ligne fut mise en exploitation le 1er juillet 1898.

La concession du prolongement Geel (canal) - Turnhout parut au « Moniteur » du 5 octobre 1904. La section Geel (canal) - Turnhout fut ouverte au trafic le 15 septembre 1906 et c'est le 1er août 1908 que la liaison avec les autres lignes aboutissant à Turnhout, fut réalisée.

Ainsi une liaison directe était créée entre la capitale de la Campine et Malines; l'exploitation de la ligne fut confiée à la Kempische Stoomtram Maatschappij.

La première guerre mondiale apporta un bouleversement total; le trafic fut arrêté à divers endroits, notamment à Geel et à Itegem où les ponts avaient été détruits.

Le 1er janvier 1915, le trafic fut rétabli entre Malines et Heist-op-den-Berg et le 1er mai le pont de Geel était reconstruit.

Le 1er octobre 1917, on commença à démonter la ligne sur toute sa longueur.

La remise en état de la ligne, après la guerre, eut lieu en plusieurs étapes. Elle débuta par Heist-op-den-Berg - Putte, le 4 août 1919, et s'acheva le 9 avril 1921 par Kasterlee - Turnhout.

Le 31 août 1949, les autorails, qui entre-temps avaient remplacé les ma-

chines à vapeur, roulèrent pour la dernière fois sur la section Turnhout - Geel - Westerlo.

Actuellement Geel est desservi par les lignes d'autobus suivantes :

**Geel - Retie - Dessel - Mol**  
**Turnhout - Kasterlee - Geel - Westerlo**  
**- Aarschot**  
**Tessenderlo - Meerhout - Geel**  
**Diest - Vorst - Geel**  
**Geel (Punt) Oevel - Tongerlo - Westerlo.**

\*  
\*\*

Geel, de renommée mondiale pour les traitements médicaux et psychiatriques des maladies mentales, est fort confiante dans l'avenir, quoique le passé ait survécu, notamment grâce à ses églises, celle de St-Amand et celle de Ste Dymphne, avec le riche mausolée de Jean III, baron de Mérode et de son épouse Anna van Ghistele. Ce sont des édifices et des trésors artistiques qui valent réellement la peine d'être visités, lors d'une éventuelle randonnée en Campine.



*Un autobus passe près d'un poteau joliment décoré.*  
(Photo Roels)

## Groupe du Limbourg

### 1000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'EQUIPE N°1 (atelier de Hasselt)

Le samedi 2 décembre 1972, une fête a eu lieu dans le réfectoire de l'atelier de Hasselt pour célébrer le millième jour « sans accident avec chômage » atteint par l'équipe de l'atelier en juillet dernier.

Parmi la nombreuse assistance, on remarquait M. Barbier, Ingénieur en Chef T/AT, M. le Chef de Groupe Goovaerts, M. Follon, inspecteur principal adjoint, M. Van Wesemael, inspecteur principal adjoint, M. Duchateau, ingénieur technicien, M. Smets, inspecteur technique, ainsi que Mlle Spaas, assistante sociale.

Les membres du personnel de l'atelier de Hasselt se souviennent du dîner organisé à l'occasion du quatre millième jour, le 29-11-1969, journée au cours de laquelle on exprima l'espoir d'atteindre le cinq millième jour. Un accident, survenu le 27-5-1971, vint malheureusement rappeler à l'équipe n° 1 la réalité de l'existence permanente du risque

d'accidents. Cependant, le fait d'avoir de nouveau atteint, récemment, le millième jour sans accident administre la preuve de la persistance de l'esprit de sécurité des hommes d'atelier et d'entretien de Hasselt.

M. Follon, représentant du Service Général de la sécurité, se réjouit, dans son allocution, de pouvoir constater qu'après l'interruption de la période de record, l'équipe n° 1 avait continué la lutte contre les accidents du travail avec le même courage et la même conviction.

Ensuite, l'orateur mit l'accent sur le fait que la notion de prévention des accidents a subi une évolution importante. *La lutte contre les accidents du travail, dit-il, est devenue le devoir de tous, tant du chef d'entreprise et du supérieur que du travailleur. Néanmoins, l'on constate une recrudescence des accidents du travail. Les causes sont diverses et la généralisation malaisée : étant donné que les moyens de protection techniques ne connais-*

*sent pas de régression, c'est le facteur humain, la conduite de l'homme, qui est inévitablement mis en cause.*

M. Follon proposa alors de suivre la ligne de conduite offrant le plus de sécurité, notamment celle qui réduit les risques au minimum. En conclusion, il formula l'espoir que, dans cette optique, le deux millième jour pourrait de nouveau être fêté.

Au cours du repas qui suivit, une trentaine de jeux de dominos furent mis en loterie entre les membres du personnel appartenant à l'équipe n° 1; ces jeux constituent un des nombreux moyens de prévention répandus par Via Secura pour parfaire la connaissance du règlement de la circulation tout « en jouant ».

Pour clôturer la partie officielle de la réunion, M. Barbier, Ingénieur en chef du Service T/At, prit la parole. Il mit l'accent sur la grande importance que les agents de l'atelier et des services d'entretien de Hasselt attachent à l'esprit de sécurité; il les en félicita chaleureusement et exprima le vœu que le deux millième jour puisse être atteint.

La remise du cadeau-souvenir et des sachets traditionnels de pralines pour les dames fut suivie d'une partie dansante qui ne se termina qu'au petit jour.

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

## Ordination sacerdotale

M. Philippe Decruynaere, conducteur d'autobus à Namur, a été ordonné prêtre.

## Naissances

### ANVERS

Dieter chez Jansen A. (Borgerhout)  
 Veerle chez Vorrsselmans M. (Merksem)  
 Corinne chez De Coene N. (Anvers)  
 Ann chez Hens A. (Oud-Turnhout)

### FLANDRE ORIENTALE

Filip chez De Clippelaar L. (Wetteren)  
 Ariane chez Ryckaert E. (St-Amandsberg)  
 Mady chez Van Caeneghem M. (Kalken)  
 Tom chez Van Kerckhove D. (Wetteren)  
 Cindy chez De Bleu A. (Kalken)  
 Patrick chez Knockaert J. (Destelbergen)  
 Saskia chez De Mynck G. (Oost-Eeklo)

### HAINAUT

Muriel chez Dufrane W. (Jumet)  
 Sabine chez Guillaume G. (Ransart)  
 Sandra chez Jottard J. (Villers-la-Ville)  
 Florence chez Hallez J. (Dour)  
 Michel chez Sauvage Y. (Marchienne-au-Pont)  
 Eric chez Deverchin M. (Bois d'Haine)  
 Rudy chez Dewindt A. (Mellet)  
 Marie-Noëlle chez Leyman J.-M. (Lobbes)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Christophe chez Germain R. (Andenne)  
 Fabienne chez Carlaire G. (Namur)  
 Anne chez Delvaux M. (Namur)  
 Vinciane chez Brasseur G. (Namur)  
 Valérie chez Noblet Jacques (Namur)  
 Christophe chez Pelerin L. (Namur)

### LIEGE

Béatrice chez Lamborelle J. (St-Nicolas/Liège)  
 Alison chez Reggers P. (Val Meer)  
 Michelle chez Hougardy C. (Seraing-s.-Meuse)  
 Franck chez Daerden J. (Ans)

### BRABANT

Nancy chez De Koster A. (Diegem)  
 Ivan chez Boons K. (Vorst-Kempen)  
 Nathalie chez Looze R. (Jodoigne)  
 Peggy chez Lemaire W. (Molenbeek St-Jean)  
 Nathalie chez Bureau A. (Anderlecht)

### LIMBOURG

Geert chez Reynders D. (Paal)  
 Elke chez Houben J. (Genk)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Pedro chez Maes C. (Bruges 1)  
 Sabine chez Pieters Th. (Ostende)  
 Heidi chez Derous Eddy (Bruges 4)  
 Anja chez Weyne J. (Oostduinkerke)  
 Nico chez Stalpaert J. (Zedelgem)

## Mariages

### FLANDRE ORIENTALE

Matthys J. a épousé Mlle Cours M.-A.

### HAINAUT

Roulet J. a épousé Mlle Majot M.  
 Hellemans R. a épousé Mlle Desmet Chr.  
 Dincq M. a épousé Mlle Brabant M.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Dechambre R. a épousé Mlle Dupuis Ch.

### LIEGE

Gilles A. a épousé Mlle Vigneron M.  
 Renard J.-Cl. a épousé Mlle Debroux J.

### BRABANT

Vandenhoeck a épousé Mlle Van den Hurck  
 Vandenhout J. a épousé Mlle Piron M.

### LIMBOURG

Keymis Fr. a épousé Mlle Warnants M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vanderburg-Zethoven W. a épousé Mlle Van den Abeele J.  
 Moeyaert R. a épousé Mlle Popeye A.

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de novembre-décembre 1972

Années  
de service

### ANVERS

Heulens H., conducteur él. 38  
 Van Camp A., receveur 38  
 Bruyndonx Fr., ouvrier d'élite 38  
 Verhoeven J.B., ouvrier qualifié 33

### FLANDRE ORIENTALE

Van Hove A., conducteur AB 42  
 Baert R., ouvrier qualifié 36

### HAINAUT

Berlemont A., chef de mouv. 2<sup>e</sup> cl. 46  
 Adam G., ouvrier qualifié 38  
 Joly H., ouvrier qualifié 36

### NAMUR-LUXEMBOURG

Gilson H., chef de mouv. 2<sup>e</sup> cl. 49  
 Come G., rédacteur 44  
 Poncelet G., piocheur 35  
 Lambiotte J., piocheur 27

### LIEGE

Accart M., receveur 26  
 Vanderlinden J., conducteur AB 25  
 Cielen L., conducteur AB 23

### BRABANT

D'Heur L., conducteur AB 45  
 De Loecker G., conducteur él. 42  
 De Blay J., receveur 39  
 Leclair J., receveur 38  
 Daniels Fr., chef receveur 35  
 Coomans A., ouvrier qualifié 35  
 Robeyns Fr., conducteur él. 33  
 De Becker L., conducteur él. 32  
 Temmerman K., ouvrier qualifié 30

### LIMBOURG

Lambregs J., brigadier 49

### FLANDRE OCCIDENTALE

Reniers D., moniteur 44  
 Vlamincq L., conducteur AB 43  
 Barbery G., conducteur AB 41  
 Bondue A., ouvrier qualifié 36  
 Vereecke E., conducteur AB 31

## Nécrologie

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

## AGENTS EN SERVICE

Age

### ANVERS

Du Breuil A., conducteur AB 37  
 Daems J., conducteur AB 59

### HAINAUT

Lallemand R., ouvrier qualifié 55  
 Baise J., conducteur électrique 52

### BRABANT

Jacob Fr., conducteur autobus 53  
 Bollaerts Fr., premier contrôleur 63  
 Appelmans P., ouvrier qualifié de 1<sup>e</sup> cl. 60  
 Kerckhoven F., conducteur AB 63

## ALLOCATAIRES

### C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

### ANVERS

Zagers C., conducteur électr. 76  
 Vermeiren J., ouvrier qualifié de 1<sup>e</sup> cl. 71  
 Claessens Fr., receveur 74

### FLANDRE ORIENTALE

Decaboter J., receveur 75  
 Hutsebaut L., conducteur AB 67  
 Baert R., conducteur AB 66

### HAINAUT

Moreau R., brigadier 69  
 Blomme A., receveur 73  
 Bonneville C., conducteur électrique 76  
 Deweerdt P., conducteur électrique 72  
 Cambier L., receveur 66  
 Semaille L., brigadier 75

### NAMUR-LUXEMBOURG

Rousselle E., piocheur 86

### LIEGE

Driesmans J., chauffeur 78  
 Camphyn Fr., ouvrier qualifié 62  
 Beaujean J., chef receveur 85  
 Nihoul J., ouvrier qualifié de 1<sup>e</sup> cl. 72  
 Crommen J., piocheur 77

### BRABANT

Van Meir L., piocheur 78  
 Beeckmans J., ouvrier semi-qualifié 70  
 Jadot L., piocheur 60  
 Ons J., commis 65  
 Damen P., conducteur électrique 72  
 Schoeters J., contrôleur 83  
 Pelgrims J., receveur 69  
 Soetaers J., conducteur AB 71  
 Huygh B., receveur 78  
 Janssens E., receveur 59

### LIMBOURG

Ramaekers R., machiniste 76

### FLANDRE OCCIDENTALE

Boydens Fl., ouvrier d'élite 77  
 Wullaert A., piocheur 77  
 De Clerck E., ouvrier qualifié 87  
 Coppens L., conducteur AB 72  
 Devisschere Th., piocheur 85  
 Degraeuwe P., conducteur électrique 72



## Administration Centrale

### DECES DE M. H. DULIEU,

#### Directeur honoraire

M. Hubert Dulieu, directeur honoraire du groupe Namur-Luxembourg, est décédé à Namur le 3 janvier dernier, deux ans à peine après son départ en retraite.

Il était entré à la S.N.C.V. en 1929 en qualité d'ingénieur et affecté aux services du Luxembourg; en 1937, il fut transféré à Namur et adjoint au Directeur, M. De Neyer. Après un passage dans le groupe du Hainaut, il fut rappelé à Namur en 1951 et désigné comme chef du groupe Namur-Luxembourg, en 1965, il fut promu au grade de Directeur.

Dès 1952, il avait entamé les réformes de structure dans son groupe; cette mutation n'alla pas sans de graves problèmes que M. Dulieu sut résoudre avec compétence et tact. Dans l'article que « Nos Vicinaux » lui a consacré lors de son départ en retraite, l'accent a été mis sur son affabilité et sur sa qualité de « chef sensible aux problèmes humains ».

M. le Directeur Général, M. Valcke, inspecteur général, plusieurs directeurs et de nombreux membres du personnel et pensionnés assistèrent aux funérailles.

Nous présentons à Mme Dulieu et à la famille l'expression de nos sentiments de profondes condoléances.

### DECES DE M. RENE JANSSENS,

#### sous-chef de bureau dessinateur

Le 16 janvier ont eu lieu, à Zandvliet, les obsèques de M. René Janssens, sous-chef de bureau à l'Administration centrale.

René Janssens avait commencé sa carrière, au groupe d'Anvers, en 1942. Il fut transféré à Bruxelles, en 1948, et fut affecté au service des sous-stations électriques et des installations à haute et basse tension. Promu sous-chef de bureau en 1961, il ne cessa de faire, chaque jour, la navette depuis son village natal de Zandvliet.



M. René Janssens.

L'église était trop petite pour contenir les nombreux amis et connaissances qui avaient tenu à rendre un dernier hommage au concitoyen ou au collègue qui avait su s'attirer l'estime et la sympathie de tous ceux qui l'avaient approché.

René Janssens avait une personnalité bien à lui dont se souviendront longtemps ses collègues de T/EE et de T/Ba. qui ont suivi ses funérailles, conduits par MM. Mornard, Blanquet et Dierinckx.

Nos Vicinaux prie son épouse et ses deux enfants d'accepter ses bien sincères condoléances.

## Namur - Luxembourg

### M. HENRI GILSON,

#### Chef de mouvement de 2<sup>e</sup> classe à Forges, prend sa retraite après une carrière de 49 ans

Lorsque M. Henri Gilson eut 17 ans, son père, qui travaillait déjà aux Vicinaux, le fit entrer comme piocheur sur la ligne Chimay-Couvin. Cette ligne et celle de Chimay-Cul-des-Sarts totalisaient une longueur de 44 km et étaient complètement isolées; elles occupaient, il y a 50 ans, 40 agents et utilisaient 9 locomotives et 150 wagons pour le transport de bois et de pierraille.

Henri Gilson passa rapidement à l'atelier où il apprit à dégarnir et à remonter complètement les machines à vapeur. En 1937, il devint contremaître, puis ce fut la guerre de 1940-45 au cours de laquelle se situent, pour lui, deux événements importants : d'abord,



M. Henri Gilson.

l'exode vers la France avec deux autobus transportant le personnel du dépôt et les familles, la confiscation des véhicules par l'armée française et, après des semaines, la remise en état des véhicules retrouvés endommagés et le retour sain et sauf en Thiérache; ensuite et surtout, son invention d'un pare-flamèche conique qui arrêta les escarbilles brûlantes, très dangereuses dans ce pays de forêts.

En 1960, M. Gilson fut nommé chef de mouvement de 2<sup>e</sup>me cl., grade avec lequel il vient d'être pensionné. Nous lui souhaitons une paisible retraite dans son beau pays chanté par Arthur Masson.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Que pensez-vous de la nouvelle affiche apposée à l'arrière de nos autobus : « Conducteur, permettez-moi de quitter mon arrêt. Merci ! »

**CONDUCTEUR :** C'est bien, mais il faudra quelque temps encore avant que la majorité des automobilistes aient eu l'occasion de la lire et que nous puissions constater leurs réactions.

**B. :** Cette « invitation » relève de démarches menées sur divers fronts pour obtenir « l'obligation de céder le passage aux autobus quittant leur arrêt », mesure qui existe déjà en Hollande, du moins dans les agglomérations.

**C. :** Dans ces conditions, je continuerais à avoir beaucoup de difficultés...

**B. :** Exact ! En ce qui concerne les autobus des Vicinaux, cette amélioration du Code de la route serait bienvenue. Etant donné les milliers de kms que nos véhicules parcourent, chaque jour, sur tout le territoire, en rase campagne mais aussi sur les grands axes, il est souhaitable que nos autobus puissent quitter leurs arrêts plus rapidement qu'aujourd'hui et en toute sécurité !

**C. :** Espérons que l'autorité supérieure n'oubliera pas cet important aspect de la question.

**B. :** Il faudrait aussi que le public sache que la création d'aires d'embarquement sur le côté des routes ne nous incombe pas.

**C. :** Oui, je crois que c'est le gestionnaire de la route qui procède à l'aménagement de ces aires d'embarquement.

**B. :** Il y a quelques mois, un camion qui roulait depuis 2 h du matin, à heure, vers 7 h, un de nos autobus à l'arrêt à l'extrême droite d'une route éclairée. A cette occasion, des critiques non fondées ont été formulées à l'égard de la S.N.C.V. La Direction générale n'a pas voulu polémiquer mais a invité des journalistes à venir visiter nos écoles de conduite agréées par l'Etat. Nous aurions pu faire valoir deux arguments :

1. c'est au département des Travaux publics qu'il appartient d'aménager les éventuelles aires d'embarquement le long des routes de l'Etat.
2. un conducteur d'autobus, à l'arrêt, sur une bande de circulation, n'a pas à faire fonctionner ses clignoteurs puisqu'il ne change pas de direction.

Un accident — pour lequel nous ne portons aucune responsabilité — ne peut faire oublier les efforts réalisés par la Société Nationale pour assurer la sécurité des voyageurs transportés sur les routes d'un des pays où la densité de la population est la plus élevée.

## M. ANDRE VANOUTRYVE, chef de mouvement de 1ère classe à Courtrai, prend sa retraite

Chef de mouvement de 1ère cl. à Courtrai, M. André Vanoutryve, a atteint l'âge de 65 ans le 20 février dernier, après 44 ans de service à la S.N.C.V.

A cette occasion, l'amicale locale des agents avait organisé une manifestation de sympathie dans une grande salle de la ville.

Parmi les nombreux participants, on remarquait M. Vervaet, chef de groupe, M. Storms, directeur honoraire, M. Keygnaert, ingénieur, M. De Gheselle, chef de service de 1ère classe, Mlle Vandeveldde, assistante sociale.

On but d'abord à la santé du futur pensionné, à celle de son épouse, puis à celle de son père âgé de 94 ans ! Cas probablement unique dans les annales vicinales que celui de cet alerte nonagénaire qui fut également pensionné comme chef de mouvement de 1ère classe, et qui a pu fêter la mise à la retraite de son fils.

Après quelques coupes de vin mous-

seux, on se mit à table; pendant le repas, plusieurs discours furent prononcés, notamment par M. Ackou, vice-président de l'amicale de Courtrai et environs, par M. Vervaet et par M.



*M. André Vanoutryve, en compagnie de son père, également pensionné des Vicinaux.*

Storms. La carrière de M. Vanoutryve fut évoquée et il fut félicité et remercié pour tout ce qu'il avait presté et réalisé pour la Société Nationale et le personnel. Un beau souvenir fut enfin offert à M. Vanoutryve.

M. Vanoutryve a débuté comme receveur, le 15 juin 1929; il fut désigné comme pointeur en 1932, puis promu chef de station de 2<sup>e</sup> cl. en 1942, et de 1<sup>e</sup> cl. en 1948. Nommé chef de dépôt de 1<sup>e</sup> cl. le 1er janvier 1955, il fut promu chef de mouvement de 1<sup>e</sup> cl. le 1er janvier 1965.

M. Vervaet présenta alors M. Lucien Bulthe, le nouveau chef de mouvement de 1<sup>e</sup> classe de Courtrai.

Enfin, M. Vanoutryve prit la parole pour remercier chacun et la soirée s'acheva dans une joyeuse ambiance.

« Nos Vicinaux » présente ses félicitations au nouveau pensionné ainsi qu'à son père, et leur adresse ses meilleurs vœux de bonne santé.

## Les emprunts d'argent, les ventes à crédit et ceux qui en abusent

En 1959, nous avons expliqué, dans « Nos Vicinaux », le mécanisme du paiement des achats à crédit.

Nous sommes revenus sur la question, quelques années plus tard, car nous enregistrons trop de cas pénibles en matière de retenues sur salaire.

En présence du grand nombre de significations de cession et de saisies-arrêts, on nous demande d'attirer à nouveau l'attention du personnel sur les achats et emprunts inconsidérés dont les montants accumulés forment finalement une somme beaucoup trop importante à prélever sur la paie.

Certaines firmes qui prêtent de l'argent, ne se soucient pas toujours de savoir si leur futur débiteur a déjà des obligations auprès d'autres établissements financiers.

Que leur importe ? Elles seront toujours remboursées car le patron du *travailleur débiteur est également obligé de donner suite à la saisie-arrêt ou à la cession de salaires à lui notifiées.*

On nous a signalé un cas précis qui, au départ, est absolument bénin. Un de nos collègues se trouve dans l'impossibilité de payer des traites restantes d'un montant de 3.788 F. Ce n'est tout de même pas excessif, on ne va pas en prison pour cela ! Mais savez-vous ce que cette somme est devenue après décompte des frais de procédure ? 10.125 F !!

Voici le décompte tiré du dossier :

	A RETENIR	Francs
Principal . . . . .		3.788
Intérêts au 28-2-73 . . . . .		429
Droit fixe . . . . .		100
Dépens . . . . .		1.942
Expédition . . . . .		60
Sign. jugt. commandement . . . . .		1.077
Papeterie . . . . .		110
Saisie-arrêt . . . . .		949
Dénonciation s.a. . . . .		741
Dénonciation à tiers saisi (lettre du 16-11-72) . . . . .		150
Encaissements . . . . .		100
		9.446
Contre dénonciation de saisie-arrêt . . . . .		+ 679
<b>TOTAL . . . . .</b>		<b>10.125</b>

Cet exemple devrait suffire et pourtant il est courant dans le nombre de dossiers « saisies-arrêt » traités par le Service du Personnel, à Bruxelles.

Voici encore deux cas que nous devons signaler.

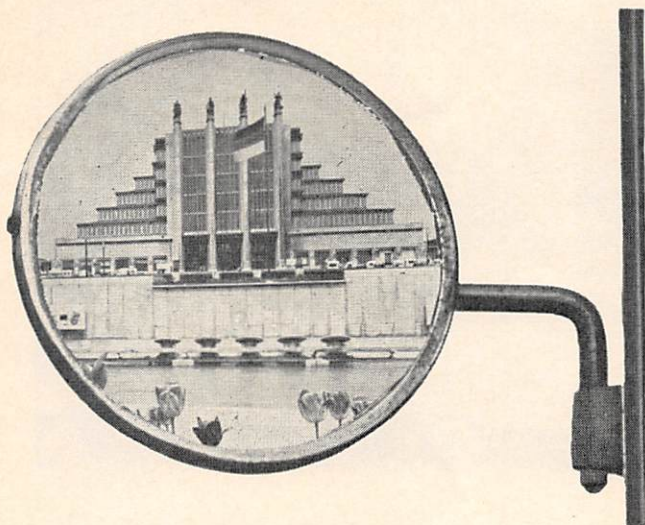
Dans le premier, 7 (sept) emprunts auprès de différents organismes financiers pour une somme totale de 499.668 F ont été effectués; on ne l'aurait jamais su, si en 1971 et 1972, l'agent n'avait pu continuer ses remboursements !

L'autre cas est encore plus grave ! Après avoir obtenu plus de 600.000 F pour l'achat d'une maison, l'intéressé a encore demandé et obtenu trois emprunts qui, additionnés avec le premier, lui font une dette de 916.630 F !

\*  
\*\*

On vit de plus en plus, à l'américaine, en utilisant le crédit. Nous l'avons dit (Nos Vicinaux mars-avril 1969), c'est là un système de vente qui peut être utile pour les consommateurs et efficace pour l'économie nationale. Cependant, avant d'apposer votre signature au bas d'un contrat demandez-vous toujours si l'objet désiré est vraiment nécessaire et dans l'affirmative s'il doit avoir la priorité. Voyez également si, raisonnablement, vous pouvez faire honneur à votre signature.

## LE SALON



ceux qui ont été fournis précédemment et qui ont été décrits dans le numéro de décembre 1969 de cette revue.

Rappelons que les 150 autobus en question sont équipés d'un moteur Fiat, d'une boîte de vitesses automatique Twin Disc et d'une servo direction.

En plus de ces dispositifs, les véhicules de la dernière tranche ont été équipés d'un appareil de chauffage renforcé et d'une suspension pneumatique. Celle-ci est constituée de coussins en caoutchouc, gonflés à l'air comprimé et intercalés entre les essieux et la carrosserie.

L'essieu avant en comporte deux et l'essieu arrière quatre. La pression de l'air renfermé dans ces coussins est réglée par un jeu de valves pneumatiques et dépend de la charge variable selon l'occupation du véhicule. Le tout est combiné pour que la hauteur moyenne du châssis par rapport au sol reste constante. En plus de cet avantage, ce type de suspension est sensiblement plus souple.

## DES POIDS LOURDS

Les organisateurs du Salon ont mis, cette année, le grand hall du Centenaire à la disposition des exposants. Nos principaux fournisseurs y occupent des emplacements importants.

Nous avons pu examiner, au « stand » Van Hool, l'autobus rouge et crème AB 3919 qui y était exposé parmi d'autres autobus et autocars.

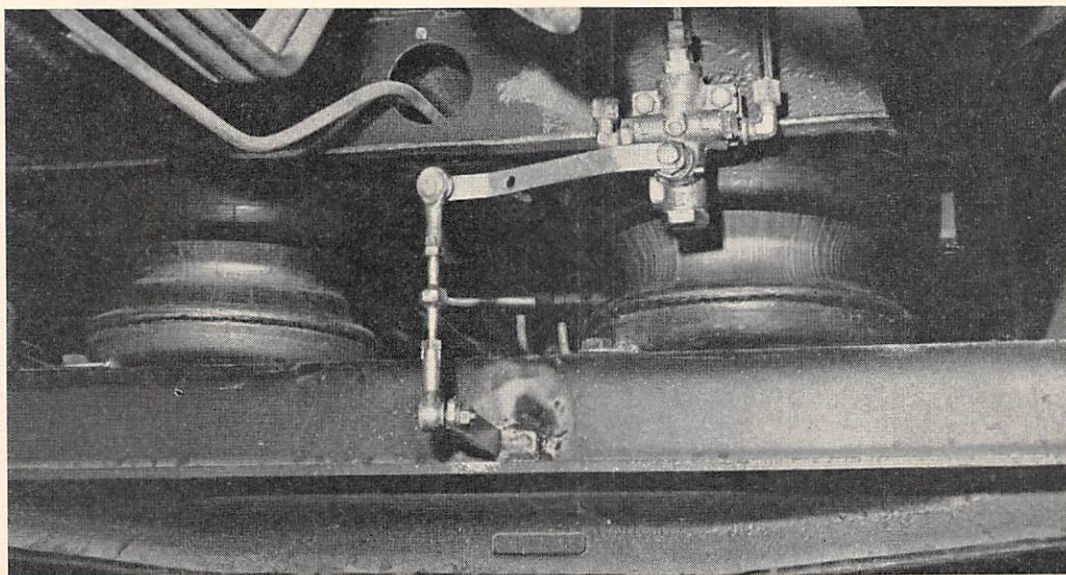
Ce véhicule fait partie de la dernière tranche (AB 3900 à 3949) d'une série de 150 autobus interurbains commandés en juin 1971.

A part certains aménagements dont il sera fait mention ci-après, ces véhicules ne diffèrent pas de

\*  
\*\*

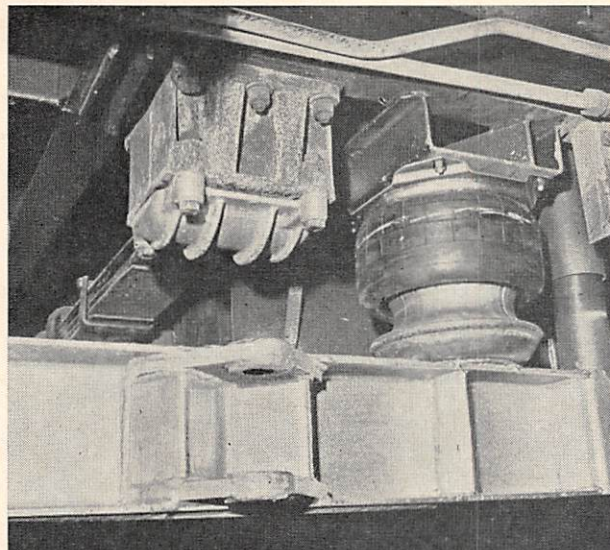
Rappelons à cette occasion qu'une autre série de 150 véhicules du même type avait été commandée avec châssis Van Hool - Fiat, mais la construction des carrosseries a été confiée à la firme Jonckheere.

Les premiers de ces autobus sortiront d'usine au cours du présent trimestre. A la demande de la S.N.C.B., il a été décidé entre-temps que 40 de ces véhicules seront aménagés suivant les normes du type dit « confortable » : augmentation du nombre de places assis et sièges d'un modèle spécial, tous placés dans le sens de la marche.



*Vue des deux coussins d'air de l'essieu avant avec, à l'avant-plan, la valve de réglage de niveau qui maintient l'assiette du véhicule.*

Mentionnons enfin qu'au cours de cette année, nous mettrons en service une première série d'autobus du type urbain (70 places dont 32 assis) de construction Fiant - Van Hool avec moteur Fiat O.M. de 145 ch.



Vue du cadre portant les quatre cousins d'air de l'essieu arrière. On remarque également, au milieu de la photo, la fixation du ressort auxiliaire et, à droite, un des amortisseurs.

## Groupe du Limbourg

# Remise de décorations

Le dimanche 17 décembre dernier, à 9 h. 30, une remise de distinctions honorifiques a eu lieu dans le réfectoire de l'atelier de Hasselt.

M. Goovaerts, Chef du groupe Anvers-Limbourg, souhaite la bienvenue à une nombreuse assistance. « Cette affluence, dit-il, constitue la preuve de la valeur morale que représente une décoration civique que tout un chacun reçoit avec une certaine fierté. »

« Et cette fierté est légitime, continua M. Goovaerts; en effet, quel que soit le service auquel on appartient, les problèmes quotidiens sont nombreux et exigent constamment un effort et une adaptation. Dans ces conditions, le fait de rester au service du même employeur durant 25 ou 35 années représente, à coup sûr, une prestation digne de louanges. »

Le Chef de groupe félicita les lauréats au nom du Conseil d'Administration, de M. le Directeur Général, ainsi qu'en son nom personnel. A ces félicitations, il associa également les épouses « dont le dévouement journalier facilite la tâche du mari ».

La remise des décorations fut suivie d'une réunion amicale à laquelle un groupe récréatif prêta son concours.

### Décorations Civiques

#### 35 ANS DE SERVICE

#### Médaille civique de 1ère classe

Thoelen A., ouvrier d'élite.  
Wampers A., conducteur AB.

#### 25 ANS DE SERVICE

#### Médaille civique de 1ère classe

Ceux Bertha, Kestens A., Stalmans J., Swinnen G., Vertessen J.

### Ordres Nationaux

#### ORDRE DE LA COURONNE

##### Officier

Smets H., Inspecteur technique.

##### Palmes d'Or

Gerets L., contrôleur.

##### Palmes d'Argent

Bamps J., ouvrier qual.  
Cuypers J., brigadier.  
Hauben H., ouvrier d'élite.  
Hermans J., ouvrier qual.  
Mekers C., ouvrier qual. 1<sup>er</sup> cl.  
Raymaekers B., brigadier.  
Schouteren Th., ouvrier d'élite.  
Steegmans V., ouvrier qual. 1<sup>er</sup> cl.  
Vandevoort J., ouvrier qual.  
Voets G., ouvrier qual. 1<sup>er</sup> cl.  
Wijnants L., ouvrier qual.

##### Médaille d'Or

Bijnens J., conducteur AB.  
Dirix A., conducteur AB.  
Dolmans L., conducteur AB.  
Eyckmans L., conducteur AB.  
Vandersmissen H., ouvrier qual. 1<sup>er</sup> cl.

#### ORDRE DE LEOPOLD II

##### Chevalier

Biesmans M., rédacteur.  
Kuppens H., rédacteur.



Médaille civique de 1ère classe.

#### Médaille civique de 2ème classe

Vandersmissen H., Bervoets Fr., Buteneers L., Buttiens J., Carremans E., Cox G., Deckers G., Delnoy Th., Digneffe A., Diricks K., Droogmans A., Duts F., Genard F., Grosemans L., Hilkens A., Ignoul L., Janssen A., Janssens G., Jegers K., Jonckers J., Kelchtermans H., Knoops G., Kuypers R., Lambrechts L., Lathouwers G., Martens Ch., Meuwis J., Michiels A., Neyens A., Peeters J., Pelgrims J., Pulinx N., Reyniers J., Rzymiski P., Scheveneels V., Siongers Fr., Smets G., Vandenborn L., Vandermeulen H., Vanderoy C., Vanduren R., Vanham L., Vanrijkel N., Vissers H., Vos H., Vuerstaek R., Wathion L., Wouters L.

# UNE PRIORITE POUR NOS AUTOBUS

Nos conducteurs d'autobus savent qu'en vertu du code de la route, ils ne peuvent quitter leur arrêt que si aucun autre utilisateur de la voirie n'est à proximité, et ils se rendent compte, chaque jour, que la réglementation actuelle empêche que les transports publics soient réguliers.

Or, il existe une Convention de Vienne du 8 novembre 1968 concernant les transports routiers qui a été signée par la Belgique et qui est déjà appliquée par plusieurs pays. Après l'Allemagne fédérale, les Pays-Bas viennent de prendre la décision d'introduire dans leur Code de la route un article qui précise :

« Dans les agglomérations, les conducteurs d'autos donneront l'occasion au conducteur d'un autobus de reprendre la route lorsque le conducteur de cet autobus aura fait connaître son intention à ce sujet, au moyen de son indicateur de direction. A cette fin, ils réduiront leur vitesse et s'arrêteront au besoin.

» Le conducteur de l'autobus, en se remettant en marche, fera preuve de la prudence nécessaire. »

Tout le monde est d'accord (tout au moins dans les milieux des transporteurs) pour dire qu'une

mesure semblable devrait être adoptée dans notre pays.

Le Ministère des Communications a été saisi d'une demande pressante dans ce sens non seulement de la part du Conseil d'Administration de la S.N.C.V., sur une proposition présentée par M. le Directeur Général, mais également de la part de l'Union belge des Transports en Commun urbains et des organisations syndicales.

D'autre part, la Fédération des Exploitants d'autocars et d'autobus soutient également cette initiative.

Lors d'un congrès récent de cette fédération, un porte-parole du Ministère des Communications a explicitement promis que la **priorité de l'autobus quittant son arrêt** sera introduite dans la Code de la Route, lors d'une prochaine révision.

Espérons que cette promesse sera bientôt concrétisée par une adaptation du Code de la Route.

En attendant, notre Conseil d'Administration, en sa séance du 5 décembre dernier, a marqué son accord sur une proposition consistant à faire apposer sur la vitre arrière des autobus une affichette mentionnant le texte suivant : « Conducteur ! Permettez-moi de quitter mon arrêt. Merci ! ».

## LES LONGUES CARRIERES



**H. Coolen**

Il a débuté le 21-1-1929 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Merksem.



**E. Dupont**

Il a débuté le 29-2-1930 et a été mis à la pension comme receveur à La Louvière.



**P. Vandecasteele**

Il a débuté le 1-10-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Destelbergen.



**L. Orij**

Il a débuté le 1-1-1929 et a été mis à la pension comme conducteur él. à Tongres.



**J. Ramjoie**

Il a débuté le 16-10-1928 et a été mis à la pension comme receveur à Eupen.



**A. Coomans**

Il a débuté le 19-6-1926 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Overijse.



**J. De Blay**

Entré en service le 16-5-1929, il a terminé sa carrière comme receveur à Grimbergen.



**A. Bondue**

Entré en service le 1-1-1930, il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Courtrai.



**G. Come**

Entré en service le 1-12-1928, il a terminé sa carrière comme rédacteur à Namur.



**R. Baert**

Entré en service le 1-8-1930, il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Destelbergen.



**G. De Loecker**

Entré en service le 1-7-1928, il a terminé sa carrière comme conducteur électrique à Leerbeek.



**L. D'Heur**

Entré en service le 13-6-1926, il a terminé sa carrière comme conducteur AB à Jodoigne.

## Groupe du Brabant

# 1000 jours sans accident par l'équipe n° 10

Le 9 décembre 1972, l'équipe mixte Uccle - Overijse a fêté son succès dans la salle « Serco », à Hoeilaart.

M. D'Haen, Chef du service de la sécurité, souhaite la bienvenue aux quelque 200 participants; 57 agents à l'honneur et leur famille, puis il remercia l'équipe pour l'effort particulier fourni en vue d'atteindre une deuxième fois, sur une période de 3 ans à peine, le cap des 1.000 jours sans accident chômant.



Le plafond de la salle Serco était joliment décoré de plants de vignes et de grappes factices de raisin.

A son tour, M. Follon, inspecteur principal adjoint, félicita l'équipe pour le résultat obtenu à un moment où, ailleurs, le nombre des accidents du travail est en augmentation. Et ceci, alors que de nombreuses campagnes sont menées par la voie de la presse, de la radio et de la télévision, et que de nouvelles réglementations sti-

mulent la prise de conscience de l'esprit de sécurité chez les chefs et les travailleurs.

Un jeu sur le Code de la route fut ensuite organisé pour les enfants présents et un cadeau remis à chacun.

Dans son allocution, M. Janssens, inspecteur principal, déclara qu'à son avis, la célébration de ce jour était un événement peu ordinaire. « Il ne s'agit pas, dit-il, d'élire une « reine du raisin » car, cette

André et Van Breetwaeter Jean. Invités à la tribune, en compagnie de leurs épouses, les prénommés furent spécialement félicités par M. Peerts, Chef de Groupe, et par M. Janssens, et des fleurs furent offertes aux dames.

Après un repas succulent, M. Peerts remit un cadeau à chacun des participants.

Les délégués des deux dépôts, MM. Deconninck W. et Vandezande G. pour Overijse et MM. D'Hand-



Des enfants viennent de recevoir, des mains de M. Follon, la récompense de leur connaissance du Code de la route.

fois, ce sont des hommes qui se sont distingués et qui sont à l'honneur. Chaque chauffeur d'autobus de cette équipe a parcouru quelque 76.000 km en 3 ans.»

M. Janssens cita 3 agents qui n'avaient pas eu d'accident avec responsabilité depuis 3 ans, à savoir De Conninck Willy, Hannaert

schotter G. et Lassaut V. pour Uccle, offrirent, au nom de tout le personnel, un cadeau à leurs chefs de dépôt, M. Cornélis, chef du dépôt d'Overijse, et M. Verdickt, chef du dépôt d'Uccle.

L'animation continua à battre son plein jusqu'aux premières heures du jour suivant.

## Actes de probité

Les agents dont les noms suivent, ont remis à leur chef de dépôt les sommes d'argent ou des objets trouvés au cours de leur service.

### ANVERS

Dépôt de Turnhout : Gys A. (1.020 F).  
Dépôt de Broechem : Leenaerts J. (bracelet-montre).  
Dépôt de Zandvliet : Van de Wouwer A. (2.048 F).

### HAINAUT

Dépôt de Tournai : Geets F. (1.550 F), Corbisier L. (797 F), Vandergrippe M. (sacoches et 414 F).  
Dépôt d'Eugies : Denis Gh. (9.000 F).  
Dépôt de Mons : Van Hemelryck E. (5.687 F), Demelier J. (1.682 F).

### NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Mignon R. (2.700 F), Gatisseur W. (521 F), Pillois J. (1.113 F), Houbion F. (9.300 F).  
Dépôt d'Onoz : Massart A. (791 F).  
Dépôt de Bouillon : Arnould M. (500 F).  
Dépôt de Wellin : Pigeon M. (1.640 F).  
Dépôt d'Ohay : Henrot (montre d'homme).  
Dépôt de Forville : M. Onkelinx M. (1.086 F).  
Dépôt de Mehaigne : Lengele A. (644 F).

### LIEGE

Dépôt d'Omal : Vandervelpen C. (780 F), Mouton F. (1.860 F).

### BRABANT

Dépôt de Wemmel : Junius (1.000 F et documents personnels).

Dépôt de La Roue : Straetmans (montre de dame).  
Dépôt de Leerbeek : Suys A. (2.494 F).

### LIMBOURG

Dépôt de Tessenderlo : Verboven A. (750 F).  
Dépôt de Maaseik : Greunlinx J. (737 F), Hindrickx H. (montre-bracelet en or).  
Dépôt de Genk : Coenen S. (bracelet en or).  
Dépôt de Lanaken : Vaassen P. (une montre de dame et 386 F).  
Dépôt d'Hasselt : Vanhex R. (620 F), Bleus G. (5.735 F).  
Dépôt de St-Trond : Deckers G. (762 F), Menten G. (890 F).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Courtrai : Daels J.M. (1.280 F), Vandamme N. (2.160 F et un chèque de 2.000 F), Nuytens P. (800 F).  
Dépôt d'Ostende : Vandenberghe (1.070 F).  
Dépôt de Knokke : Danneels J. (1.508 F).

# Le service d'autobus Ottignies-Wavre via Louvain-la-Neuve

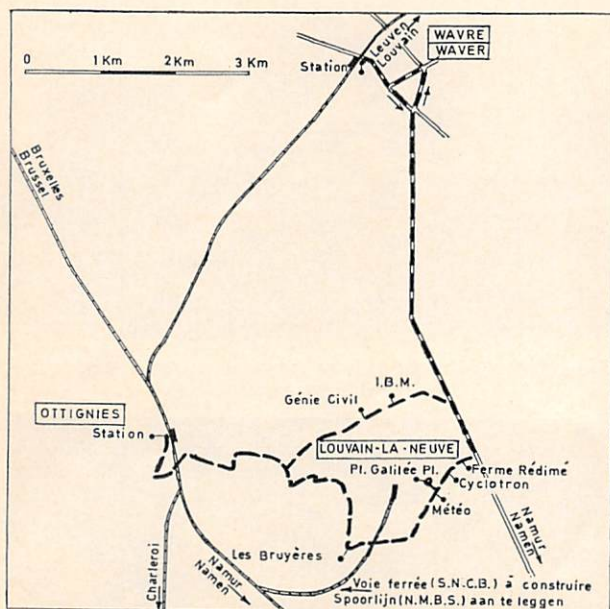
On a déjà beaucoup écrit sur la future Université de Louvain-la-Neuve et sur la ville qui s'édifie en Brabant Wallon.

Car il s'agit d'une nouvelle ville, la première construite en Belgique depuis le XVIème siècle qui sera à usage universitaire, avec des rues, des places publiques, des magasins etc.

Depuis 1425, date de sa fondation, l'ancienne Université de Louvain a connu un prestige considérable et une réputation internationale. A la suite de difficultés d'ordre linguistique, le déménagement de la section française de l'Université fut décidé et, en 1968, on procéda à l'expropriation de vastes parcelles sur le territoire des communes de Corroy-le-Grand, Limal, Limelette, Ottignies et Wavre, en vue de la construction de l'Université de Louvain-la-Neuve.

Le 20 janvier 1969 commença l'implantation du Cyclotron et, le 2 février 1971, l'inauguration officielle des autres travaux eut lieu en présence du Roi.

Depuis lors, le programme a été bien suivi et, le 10 octobre 1972, l'Université de Louvain-la-Neuve a accueilli ses premiers 800 étudiants et « résidents » du 2ème cycle de la Faculté des sciences appliquées, y compris les « physiciens » et les « mathématiciens ».



## Les transports en commun

Dès le début, les auteurs du plan d'ensemble ont montré comment ils concevaient la circulation dans la ville; la voiture automobile n'y sera pas interdite, mais elle sera *dissuadée* d'y pénétrer et, en effet, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, on se rend compte que s'il y a des « parkings », ils n'ont qu'une surface réduite. L'avenir dira si ce n'était pas simplement un vœu pieux !

On peut le croire, car depuis lors les auteurs du plan directeur ont annoncé la construction d'un parking de 8.000 voitures où se recouperont quatre voies « pénétrantes » et situé SOUS une dalle piétonnière.



Notre autobus fait arrêt à la place Galilée.

Il existe déjà — et l'on en créera encore — de nombreux *chemins piétonniers*, mais vu la superficie considérable de l'ensemble (près de 900 hectares, principalement sur Ottignies), il faudra disposer d'un service d'autobus, d'abord sur la « rocade » ou boulevard périphérique, mais également sur les axes principaux intérieurs pour desservir les 388 ha. prévus comme *aire couverte par la ville proprement dite*, à son stade optimal.

Dès le 1er septembre 1971 la S.N.C.V., désirent faire acte de présence pour desservir les premiers bâtiments construits, notamment ceux du Cyclotron et ceux d'un centre de calcul, proposa une variante d'itinéraire à la ligne vicinale existante Ottignies (gare) - Ottignies (Bruyères), itinéraire décrit dans le n° 155 de Nos Vicinaux.

Au cours de l'année suivante, les travaux de construction de l'Université ont avancé suivant les prévisions les plus optimistes et avant la rentrée de l'année académique 1972-1973, la S.N.C.V. proposa un service d'autobus joignant Ottignies à Wavre, via Louvain-la-Neuve, avec une fréquence horaire. Aux heures de pointe un service à la



*La bibliothèque de la Faculté des Sciences.*

demi-heure rejoint Louvain-la-Neuve à Ottignies. Le nouveau service fut mis en place dès le 1er octobre; il donne satisfaction à nos clients, spécialement les samedis, dimanches et jours fériés : l'interne, sans voiture personnelle, n'est pas isolé du monde; il peut rejoindre très rapidement Bruxelles grâce à l'autobus rouge !

L'horaire de la liaison Ottignies-Wavre a été conçu en tenant compte d'un retard possible des trains de la S.N.C.B. et on a prévu un départ à l'heure 20.

Ce qui est encourageant à constater, c'est qu'en dehors des heures de pointe du matin et du soir, à chaque départ d'Ottignies, il y a néanmoins déjà 8 à 10 personnes dans le bus.

La gare S.N.C.B. d'Ottignies est le plus important point d'échange des navetteurs, lesquels constituent une grande partie des 800 étudiants actuels.

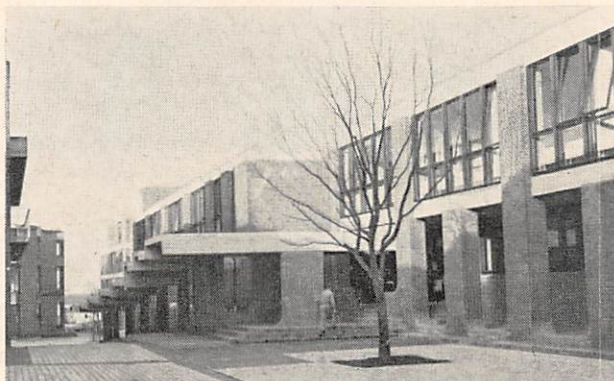
En effet, à Ottignies arrivent des trains de Bruxelles, de Namur, de Louvain par Wavre, de Charleroi par Fleurus. Ajoutons les autobus (S.N.C.B.) venant de Nivelles et ceux des lignes vicinales adjacentes. Tous ces voyageurs, changeant actuellement à Ottignies, possèdent un abonnement combiné leur permettant de continuer en autobus vicinal

jusqu'à la place Galilée, centre administratif de Louvain-la-Neuve.

A environ 800 m du centre, on creuse aujourd'hui, à grand renfort de bulldozers, une impressionnante tranchée dans un terrain sablonneux en vue de l'installation de deux voies de chemin de fer qui viendront déboucher, à l'air libre, sur un quai à quatre voies; il s'agit d'une antenne de la ligne ferrée n° 161, partant d'Ottignies et qui permettra à des convois en provenance de Bruxelles d'arriver directement jusqu'ici.

\*  
\*\*

Nous sommes reparti, nanti d'une documentation remarquablement présentée et favorablement impressionné par l'ampleur des réalisations déjà sorties de terre; comme notre visite a eu lieu en hiver, il nous a été difficile de juger de l'attractivité future de l'environnement. Mais nous faisons confiance au Professeur R.M. Lemaire qui, dans la brochure-programme, conclut un exposé sur le « Paysage urbain » en disant : « L'urbanisme n'a pas de justification en soi : il n'existe qu'en fonction des services qu'il rend à l'homme. Et c'est là sans doute sa loi suprême ».



*En été, cet arbre donnera une ombre agréable en plein cœur de la ville universitaire.*



*Les services administratifs se trouvent au rez-de-chaussée du bâtiment central.*

## NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour le personnel 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. Vanderfaeillie