

Nos Vicinaux

Bulletin d'information
pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 166

SEPTEMBRE-
OCTOBRE 1973

28ème ANNEE

SOMMAIRE

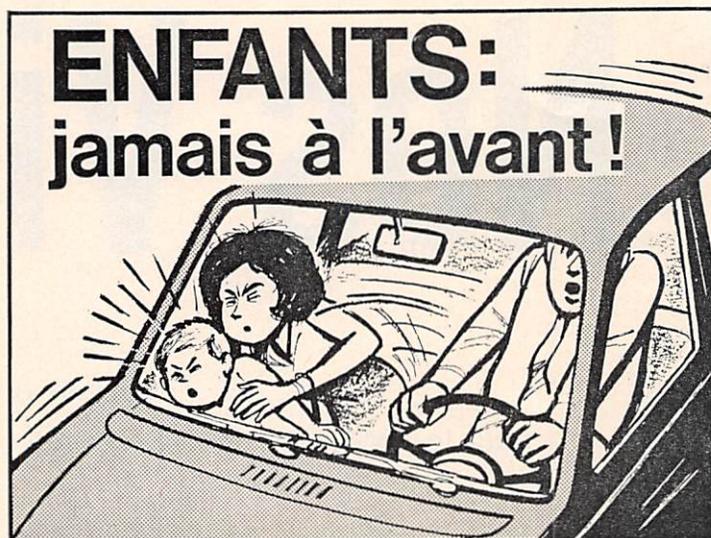
- 3 Le rôle de la S.N.C.V. dans l'économie de la province de Brabant.
- 5 La préparation de nos enfants aux études.
- 6 La vie de pensionné.
- 12 Les « réserves naturelles » en Flandre Occidentale.
- 14 Le métro de Moscou.

Une guirlande de lanternes d'époque à Boechout; cette localité est desservie par notre service public d'autobus Anvers - Broechem et extensions.

(Photo E. Roels)



LES ENFANTS ET LA CIRCULATION



(Via Secura)

Chaque année, de 250 à 300 enfants meurent des suites d'un accident de la circulation, tandis que 2.000 autres sont atteints de lésions graves. Selon les statistiques, l'accident de la circulation est la cause principale de la mortalité chez les enfants de 1 à 14 ans. En ce qui concerne les jeunes de 15 à 24 ans, l'accident est la cause du décès dans quarante pour cent des cas.

Les conducteurs doivent comprendre que l'imprévoyance et l'insouciance font partie de la nature même de l'enfant. Les enfants ont droit à notre protection même s'ils jouent sur la voie publique.

Les enfants sont, d'autre part, des passagers particulièrement vulnérables. Ils doivent, de préférence, prendre place sur les sièges arrière de la voiture.

Avec les meilleures intentions, au demeurant, la plupart des mères désirent garder leur petit sur leurs genoux, même lorsqu'elles sont assises à l'avant, à côté du conducteur. Cette habitude est à proscrire rigoureusement, car leur enfant sera projeté inévitablement contre le tableau de

bord ou le pare-brise, en cas de freinage brusque ou de collision.

Un enfant ne peut en aucun cas prendre place sur les genoux du conducteur, ce qui semble l'évidence même. Et pourtant, certains pères n'hésitent pas à le faire, pour donner l'illusion à leur petit qu'il pilote la voiture.

C'est l'âge de l'enfant qui détermine la place qu'il doit occuper. La meilleure place pour un bébé est dans les bras d'une personne adulte, elle-même assise sur un siège arrière et portant une ceinture de sécurité; on peut aussi le caler dans un berceau solidement arrimé à l'arrière, afin d'éviter qu'il ne bascule.

Les plus grands peuvent prendre place dans des sièges adaptés ou se servir de ceintures de sécurité spécialement conçues pour eux.

Avant le départ, ne manquez pas de rappeler à vos enfants qu'ils ne peuvent pas jouer avec la poignée de la portière ou avec le dispositif de verrouillage des portes. La plupart des voitures sont munies, heureusement, d'une fermeture de sûreté permettant de bloquer les portières.

Il faut leur interdire également de baisser les glaces et de se pencher à l'extérieur.

La voiture n'est, d'autre part, pas l'endroit où enfants et parents doivent se prouver leur affection.

Certains enfants s'installent à genoux à l'arrière, pour adresser soit des sourires suaves soit des gestes impertinents aux occupants des voitures qui suivent.

Il faut interdire ces petits jeux, non seulement par politesse, mais surtout parce que la position du petit passager est dangereuse et qu'elle diminue, en outre, sensiblement la visibilité pour le conducteur.

Enfin, ne laissez jamais vos enfants seuls dans une voiture à l'arrêt. S'il n'y a pas moyen de faire autrement, emportez la clé de contact, vérifiez si le frein à main est bien serré et recommandez à vos enfants de ne toucher à rien.

(D'après « Le Rail », n° 204, août 1973.)

DANS VOTRE PROPRE INTERET

- Portez : — vos gants de protection
— vos lunettes de sécurité
— vos chaussures de sécurité
— votre coiffure de protection

SLOGANS DU MOIS DE LA SECURITE

Novembre : Soyez calme et attentif à tout ce que vous faites.

Décembre : Soyez prudent en vous déplaçant — pas de précipitation.

LE RÔLE DE LA S.N.C.V. DANS L'ÉCONOMIE DE LA PROVINCE DE BRABANT

par M. PEERTS, chef de groupe du Brabant

Pour situer le rôle des chemins de fer vicinaux dans l'économie de la province de Brabant, il nous paraît opportun de rappeler d'abord brièvement les raisons de la création de la société nationale, ainsi que la mission qui lui fut confiée par le législateur de 1884-1885.

A cette époque, le réseau des chemins de fer à voie normale avait déjà atteint un développement de plus de 3.000 km. Malgré cet effort considérable, de vastes régions rurales demeuraient dépourvues de tout moyen de transport moderne, outil indispensable à leur épanouissement.

L'agriculture et l'industrie connaissaient, en effet, une crise profonde, due en partie à l'absence de relations rapides et économiques.

Il apparaissait donc indispensable de relier ces régions au réseau ferroviaire national par la réalisation d'un réseau secondaire.

Comme l'initiative privée ne montrait aucun empressement à engager des capitaux importants dans une entreprise dont le rendement financier s'annonçait peu rentable, le législateur confia la création de l'ensemble d'un réseau secondaire à un organisme nouveau : la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

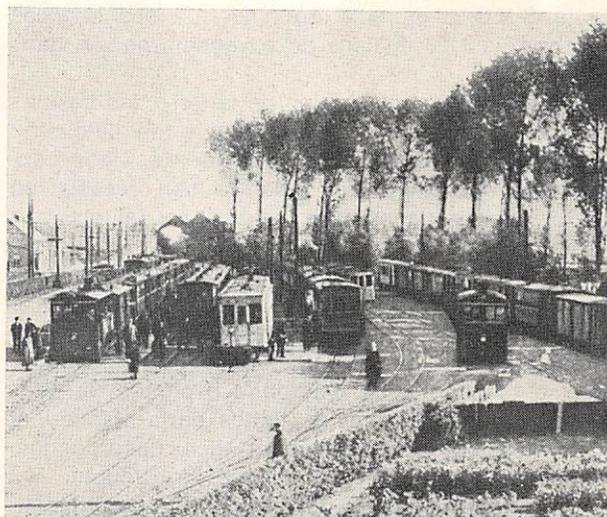
La province de Brabant bénéficia rapidement de l'action de la Société nouvellement constituée. En 1890, soit 5 ans à peine après la fondation de celle-ci, 159 km de lignes étaient déjà exploitées ou concédées. La traction était essentiellement à vapeur. Atteignant progressivement 436 km en 1900 et 616 km en 1910, le réseau brabançon desservait bientôt toute la province.

Partout, le « vicinal » fut favorablement accueilli et transforma la vie rurale : ouvriers, employés et écoliers, astreints à de longues marches pour atteindre la ville, virent leurs déplacements sensiblement facilités ; ceux-ci ne formaient plus obstacle à la recherche d'un emploi ou à la fréquentation d'une école en ville. Les marchés hebdomadaires retrouvèrent un regain de vie : vendeurs et acheteurs devinrent des clients réguliers du nouveau mode de transport.

Comme les promoteurs l'avaient prévu, le transport de marchandises constituait une part importante de l'activité de la S.N.C.V. : 40 % environ des recettes provenaient du transport de produits agricoles, charbon, bois, matériaux de construction et marchandises de toute nature.

Le groupe de Louvain, par ses nombreux points d'échange avec le chemin de fer et avec la voie d'eau, devint en quelque sorte une plaque tournante pour le transport des marchandises provenant des provinces de Liège, d'Anvers et de Limbourg.

Les lignes du nord du Brabant étaient en



Cette photo du dépôt de Leerbeek témoigne de l'activité qui y régnait en son temps : locomotives à vapeur, trams électriques, rames de marchandises, convois de voyageurs.

majeure partie axées, d'une part, sur la capitale et son agglomération et, d'autre part, sur Louvain. La partie wallonne de la province avait été dotée d'un groupe important de lignes rurales, reliant ses régions essentiellement agricoles ; l'intérêt de ce réseau pour l'économie du Brabant wallon découlait du volume considérable de betteraves sucrières transportées vers les raffineries, et des pulpes expédiées aux fermiers, pour la nourriture du bétail.

L'extension continue du réseau et l'augmentation constante du trafic démontrèrent rapidement combien la construction des lignes vicinales répondait à un besoin impératif. Bref, le but poursuivi était atteint : de vastes régions étaient ouvertes au progrès, grâce aux services du « vicinal ».

Ainsi, la région ouest, s'appuyant sur les gares de Hal, Enghien et Ninove, avait été dotée d'un réseau complémentaire centré sur Sint-Kwintens-Lennik.

Le secteur nord, axé sur les gares S.N.C.B. de Londerzeel, Malines et Vilvorde, fut desservi par les lignes S.N.C.V. Bruxelles - Wemmel, Bruxelles - Londerzeel et Bruxelles - Grimbergen - Humbeek.

A l'est de la province, les liaisons suivantes complétaient le grand réseau ferré : Haacht - Aarschot - Tirlemont, Tirlemont - St-Trond, Louvain - Diest, Louvain - Jodoigne.

Haacht avait été relié à Bruxelles, ainsi d'ailleurs que Louvain. La ligne Bruxelles - Louvain devait, à son tour, connaître un vif succès. Par un itinéraire totalement différent de celui de la ligne axiale du chemin de fer, elle reliait, à deux centres importants, des villages qui n'attendaient que ces relations pour s'épanouir. A Vossem, elle se soudait à la ligne vers Hamme - Mille, point de correspondance vers le Brabant wallon, Louvain et Tirlemont.

Le sud du Brabant, desservi par les gares du chemin de fer de Braine-le-Comte, Nivelles, Braine-l'Alleud, Wavre, Gembloux et Jodoigne, fut également équipé d'un vaste réseau vicinal.

Vers 1920, le réseau de la S.N.C.V. égalait en longueur celui du chemin de fer à écartement normal. Signalons, pour donner une idée de l'activité

de la S.N.C.V., à cette époque, que ses services transportaient 23 millions de voyageurs par an dans le Brabant.

Le mouvement d'abandon de la terre, les besoins toujours croissants en main-d'œuvre de l'industrie et du secteur tertiaire, l'attrait de la ville, contraignirent la S.N.C.V. à adapter son réseau, en électrifiant ses lignes et en intensifiant le transport de voyageurs.

Le développement du moteur à essence d'abord, du moteur Diesel ensuite, eut pour conséquence d'amener à la route des transports acheminés précédemment par fer. A défaut d'une réglementation précise, des services d'autobus exploités par des particuliers surgissaient de toutes parts et créaient aux voies ferrées une concurrence désordonnée.

En 1924, la S.N.C.V., désireuse de s'adapter aux contingences nouvelles résultant du progrès technique, sollicita et obtint l'autorisation d'établir et d'exploiter des services de transports automobiles sur route.

Sur les lignes campagnardes où l'électrification eût été trop onéreuse, la traction à vapeur, devenue désuète et non rentable par l'effritement du transport de marchandises, fut remplacée par des automotrices. Ce fut le réseau de Nivelles, soudé entre-temps à celui de Bruxelles, qui eut la primeur de ce nouveau mode d'exploitation.

Complétée par ses lignes d'autobus, l'activité du réseau vicinal devint de plus en plus axée sur le transport de voyageurs. Celui-ci s'élevait vers les années 30, pour le réseau brabançon, à quelque 33 millions par an.

La seconde guerre mondiale plaça la S.N.C.V. devant les mêmes problèmes qu'en 1914. De nouveau, elle remplit son rôle et suppléa à la carence du grand chemin de fer, plus vulnérable à la mainmise de l'occupant. Malgré les difficultés et les vexations, le trafic vicinal fut maintenu et le réseau du Brabant transporta, à lui seul, quelque 95 millions de voyageurs par an durant cette sombre période. Ce chiffre représentait le triple du trafic normal et constituait un magnifique exploit au service de la population.

Continuant son effort, par l'acheminement de 75 à 80 millions de voyageurs par an, pendant les années 1946 à 1950, la S.N.C.V. prit une part importante dans le redressement économique de la province.

La concurrence renaissante de la route présentait cependant un nouvel aspect. Non seulement le camion, assurant le transport de porte à porte, avait enlevé à la S.N.C.V. le transport de marchandises qui lui était propre, mais l'accroissement du trafic automobile privé eut pour conséquence une réduction sensible du nombre de voyageurs transportés.

La S.N.C.V. se décida, dès lors, à remplacer ses lignes ferrées par des services d'autobus mieux adaptés aux souhaits du public. Le réseau ne s'en trouvait cependant pas réduit, bien au contraire. De nombreuses extensions et variantes, rendues possibles par la souplesse propre au service d'autobus, desservirent les hameaux retirés.

A la suite de diverses réformes de structure, le réseau vicinal brabançon ne comporte plus actuelle-



Un tram vicinal, l'Atomium et le Palais du Heysel, à Bruxelles.
(Photo E. Roels)

ment que 16,7 km de lignes ferrées. Ses 49 lignes principales d'autobus se développent sur 2.025 km. Sur l'ensemble de ce réseau, les véhicules S.N.C.V. ont parcouru en 1972, près de 23,1 millions de kilomètres et ont transporté quelque 63 millions de voyageurs, dont 46,4 millions pour le secteur de Bruxelles et 16,6 millions pour le secteur de Louvain.

Pour donner une idée de l'apport de cette activité à la vie économique de la région bruxelloise, signalons que les services publics S.N.C.V. y amènent encore journalièrement 50.500 personnes vivant en dehors de l'agglomération, tandis que 19.500 voyageurs sont embarqués sur les sections urbaines des lignes de pénétration et sur les lignes urbaines proprement dites. Cela représente 140.000 voyageurs transportés journalièrement dans l'agglomération même.

Quant aux services spéciaux, ceux-ci sont au nombre de 390 et s'étendent actuellement sur une longueur de 7.790 km. Créés principalement pour le transport d'ouvriers et d'écoliers, ils sont nés essentiellement de besoins nouveaux issus de l'évolution des transports.

A travers son existence de près de 90 ans, la S.N.C.V. a démontré qu'elle a su s'adapter à l'évolution économique et aux modifications des conditions de vie en général, tant par des transformations adéquates de son réseau et de son exploitation que par la modernisation de son matériel.

LA PRÉPARATION DE NOS ENFANTS AUX ÉTUDES

La démocratisation de l'enseignement, en cours à notre époque, doit permettre à tous les enfants, quel que soit le milieu auquel ils appartiennent, de faire les études qui conviennent le mieux au développement harmonieux de leur personnalité.

Certaines dispositions doivent toutefois être prises ou envisagées pour faciliter aux écoliers et aux étudiants l'accomplissement efficace de leur tâche.

Le climat familial

La préparation de nos enfants aux études est un travail de longue haleine, qui ne commence pas au moment où ils entrent à l'école. A 4 ou 5 ans, ils portent déjà fortement l'empreinte de leurs parents et de leur milieu familial.

Les parents auront donc à cœur de créer chez eux un climat incitant les enfants à attacher, dès leur jeune âge, une grande valeur au travail, sous toutes ses formes.

Au cours de l'adolescence et de la jeunesse, ils s'efforceront d'éveiller leur intérêt pour tout ce qui peut former leur personnalité.

Ils les encourageront à produire les efforts nécessaires pour obtenir les résultats conformes à leurs capacités, sans exiger l'impossible.

Ils les entoureront d'une affectueuse attention et se réjouiront de leurs succès, sans dramatiser les échecs éventuels, car les enfants se font, normalement, déjà suffisamment de soucis.

Bonne orientation

Pour la bonne réussite des études, il importe d'orienter les enfants, en connaissance de cause, vers celles qui correspondent le mieux à leurs possibilités, à leurs aspirations, à leurs goûts personnels, à leur caractère etc.

Ce choix est à faire en fonction uniquement du plein épanouissement de leur personnalité, sans tenir compte des habitudes et des préjugés sociaux.

Chaque individu doit pouvoir se réaliser entièrement lorsqu'il occupe sa place dans la société. Sa joie de vivre et son bonheur en dépendent largement.

Les parents, les écoles et les bureaux d'orientation professionnelle devront, à un moment donné, aider les adolescents à faire ce choix si grave, dans les meilleures conditions possibles.

Aptitudes physiques

On néglige encore trop, à l'heure actuelle, l'importance des aptitudes physiques des intéressés.

Certaines études nécessitent, en effet, des efforts très prononcés, auxquels certaines constitutions ne pourront résister.

Dans les cas où la santé de l'enfant n'est pas robuste ou laisse à désirer, l'avis d'un médecin compétent devra donc contribuer à déterminer le choix à faire.

Par ailleurs, l'alimentation des enfants, au cours de leurs études, est un facteur que l'on perd fréquemment de vue. Une nourriture saine et variée, limitant les aliments gras, lourds et trop sucrés, leur garantira plus facilement la bonne condition physique indispensable.

Méthode de travail

S'il est vrai que les parents peuvent influencer favorablement l'évolution normale des études de leurs enfants, on constate très souvent encore que ces derniers n'ont pas de méthode de travail valable pour affronter les difficultés qui les attendent.

C'est en général ce qui leur manque le plus pendant leurs études.

On serait surpris de voir les progrès qu'ils pourraient réaliser s'ils disposaient d'une bonne méthode de travail; en tout cas, ils seront handicapés par rapport à ceux de leurs condisciples qui ont pu s'en assimiler une.

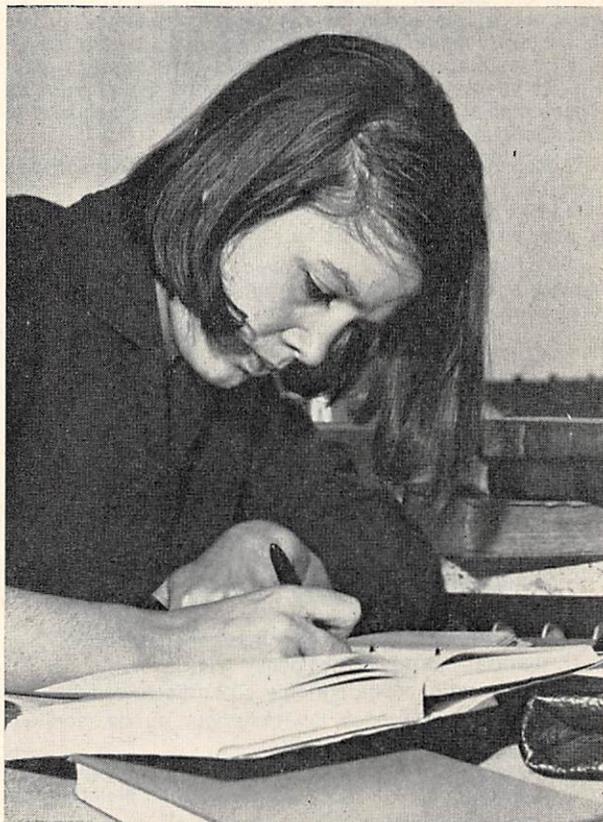
On ne saurait trop insister sur ce point et espérer que leurs instituteurs et leurs professeurs leur enseigneront, à temps, comment ils doivent s'y prendre.

A toutes fins utiles, voici un plan de travail qui peut, en général, donner d'excellents résultats, quand il s'agit d'un texte à apprendre :

- lire le texte en entier, sans s'arrêter,
- le relire, et souligner les points les plus importants,
- faire le plan ou le résumé du texte,
- vérifier si on comprend le tout,
- l'apprendre.

*
**

Les enfants bien entourés, bien orientés, en bonne condition physique et travaillant avec méthode sont, croyons-nous, bien préparés à passer leurs examens et ont beaucoup de chances de les réussir.



LA VIE DE PENSIONNÉ

« La vie commence à 60 ans ». C'est le titre d'un ouvrage que nous avons vu récemment en librairie, titre un peu surprenant mais très encourageant pour nos pensionnés et pour ceux d'entre nous qui le seront à brève échéance.

Ailleurs, nous avons lu que la durée de la vie humaine devrait, d'après de nombreux savants, dépasser normalement cent ans en moyenne. On n'en est pas encore là pour le moment, mais les générations futures y atteindront peut-être.

Quoi qu'il en soit, la retraite doit être mise à profit pour réaliser, au maximum, les projets dont on a rêvé au cours de sa vie active.

Pour certains de nos pensionnés, aucun doute à ce sujet, car on peut les voir tout aussi actifs, sinon davantage, après leur mise à la retraite.

Ils ont leurs problèmes, c'est certain. Qui n'en a pas ? Mais ils se sont adaptés à leur vie nouvelle et apprécient cette liberté qu'ils attendaient peut-être depuis longtemps.

D'autres, par contre, ne parviennent pas, ou très difficilement, à trouver leur voie. Cela se comprend : depuis leur jeune âge, ils ont été entourés, dirigés et astreints à des obligations et des travaux qui remplissaient leur vie. La subite absence d'activités obligatoires, à l'âge de la retraite, les surprend et les laisse perplexes ou sans réaction. Et pourtant, pendant leur vie active, leurs jours de congés étaient sacrés, ils étaient sans cesse occupés et le temps leur manquait toujours.

Evidemment, tous les cas diffèrent et nous pensons, en particulier, à ceux qui sont handicapés par l'une ou l'autre maladie et qui ne peuvent malheureusement, pour l'instant, se livrer aux occupations de leur choix.

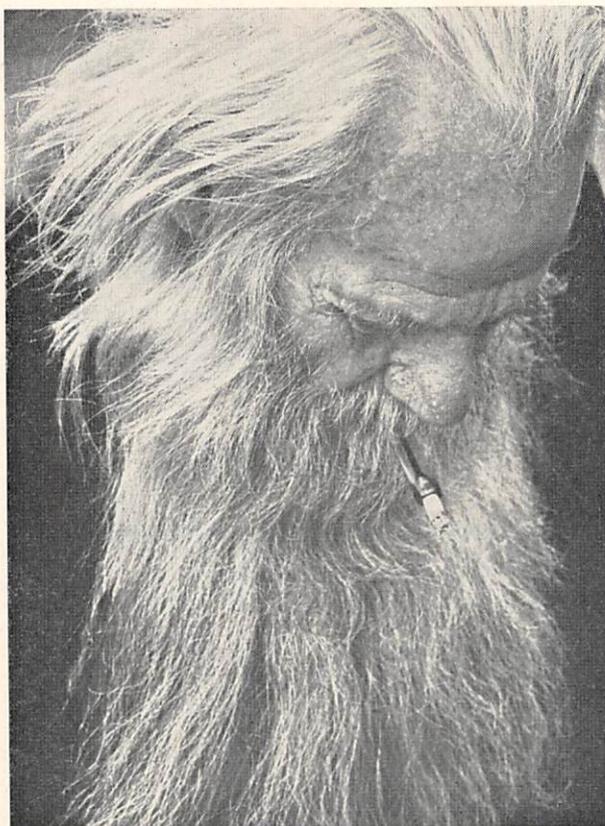
A l'intention de tous, nous avons voulu exposer, d'une manière succincte, certaines possibilités de s'organiser et de s'occuper.

Le travail du pensionné

On ne peut, tout d'abord, perdre de vue qu'un pensionné ne doit pas nécessairement cesser toute activité lucrative.

Ceux qui le désirent ou ceux qui ne peuvent s'habituer à l'inaction, sont autorisés par la loi, **sans aucune formalité ou déclaration préalable** :

- à exercer une activité professionnelle portant sur 18 jours au maximum par an,
- à exercer une activité agricole ou horticole réduite,
- à remplir une fonction de professeur ou de moniteur dans certaines écoles,
- à exercer un mandat auprès d'un établissement public ou d'une association créée dans un but de philanthropie ou de bienfaisance.



Moyennant une déclaration préalable, sur un formulaire (modèle 74) à demander à l'administration communale du domicile, ils peuvent :

- exercer une activité professionnelle dans les liens d'un contrat de louage de travail, soit à concurrence de 270 heures au maximum par trimestre civil, si l'on est payé au temps (c.-à-d. à l'heure, par journée etc.), soit pour un revenu professionnel de 13.300 F au maximum (à adapter à l'index) par trimestre civil, si on ne travaille pas au temps (pourboire, à la pièce etc.),
- exercer une activité professionnelle limitée de travailleur indépendant.

A ceux que la chose intéresse, nous conseillons, cependant, de s'informer plus amplement auprès de l'administration communale ou de leur organisation syndicale ou autres, car il est préférable de prendre toutes ses précautions avant de s'engager dans l'une ou l'autre voie, afin d'éviter des surprises ou des déboires ultérieurs.

Les occupations

Ne faudrait-il pas penser, par priorité, à redistribuer les tâches à domicile. Les conjoints ne peuvent-ils se partager les travaux de tous les jours ? Il y a là certainement des possibilités que l'on néglige encore trop, semble-t-il, et qui peuvent alléger la besogne de l'un, tout en faisant l'affaire de l'autre.

On peut toujours s'occuper utilement à domicile. Les travaux d'entretien de la maison ou de l'appartement, des meubles etc. ne manquent pas, en général. Si l'on peut se passer de corps de métier, des économies substantielles peuvent être réalisées.

Le bricolage et la floriculture sont aussi des occupations qui peuvent être pratiquées pour ainsi dire n'importe où, quand, comment.

Le jardinage, la culture des fruits, l'élevage d'animaux domestiques et autres, réservés à ceux qui disposent d'un jardin, sont certainement à conseiller au plus haut point. Le retour à la terre peut apporter de profondes satisfactions, sans parler des bénéfices à en retirer.

Des œuvres humanitaires, philanthropiques, de bienfaisance, tout comme les ligues de pensionnés etc. recherchent souvent le concours bénévole de personnes dévouées. Beaucoup de retraités y trouvent un terrain d'activité remplissant utilement et agréablement leurs journées.

Et n'oublions pas les études. A tout âge, on peut s'instruire et apprendre. Des ateliers créatifs et des centres culturels existent maintenant dans beaucoup de villes et de communes.

Cette énumération est loin d'être complète. Tant s'en faut. Elle est à compléter par chacun en particulier, selon ses goûts, aspirations, possibilités etc.

Les loisirs

Quant aux passe-temps, il y en a tant et plus.

A titre purement indicatif et sans vouloir leur attribuer un ordre d'importance, en voici une liste forcément restreinte :

- les visites touristiques de villes, monuments et autres curiosités de notre pays,
- les promenades à travers champs, dans les bois, les dunes, les réserves naturelles, les domaines provinciaux, communaux,
- les marches à pied,
- les randonnées à vélo,
- la pêche,
- la fréquentation de manifestations sportives ou culturelles, de fêtes locales et autres,
- la fréquentation de réunions d'amicales, de ligues de pensionnés, d'organisations, de groupements etc.,
- la visite de foires, de musées et d'expositions,
- le théâtre, le cinéma, les concerts,
- les rencontres de parents et d'amis,
- l'organisation de fêtes à domicile et ailleurs,
- la visite de malades à domicile, dans les hôpitaux,

- l'échange de correspondance avec des parents, des malades,
- les collections de toutes sortes,
- le dessin, la sculpture, la peinture,
- les jeux de cartes, d'échecs, de dames et les nombreux jeux de société,
- la télévision,
- la lecture du journal, de revues, de livres,
- la photographie.

Un programme

Certains retraités ont trouvé une bonne solution, croyons-nous, pour s'adapter à leur nouvelle existence.

Habités depuis toujours à être occupés systématiquement, ils ont senti la nécessité de ne pas abandonner entièrement un rythme régulier de vie.

Ils ont déterminé, pour chaque jour de la semaine et du mois, les activités qu'ils comptent déployer, sans oublier de prévoir des congés comme du temps où ils étaient au travail, et les ont consignées dans un programme de semaine ou du mois.

Ils savent ainsi d'avance comment passer leurs journées, sauf imprévus. Dans ces cas et si les circonstances ne se prêtent pas à la réalisation de leur programme, ils sont assez inventifs pour intervertir l'ordre normal de leur horaire primitif.

Ils alternent le travail, les occupations, les passe-temps, les sorties, les visites, les rencontres etc. et évitent de cette façon les dangers de la monotonie et de l'ennui.

Cette solution pourrait convenir, semble-t-il, à bon nombre de pensionnés; sur la base des suggestions qui ont été faites, il ne doit pas être trop difficile d'élaborer un programme acceptable.

Il va sans dire que toutes les solutions sont valables, pour autant qu'elles permettent au pensionné de jouir pleinement de sa retraite.

SEMAINE DU TROISIEME AGE

La Semaine du Troisième Age, du 11 au 18 novembre 1973, est axée, cette année, sur l'amélioration des communications des seniors entre eux et avec les autres générations.

La brusque et soudaine transformation de leur vie, au moment de la retraite, accélère le phénomène naturel de la perte progressive et inévitable des relations acquises depuis la jeunesse.

Le nombre de parents, amis et connaissances déjà disparus augmente du jour au lendemain, de celui de collègues, de camarades de travail, de coéquipiers, de fournisseurs, de clients et de chefs ou patrons.

Alors qu'il gravitait jusque-là autour de visages journalièrement rencontrés, le senior ne voit plus défilé que des inconnus, des étrangers, des lointains.

Or, comme pour les voyages interplanétaires, l'essentiel pour réussir le 3e Age, c'est d'être relié à une base, c'est de rester en communication, c'est d'être relié au monde.

A l'occasion de la Semaine du 3e Age chacun devrait faire le point et se demander : « Que puis-je faire pour donner aux seniors des possibilités de communiquer avec tous ceux qui doivent continuer à faire partie de leur milieu. »

Si chaque adulte, si chaque junior trouvait un senior à préserver de l'isolement, le problème serait largement résolu; un mouvement général d'amitié ferait bouler de neige, car l'amitié appelle l'amitié.

Pratiquement, cela signifie qu'il faut « trouver du temps » pour les seniors, pour leur téléphoner, pour entretenir avec eux une correspondance, leur procurer de la lecture, leur rendre visite, lier conversation, faciliter leurs déplacements etc.

Veillons à ne pas couper les relations avec le 3e Age, et apportons lui par nos contacts, plus de bonheur et de sécurité.

**communiquer
DAVANTAGE**

**sécurité du
3e AGE**

semaine du 11 au 18 nov. 73

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

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE
Helsen R. a épousé Mlle Duffeler J.

FLANDRE ORIENTALE
Van Dycke N. a épousé Mlle Maenhout R.

HAINAUT

Willem B. a épousé Mlle Marchand M.
Gilsoul P. a épousé Mlle Gilda G.
Semoulin M. a épousé Mlle Priels M.-Chr.
Lhoir M. a épousé Mlle Bossart J.
Dubois G. a épousé Mlle Tokarski C.
Carlier A. a épousé Mlle Carlier B.

NAMUR-LUXEMBOURG

Richelle J.-P. a épousé Mlle Bouillot M.
Maurcot J. a épousé Mlle Bulon E.
Astgen R. a épousé Mlle Léon P.
Restiau G. a épousé Mlle Poncelet Ch.

LIEGE

Dabée P. a épousé Mlle Moonen M.-L.

BRABANT

Vranckx G. a épousé Mlle Aertgeerts N.

LIMBOURG

Gilissen J. a épousé Mlle Ramaekers J.

FLANDRE ORIENTALE

Inghelbrecht J. a épousé Mlle Maertens M.-Cl.
Van Severen E. a épousé Mlle Dobbelaere N.

Naissances

ANVERS

Bianca chez Derweduwen G. (Malines)
Geert chez Wevers J. (Malines)
Ghislain chez Nuyts R. (Brasschaat)
Bart chez Lauwerens G. (Brasschaat)
Inge chez Van den Bempt J. (Vorselaar)

FLANDRE ORIENTALE

Ninnia chez Cours R. (St-Amansberg)
Kristof chez De Neve M. (Evergem)

HAINAUT

Alain chez Blocteur J. (Jumet)
Frédéric chez Hellemans R.
(Montignies-le-Tilleul)
Didier chez Hernalesteen R. (Viesville)
Jocelyne chez Fleurquin A. (Boussu)
Jacqueline chez Charon A. (Nalinnes)
Serge chez Gilsoul P. (Anderlues)
Eddy chez Jérémie Y. (Trivières)
Chrystel chez Lejeune Cl. (Courcelles)

NAMUR-LUXEMBOURG

Karin chez Hubert D. (On)
Marie-France chez Piquard A. (Bleid)
David chez Massart E. (Floriffoux)
Cédric chez Dort J. (Lacuisine)

LIEGE

Bart chez Bollen J. (Horpmaal)
Angélique chez Ancion A. (Latinne)
Fabian chez Grégoir H. (Holloigne)
Christine chez Hubar J. (Seny)
Laurence chez Franzen A. (Jemeppe)
Isabelle chez Plunus R. (Dolhain)

BRABANT

Sindy chez Vanzavelberg H. (Lubbeek)
Gerry chez Fiève G. (Anderlecht)
Nandy chez Heymans W. (Leerbeek)
Geert chez De Saeger P. (Scheepdaal)
David chez Goossens J. (Anderlecht)
Frédéric chez Van Lul J. (Forêt-Bruxelles)
Dirk chez Meulemans R. (Tirlemont)
Geert chez Noël N. (Hal)
Sandra chez Duberti J. (Saintes)
Marc chez Liekens G.
(Lasne-Chapelle-St-Lambert)
Michel chez Deridder O.
(Ophain-Bois-Seigneur-Isaac)

LIMBOURG

Sofie chez Castermans G. (Spouwen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Geneviève chez Baillieu C. (Bruges 2)
Anja chez Notredame D. (Leffinge)
Bart chez Pottelancie E. (Koekelare)
An chez Sinnaeve D. (Dixmude)

Agents des groupes mis à la pension

Mois de juillet et août 1973

Années
de service

ANVERS

Daniels A., conducteur-receveur AB 44
Keutgens J., contremaître 1e cl. 43
Vande Zande X., receveur 48
Veuken T., receveur 30

FLANDRE ORIENTALE

Symons R., conducteur-receveur AB 44
Verhoeven J., écurveuse 29

HAINAUT

Carpentier R., ouvrier qual. 1e cl. 33
Dehoux U., ouvrier qualifié 41
Dessilly F., ouvrier qualifié 42
Van Hooland A., piocheur 47

NAMUR-LUXEMBOURG

Decamp O., piocheur 49
Janquin A., conducteur-receveur AB 44
Lieurquin P., conducteur-receveur AB 36
Massart A., moniteur 40
Pirard F., ouvrier qualifié 20

LIEGE

Dassy F., brigadier VT 48
Deprez P., ouvrier semi-qualifié 40
Merken C., conducteur 45
Corbusier H., ouvrier qualifié 1e cl. 49

BRABANT

Christiaens J., conducteur électr. 20
Goossens J.B., receveur 42
Persoons J.B. ouvrier qualifié 48
Weyts F., ouvrier qualifié 1e cl. 43
Grietens A., receveur 46
Ameys N., conducteur électr. 44
Beekman L., ouvrier qualifié 1e cl. 33
Billiau H., ouvrier qualifié 31
De Vroede A., receveur 43
Janssens H., cond.-receveur AB 40
Lejeune M., ouvrier d'élite 44

LIMBOURG

Voets G., ouvrier qualifié 1e cl. 46
Raymaekers B., brigadier 46

FLANDRE OCCIDENTALE

Lycke M., conducteur-reveveur AB 38
Beuten H., ouvrier qualifié 1e cl. 31
Vantomme G., piocheur 40

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
NAMUR-LUXEMBOURG	
Lince H., conducteur-receveur AB	58
BRABANT	
Libotton F., conducteur-receveur AB	58

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Thijs A., brigadier	85
Denies L., chef receveur	78
Van de Peer C., manoeuvre	74
Verschueren K., receveur	88
Helsen A., machiniste	62

FLANDRE ORIENTALE

Otte E., receveur	84
Van Haver A., conducteur électr.	86

HAINAUT

Dubois R., machiniste	71
Maquestiau L., piocheur	74
Roch F., conducteur électr.	65
Dauvin M., receveur	62
Ghislain R., ouvrier qualifié de 1e cl.	64
Dubois R., conducteur électr.	69
Dupont M., receveur	67

NAMUR-LUXEMBOURG

Romain M., brigadier	79
----------------------	----

BRABANT

Danau G., conducteur électr.	67
Vits D., freineur	76
Leuckx T., piocheur	87
Claevermans H., ouvrier qualifié de 1e cl.	83
Goovaerts P., contrôleur	74
Caron J., conducteur AB	80
Nackaerts A., piocheur	93
Coeckelberghs A., piocheur	78

LIMBOURG

Vanderbiesen A., machiniste 1e cl.	74
------------------------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Berteloot M., chef de station 1e cl.	74
Depuis L., ouvrier qualifié de 1e cl.	70
Vanhove P., conducteur-receveur AB	71

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. Vanderfaellie
rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Administration Centrale

M. F. Humblé, inspecteur principal, est pensionné



Depuis quelques mois, quelques fonctionnaires de l'Administration Centrale atteignent l'âge de la retraite.

Au mois d'août, c'était le tour de M. F. Humblé, inspecteur principal, dont la santé laisse malheureusement quelque peu à désirer pour le moment.

Né le 6-8-1908, à Rekem, il conquit, à l'Université de Louvain, le diplôme de licencié en sciences commerciales et financières. Avec ce passeport en

main, M. Humblé était assuré d'un bel avenir.

Il commença sa carrière administrative aux Vicinaux le 2-1-1938, et fut promu conseiller adjoint le 1-1-1958, inspecteur en chef (a.r.) le 1.1.1961, et inspecteur principal (nouveau régime) le 1.1.1969.

Il fut toujours attaché au Service de l'Exploitation qui aura été marqué de son empreinte.

Il s'acquitta de sa tâche dans des circonstances parfois très difficiles. A cet égard, on se rappellera les années de guerre durant lesquelles M. Humblé servit d'interprète et joua le rôle ingrat d'intermédiaire entre les autorités allemandes et la Société Nationale.

Après la guerre, il vécut de près la grande expansion des services publics d'autobus et en assura la bonne organisation administrative.

D'autre part, les services spéciaux d'autobus pour le transport d'ouvriers, d'écoliers, etc., jaillissant un peu partout, donnèrent lieu à un travail considérable.

Cette période agitée est maintenant révolue pour lui et nous souhaitons à M. Humblé de jouir, pendant de nombreuses années, de sa retraite et d'un agréable « dolce farniente ».

M. Willy Tasson, inspecteur principal, a pris sa retraite

A la fin du moins d'août dernier, M. Tasson a pris sa retraite après plus de 42 années de bons et loyaux services rendus à la Société nationale.

Il fut embauché le 16 février 1931 et commença sa carrière au service « Constructions et Contrôle-matériel fixe ».

Il était titulaire d'un diplôme d'ingénieur technicien, section « mécanique », et d'un diplôme de technicien d'aviation, obtenus tous deux, en 1929, à l'université du Travail de Charleroi.

Les connaissances qu'il avait acquises lui permirent de se familiariser rapidement avec sa tâche vicinale consistant à « réceptionner » le matériel et à résoudre les nombreux problèmes qui se présentent à cette occasion.

Il fut nommé inspecteur technique le 22-1-1946 et assumait la direction du service MF, lequel fut fusionné, en 1947, avec les deux autres services de réception de matériel de l'Administration centrale.

Il fut promu inspecteur principal (a.r.), le 1-1-1958.

Depuis lors, et jusqu'à sa mise à la

retraite, il s'occupa, entre autres, de la réception de tout le matériel roulant livré à la Société, dont il sut défendre les intérêts avec ténacité et diplomatie.

Il devint inspecteur en chef (a.r.), le 1-1-1963, et inspecteur principal (nouveau régime), le 1-1-1970, comme couronnement de sa carrière, au cours de laquelle sa personnalité, son esprit



méthodique, sa correction parfaite et son intégrité absolue furent hautement appréciés.

Nous espérons qu'il profitera pleinement de sa retraite largement méritée, et nous le lui souhaitons de tout cœur.

Bienvenue à M. Seys qui est entré en service à F/Trés, le 1-8-1973, en tant que rédacteur temporaire.

D'autre part, Mme Lejeune-Pieters E., poinçonneuse, a donné sa démission.

Flandre Orientale

Nous souhaitons la bienvenue à Mme Meert-De Meersman G., entrée en service comme commis à la comptabilité, le 1-8-1973.

Liège

Décès de M. G. Jeanne, chef de mouvement de 1ère classe



Le dimanche 26 août dernier, une triste nouvelle se répandit dans le groupe de Liège : M. Jeanne, chef de mouvement de 1ère classe au dépôt de Warzée, venait de décéder à l'âge de 63 ans, après une courte maladie.

Entré comme percepteur en juin 1938, il fut nommé brigadier-contrôleur en septembre 1941 et contrôleur au dépôt de Liège Saint-Gilles en janvier 1944.

En janvier 1948, il entra en fonction comme chef de dépôt de 1ère classe au dépôt de Warzée et fut promu au grade de chef de mouvement de 1ère classe le 1er janvier 1957.

M. Jeanne était Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Ses collègues garderont de lui le souvenir d'un homme calme, compétent et d'une cordialité jamais prise en défaut.

LES LONGUES CARRIERES



A. De Vroede
Il a débuté le 19-10-1930 et a été mis à la pension comme receveur à Leerbeek.



G. Vantomme
Il a débuté le 11-5-1933 et a été mis à la pension comme piocheur à Courtrai.



A. Van Hooland
Il a débuté le 21-12-1926 et a été mis à la pension comme piocheur à La Louvière.



H. Janssens
Il a débuté le 6-5-1933 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Anderlecht (La Roue).



G. Voets
Il a débuté le 12-7-1927 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1^{er} cl. à Hasselt



F. Weyts
Il a débuté le 10-10-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1^{er} cl. à Cureghem.



A. Grietens
Il a débuté le 1-6-1927 et a été mis à la pension comme receveur à Jodoigne.



J.B. Deneef
Il a débuté le 1-7-1937 et a été mis à la pension comme conducteur électrique - receveur à Anderlecht (La Roue).



O. Decamp
Il a débuté le 22-10-1922 et a été mis à la pension comme piocheur à Forville.



J. Keutgens
Il a débuté le 23-10-1930 et a été mis à la pension comme contremaître de 1^{er} cl. à Anvers.



F. Dessilly
Il a débuté le 27-7-1931 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Mons.



P. Deprez
Il a débuté le 8-5-1933 et a été mis à la pension comme ouvrier semi-qualifié à Liège.



A. Carabin
Est entré en service le 2-5-1938; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Eupen.



X. Vande Zande
Est entré en service le 9-10-1925; il a terminé sa carrière comme receveur à Anvers.



A. Daniels
Est entré en service le 2-7-1929; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Malines.



P. Leurquin
Est entré en service le 12-10-1937; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Onoz.



F. Dassy
Est entré en service le 25-4-1925; il a terminé sa carrière comme brigadier V.T. à Liège.



A. Dropsy
Est entré en service le 10-10-1928; il a terminé sa carrière comme chef de mouvement de 2^e cl. à Marloie.



Dierickx-Visschers
Est entré en service le 1-5-1929; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Assebroek.



M. Colin
Est entré en service le 20-3-1933; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Salzinnes.



J.B. Persoons
Est entré en service le 20-4-1925; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Dilbeek.



M. Lycke
Est entré en service le 12-10-1934; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Koekelare.



B. Soetemans
Est entré en service le 3-4-1934; il a terminé sa carrière comme conducteur électrique à Kessel-Lo.



R. Symons
Est entré en service le 1-12-1929; il a terminé sa carrière comme conducteur-receveur AB à Hofstade (Fl. Or.).

PRIX DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE SÉCURITÉ, D'HYGIÈNE ET D'EMBELLISSEMENT DES LIEUX DE TRAVAIL

Afin d'encourager les études et les recherches dans la lutte contre les nuisances industrielles, le Ministère de l'Emploi et du Travail attribuera en 1973 un prix de 50.000 F, dénommé « Prix du Conseil Supérieur de Sécurité, d'Hygiène et d'Embellissement des lieux de travail », à l'inventeur d'un dispositif ou d'une méthode propres à réduire ou à supprimer, sur les lieux de travail, les dangers et les nuisances résultant directement ou indirectement d'une activité industrielle.

Les participants doivent décrire leur procédé ou leur dispositif dans une note explicative, à transmettre au Président du Conseil Supérieur au plus tard le 31 décembre 1973.

Toute personne de nationalité belge ou habitant la Belgique peut concourir pour l'attribution de ce prix.

Le règlement relatif à son attribution peut être obtenu sur demande au Commissariat Général à la Promotion du Travail, Ministère de l'Emploi et du Travail, rue Belliard 53, 1040 Bruxelles (tél. : 02/13.40.90 - Ext. 22.39).

UN CENTENAIRE : L'INDICATEUR COOK

Cook & Son : un nom qui est connu, car il s'agit de la plus ancienne agence de voyages du monde. Déjà en 1841, un voyage en groupe avait été organisé sur une base commerciale, entre Leicester et Longborough et retour, par Thomas Cook (1808-1892). Il avait fait appel à la Midland Counties Railway Co, avec laquelle il conclut un contrat après son premier succès.

Très rapidement, il entreprit des voyages à l'étranger, entre autres en Europe et en Amérique, mais ceux-ci exigèrent tant de travaux et de préparatifs que la création d'une agence s'imposa. En 1873, « Thomas Cook and Son » avait un bureau à Londres, Fleet Street, 107, où le premier exemplaire du « Cook's Continental Timetables and Tourist's Handbook » vit le jour.

L'idée n'était pas neuve, car en 1847 un « Bradshaw's Continental Guide » avait été publié; il s'agissait d'un ouvrage volumineux de plus de 1.000 pages, peu maniable, comprenant un guide des hôtels. Ce fut John Bredall, un employé de Cook, qui se rendit compte qu'il fallait concevoir un indicateur facile à consulter; en 1873 parut ainsi, sous un titre d'une longueur démesurée, le « Cook's sheap, concise and simple guide to all the principal lines of railway, steamers and diligences on the continent of Europe ». Il était bon marché : un shilling. Il ne comptait que 140 pages, mais au fur et à mesure que les réseaux ferrés s'agrandirent, le petit livre, devenu rapidement populaire, prenait de l'extension. Néanmoins, on put maintenir le prix d'un shilling jusqu'en 1919.

En 1973, un indicateur commémoratif comportant des reproductions de certaines pages d'anciennes éditions fut publié.

En feuilletant les indicateurs de Cook parus depuis 1873, l'histoire des transports en commun nous est pour ainsi dire contée. L'indicateur a été, en effet, constamment adapté aux circonstances, telles que faits de guerre, nouveaux moyens de transport, suppression de services, développement de l'aviation etc.

Une proposition pour la publication d'un indicateur européen fut faite, il y a quelques années, lors d'une conférence internationale des chemins de fer; elle fut rejetée sur la base de l'existence et de l'efficacité du Cook's « Timetable ».

Les propos du chef TRAMBUS

CONDUCTEUR : Heureux de vous revoir, chef. Je ne m'attendais pas à vous rencontrer aussitôt.

TRAMBUS : Si je viens chez vous, c'est parce que l'hiver approche et que les dangers de la circulation et vos responsabilités s'en trouveront notablement accrus. A propos, lorsque vous attraperez un rhume, une grippe ou une autre maladie, et que vous consulterez un médecin, il ne faudra pas oublier de lui dire que vous êtes conducteur. Sans quoi il pourrait vous prescrire des médicaments qui peuvent influencer votre comportement dans la circulation. Le saviez-vous ?

C. : J'en ai déjà entendu parler, bien sûr.

T. : Une enquête auprès des médecins belges a révélé que 70 % de leurs patients s'intoxiquaient; en Grande-Bretagne, deux millions de conducteurs de véhicules se trouveraient sous l'influence de médicaments provoquant de la somnolence ou du vertige.

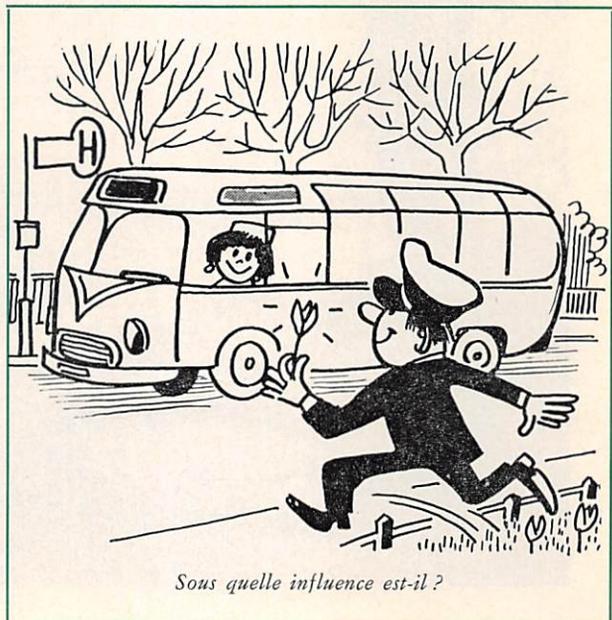
C. : C'est effrayant ! Cela donne à réfléchir.

T. : On connaît, en général, les dangers résultant de l'absorption de drogues, de stupéfiants, de narcotiques ou de stimulants, mais on ignore encore trop souvent que certains médicaments influencent défavorablement les réflexes, le système nerveux et l'acuité visuelle. A l'avenir, on devra attacher plus d'importance au traitement médical prescrit pour les chauffeurs de camion et d'autobus, et pour toutes les personnes dont la profession comporte la conduite d'un véhicule.

C. : Il faudrait, pour le moins, que le mode d'emploi des médicaments en cause cite explicitement les précautions à prendre.

T. : Très juste, conducteur. La radio et la télévision pourraient également mettre le public en garde. Mais on n'en est pas là. En attendant, les conducteurs devraient toujours consulter leur médecin avant de prendre des médicaments.

C. : Je le ferai certainement. Et je ne manquerai pas de lui signaler que j'ai journellement le volant d'un véhicule et la vie de nombreux voyageurs en mains.

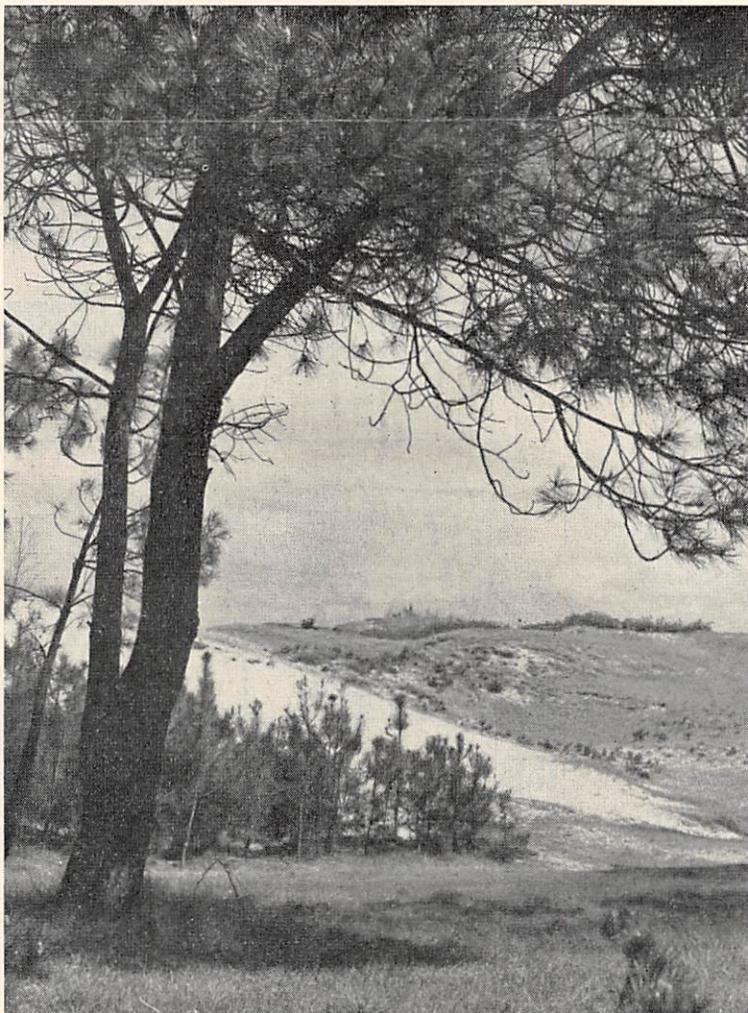


PROMENADES À TRAVERS LES RÉSERVES NATURELLES DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Si elle fut longtemps teintée d'un certain romantisme, la protection de la nature et du patrimoine biologique, par la sauvegarde de l'environnement notamment, est aujourd'hui non seulement une nécessité pour la science mais un devoir pour chacun.

L'équipement du pays et l'emprise croissante des hommes sur l'espace naturel font peser des menaces grandissantes sur les derniers refuges de la vie sauvage. Aussi, pour conserver dans nos contrées les richesses de la flore et de la faune est-il indispensable de créer des aires bien choisies où l'intégrité de leurs milieux et de leurs habitats sera garantie.

Charles Héger
Ministre de l'Agriculture (1970).



(Photo C.G.T.)

La protection de la nature, qui est en soi un devoir sacré, est à la base des joies que peuvent nous procurer les promenades à travers les réserves naturelles.

Afin de ne pas perturber le calme des lieux et de garder intact l'équilibre de ces réserves, il est logique que l'on s'efforce d'y bannir de plus en plus les moyens de transport individuels et que l'on tend à faire appel aux transports publics pour l'acheminement des promeneurs et des amis de la nature.

Nos lignes du littoral permettent d'atteindre facilement deux des plus beaux habitats naturels du pays. Au bout du ruban doré de sable longeant la mer grisâtre, se trouvent en effet, à l'est et à l'ouest, adossées à la Hollande et à la France, de merveilleuses oasis d'oiseaux, de fleurs et de silence.

Le « **Westhoek** », une réserve naturelle de 340 ha, se blottit entre la France, la mer du Nord, La Panne et Adinkerke. Cette réserve est le dernier ensemble naturel de la côte belge où l'on peut encore observer le milieu « dunal » en son entier : estran, hautes dunes, pannes, dunes intérieures.

Ces noms ne nous sont plus familiers, car la mer est devenue une inconnue, et nous ne parlons plus que de « dunes et de sable ». Celui qui se promène dans le « Westhoek », croit se trouver dans le désert le plus accueillant du monde. On pourrait y tourner des films avec des dromadaires et Omar Sharif dans le rôle principal, par exemple. C'est le royaume du silence absolu, où la solitude invite à la méditation et où la nature n'a pas changé depuis mille ans.

A l'autre bout de la côte (où 70 % des touristes belges viennent se détendre), il y a « **Het Zwin** ». C'est une réserve libre de 125 ha, créée par le Comte L. Lippens, sous les auspices de « l'Association des réserves naturelles et ornithologiques de Belgique ». Tout ce qu'on peut y découvrir, vaut largement le prix d'entrée (25 F pour les adultes, 10 F pour les enfants au-dessous de 12 ans, réductions aux groupes).

La réserve naturelle du Zwin, qui peut être visitée toute l'année, est également intéressante en tant que vestige historique. Le Zwin est, en effet, l'ancien estuaire qui, au moyen âge donnait accès au port de Bruges, lorsque celui-ci était un des ports importants d'Europe; ce bras de mer s'est progressivement rétréci par suite de l'ensablement et d'endigements successifs. Il est envahi régulièrement par la mer, lors de grandes marées ou de tempêtes. En raison



Vue aérienne du Zwin.

(Photo C.G.T.)

des effets produits par ces inondations d'eau salée, le Zwin présente un grand intérêt pour le naturaliste.

Le site est caractérisé principalement par le « schorre », c.-à-d. un « pré salé », situé partiellement en territoire néerlandais et ouvert pour les 3/5e aux promeneurs. L'autre partie, interdite au public, de loin la plus intéressante du domaine, héberge des grandes colonies d'oiseaux nicheurs et des grandes concentrations de canards et d'échassiers hibernants.

Avant d'arriver au « pré salé », un parc avec quelques étangs a été aménagé, à l'entrée de la réserve et des volières, abritant quelque 110 espèces différentes d'oiseaux du pays, ont été installées.

Une occasion unique est ainsi offerte aux amateurs d'oiseaux, d'observer de près certains spécimens qui ne peuvent pratiquement être approchés en pleine nature.

La Flandre Occidentale compte également d'autres réserves naturelles dont la visite est aisée, en partant de la côte, d'Ypres ou de Dixmude (consulter l'indicateur général de la S.N.C.V.). A Oostduinkerke se trouve la réserve naturelle « **De Doornpanne** », qui couvre une superficie de 138 ha.

La réserve comprend un ensemble de vieilles dunes fixées et de pannes asséchées, avec des plantations de feuillus et de pins. Le public peut y circuler librement, sauf dans un secteur de 15 ha. Pendant la saison touristique, une visite guidée est organisée le samedi après-midi.

A Nieuport, on peut visiter la réserve naturelle du chenal de l'Yser, « **De**

Yzermondung », qui est, en majeure partie, propriété de l'Etat et partiellement, une réserve privée, prise en location par l'Université de Gand. Elle s'étend sur la rive droite de l'estuaire de l'Yser et se caractérise par des « slikkes » (vases noirâtres qui se déposent dans les estuaires) et des criques, des « prés salés » et des plantes adaptées, influencés par des inondations journalières; on y observe aussi la transition progressive entre le « pré salé » et la dune. Des visites guidées ont lieu régulièrement (conservateur: M. P. Houwens, De Blankaart, 8178 Woumen).

Sur le territoire des communes de Woumen et de Merkem, au cœur même de polders s'étendant sur 2000 ha, se situe une réserve privée ravissante de 400 ha, « **De Blankaart** », sur la rive droite de l'Yser.

Un étang artificiel peu profond de 70 ha, provenant d'anciennes tourbières, en forme le noyau; il est bordé de franges de roseaux, de broussailles touffues et d'arbres divers. La flore aquatique y est très développée, probablement comme nulle part ailleurs dans notre pays, et les nénuphars s'y étalent mystérieusement sur l'eau. Les oiseaux aquatiques s'y sont fixés en grand nombre et des essais d'acclimatation de hérons cendrés, de cormorans et de cigognes blanches sont en cours. Le château situé dans le domaine est un lieu de conférences et le siège d'une école d'éducation populaire. Un parc et une cage aux canards complètent le site. Des visites guidées sont organisées périodiquement (conservateur: voir ci-dessus « **De Yzermondung** »).

« **De Paelinckbeek** », sur le territoire de la commune de Hollebeke (non loin de Voormezele, d'Ypres, des étangs de Dikkebus et de Zillebeke), est une réserve privée, gérée par une association ornithologique « **De Wielewaal** », couvrant 50 ha. Cette belle réserve naturelle, qui a retenu beaucoup l'attention en Flandre Occidentale cette année, a été créée plutôt fortuitement. Nos constructeurs de digues et de canaux ont, ici, été pris en défaut.

Avant la première guerre mondiale, on voulut, notamment, creuser un canal entre l'Yser et l'Escaut. Le terrain était-il trop instable ou les experts trop présomptueux? Toujours est-il que tous les efforts entrepris demeurèrent vains et que tout s'effondra régulièrement, malgré les calculs et les précautions. La construction du canal fut abandonnée, ce qui amena la naissance d'une magnifique réserve naturelle. Quelques étangs aux rives marécageuses ainsi que des îlots boisés la caractérisent. Auparavant, cette réserve n'était pas accessible au public, mais il n'en est plus de même actuellement.

Comme vous aurez pu le constater, il y a beaucoup de promenades et de découvertes à faire dans les réserves naturelles de Flandre Occidentale. N'y manquez certainement pas lorsque vous y séjournerez.

Si vous aimez observer la nature dans son état original et que vous appréciez notre patrimoine biologique, les réserves naturelles vous en donnent largement l'occasion.

LE MÉTRO DE MOSCOU

Le métro de Moscou est un moyen de transport efficace et à grande vitesse, utilisé journalièrement par cinq millions de voyageurs.

En effet, les sept millions de Moscovites, le million de citoyens soviétiques de passage et le million d'étrangers, séjournant ou visitant la ville, utilisent fréquemment ce moyen de transport économique.

La vie à Moscou et en Union Soviétique est largement influencée par l'immensité du territoire et les grandes distances; il faut toujours se hâter pour réaliser ses projets et il n'est jamais possible d'exécuter entièrement son programme.

L'Union Soviétique est un pays d'une étendue considérable, composée de 15 républiques autonomes : elle occupe un territoire de 22,4 millions de km² d'un seul tenant et constitue ainsi le plus vaste état du monde. La plus grande distance d'ouest en est est d'environ 11.000 km et dans les 5.000 km du nord au sud. Le planning industriel et technologique dans ce pays immense est très fortement centralisé, ce qui permet d'appliquer rapidement, même dans les régions les plus éloignées, les enseignements des expériences acquises ailleurs. Il n'est pas étonnant dès lors de constater que la politique « métro » est appliquée un peu partout dans le pays.

Au moment où Bruxelles, Anvers et d'autres villes belges en sont à l'heure du pré-métro, nous

avons cru utile de faire le point de la situation et de l'évolution future de ce fameux métro de Moscou, dont la plupart des touristes ne connaissent que les « stations monumentales ». Pour la décoration de ces stations, on n'a ménagé ni les efforts ni les frais. Elles ressemblent à des palais souterrains ou à des cathédrales. Elles sont ornées de piliers en marbre, de sculptures, de mosaïques et de peintures murales, destinées à garder vivante l'histoire du pays.

Des méthodes de construction plus fonctionnelles sont cependant en vigueur ces derniers temps. A Moscou, les dépenses pour l'aménagement intérieur et la décoration des stations ne peuvent dorénavant, dépasser 2 à 10 % du coût total de la construction.

La première ligne du métro moscovite fut inaugurée en 1935. Sa longueur était de 8 kilomètres et les travaux avaient duré 3 ans.

Cette entreprise était considérée par les « observateurs occidentaux » comme une aventure sans lendemain et le célèbre écrivain anglais Herbert Wells, dans une conversation avec Maxime Gorki, traitait cette histoire de métro à Moscou « d'idée saugrenue ». Il conseillait d'acheter plutôt un millier d'autobus dans les pays occidentaux.

Le premier tunnel fut construit avec des moyens primitifs : pioches, pelles, marteaux piqueurs.

Peu avant la deuxième guerre mondiale, l'industrie soviétique conçut des machines spéciales pour



le percement des tunnels — les boucliers automoteurs — qui permirent de réduire au tiers le coût de la construction.

Même la guerre n'a pas arrêté le développement du réseau ferré souterrain de Moscou. Durant cette pénible période, 23 km environ de lignes de métro, dont certaines passent sous la Moscova et la Yaouza, furent construits.

Le creusement des tunnels, qui étaient parfois inondés, nécessita l'utilisation de méthodes de travail très complexes, telles que la congélation, le rabattement de la nappe aquifère, le travail en caisson sous air comprimé etc.

Actuellement, le réseau de métro de Moscou compte 156 kilomètres de voie et 96 stations.

Au cours du présent plan quinquennal, 28 kilomètres de lignes nouvelles seront mis en exploitation; le projet général de rénovation de Moscou prévoit un réseau de 320 km de métro, qui sera alors le plus étendu du monde.

Dès maintenant, il détient et brigue certains records mondiaux. Il est un des plus rapides : vitesse maximum 90 km/h, vitesse moyenne 40 km/h.

Il est le moins cher : 5 kopeks (environ 2,50 FB) pour n'importe quel trajet.

Il est très bien ventilé : l'air y est renouvelé toutes les 15 minutes; en 24 heures, il consomme 400 millions de m³ d'air frais.

Le métro de Moscou fonctionne de 6 h du matin jusqu'à 1 h de la nuit, avec près de 8.000 rames qui se suivent de minute en minute aux heures de pointes.

Il est équipé, comme celui de Leningrad, d'escalators uniques au monde, allant d'un trait à 65 mètres de profondeur, à une vitesse de 1 m/sec.

Les grandes profondeurs des différentes stations sont atteintes par des escaliers roulants; on n'utilise pas d'ascenseurs comme à Londres. Le plus long des escalators mesure 130 mètres et fonctionne sous un angle de 30°.

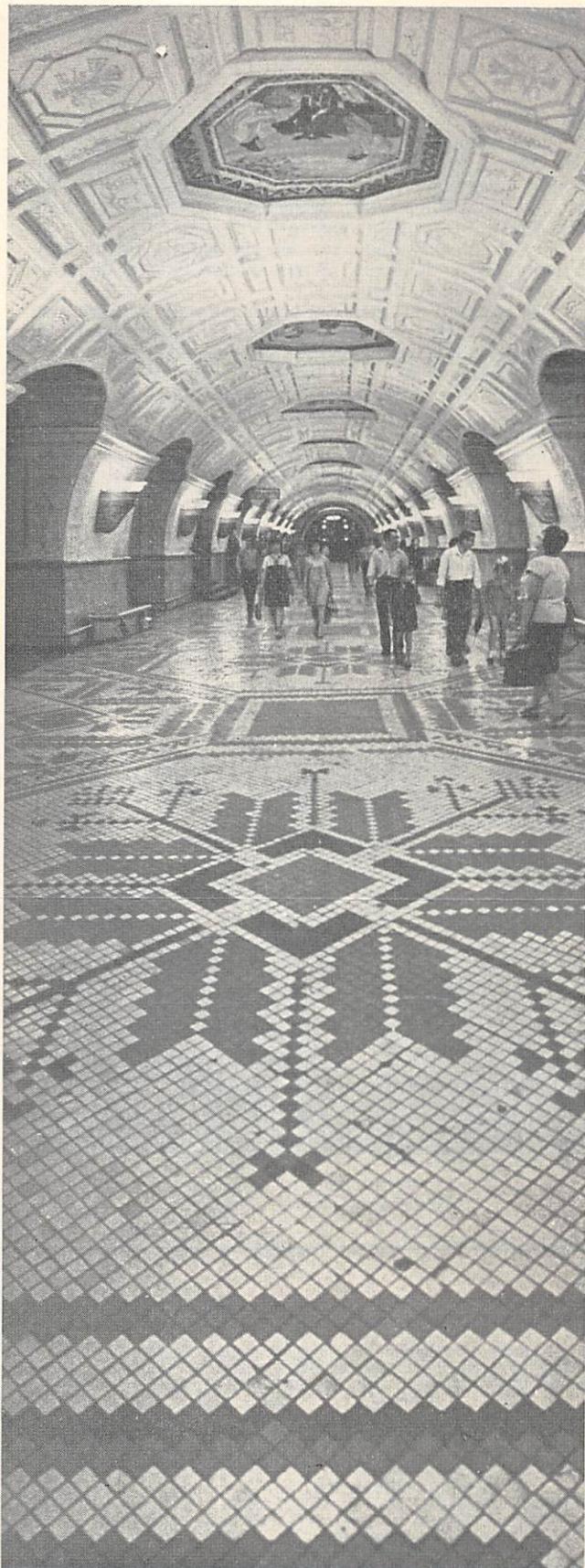
Le percement des tunnels s'effectue maintenant sans éventrer la chaussée et sans interruption du trafic en surface. Des machines perfectionnées travaillent sous terre et creusent les tunnels à une vitesse allant de 100 à 450 mètres par mois.

Contrairement aux métros occidentaux, la circulation à niveau de rue ou sur viaducs se rencontre à peine en Union Soviétique.

Les techniciens soviétiques établissent actuellement des réseaux de métro à Leningrad, Kiev, Tbilissi, Bakou et Tachkent, ainsi qu'à l'étranger, à savoir à Budapest, Varsovie, Prague et Helsinki.

En vue de promouvoir les transports publics dans les grandes villes, on s'attache à réaliser :

- une vitesse de circulation élevée,
- une grande fréquence des convois,
- une tarification simplifiée,
- les meilleures correspondances aux points de jonction.



Ce programme est également valable dans les autres pays. Mais, en Union Soviétique, les transports publics peuvent encore se développer sans contrainte, parce que les transports privés n'y ont pas pris la même expansion que chez nous.

LE CHAMPIONNAT CYCLISTE DE BELGIQUE 1973 POUR LE PERSONNEL DE LA S.N.C.V.

Que l'on puisse être mordu par le microbe sportif à tout âge, Victor Albert Segers, de l'Administration centrale, l'a prouvé récemment encore en participant, malgré ses 58 ans, au championnat cycliste de Belgique qui s'est déroulé, le 9 septembre dernier, à Dixmude.

Fortement encouragé par ses supporters, qui lui attribuent de nombreuses primes, Victor Segers obtint la coupe réservée au doyen d'âge.

Dès le début de la course organisée pour les « plus de 35 ans », J. Torfs et R. Van Oppre s'échappèrent mais ils furent rejoints par un peloton de 10 hommes, au 2ème tour. Les 12 meneurs restèrent groupés jusqu'au 6ème tour. Mais alors Etienne Farazijn, champion 1972, se démena, lâcha ses 11 compagnons et parcourut les 5 derniers tours en solitaire.

Dans la catégorie des « moins de 35 ans », on remarqua la présence de José Balcaen, champion 1972, lequel avait préféré prendre le départ dans cette course bien qu'il ait atteint l'âge de 36 ans.

Le début de l'épreuve fut très animé; J. Allaerts, parvint néanmoins à s'échapper et à rester seul en tête pendant 8 tours, avec une avance s'élevant à un moment donné à 45 secondes. Mais, au 9ème tour tout était à refaire. Après des échappées de P. Crapez et R. Ramman, ce fut J. Balcaen, lequel n'avait pas quitté le peloton jusque-là, qui plaça le démarrage définitif et enleva tout espoir de victoire aux autres concurrents. Il gagna avec 1'45" d'avance.



Champion « des plus de 35 ans » :
M. Etienne Farazijn (Dixmude).



Champion « des moins de 35 ans » : M. José Balcaen (Courtrai).

RESULTAT

dans la catégorie des « plus de 35 ans »

(23 participants)

1. Farazijn E., Dixmude.
2. Van Kerckhove E., Asse.
3. Degaspari J., Charleroi.
4. Torfs J., Merksem.
5. Deprez G., Ostende.

Le trophée pour les deux coureurs les mieux placés fut attribué au dépôt de Merksem.

RESULTAT

dans la catégorie des « moins de 35 ans »

(28 participants)

1. Balcaen J., Courtrai.
2. Deroose E., Destelbergen.
3. Crapez P., Quaregnon.
4. Allaerts J., O.L.V. Tielt.
5. Farazijn G., Dixmude.

Le dépôt d'Assebroek reçut le trophée pour les trois coureurs les mieux classés.

Le challenge pour les trois coureurs les mieux classés dans les deux épreuves, resta l'apanage du dépôt de Dixmude qui l'avait déjà enlevé, l'an dernier.

Actes de probité

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

ANVERS

Dépôt de Broechem : Van Dyck L. (2.800 F).
Dépôt de Turnhout : Van der Steen H. (1.004 F).

Dépôt de Tjalkstraat : Hofkens L. (9.160 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Gand-St-Pierre : Tack A. (1.300 F).
Dépôt de St-Nicolas : Robberecht S. (612 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Adam J. (920 F), Belgeonne C. (montre de dame), Colla J.-M. (radio portative).

Dépôt de Forville : Onkelinx M. (3.020 F).

Dépôt de Bouillon : Arnould M. (950 F).

Dépôt de Wellin : Collignon M. (1.558 F), Degeye A. (3.000 F).

Dépôt d'Oheye : Famerée J. (1.175 F).

Dépôt de Houffalize : Mack G. (2.800 F).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : Willems J. (451 F + livre de dépôts de 11.000 F), Gorissen H. (1.300 F + médaille en or), Loos H. (1.310 F).

Dépôt de Bressoux : Horsten A. (1.560 F).

Dépôt d'Eupen : Radermacher A. (603 F + 1,50 D.M.), Gazon A. (3.449 F).

Dépôt de Liège St-Gilles : Baert C. (1.056 F), Thirion H. (3.398 F).

Dépôt de Warzée : Ringlet J. (320 F + 50 D.M. + carnet de chèques).

BRABANT

Dépôt de Dilbeek : Appelmans V. (813 F + chèques d'une valeur de 55 £), De Coster R. (850 F), De Roock A. (1.300 F), De Wolf H. (670 F), Evenepoel L. (3.137 F), Liberloo A. (5.942 F), Van Craenenbroeck M. (1.333 F), Vanden Driessche et Van Malleghem (10.750 F).

Dépôt de Jodoigne : Devroey M. (3.500 F).

Dépôt de Cureghem : Fromont (3.420 F).

Dépôt de Leerbeek : Hiers W. (784 F), Van den Branden (11.850 F).

Dépôt de Louvain : Cumps L. (1.420 F).

LIMBOURG

Dépôt de Hasselt : Van Straelen Fr. (1.070 F).

Dépôt de Maaseik : Hensels T. (560 F), Coenen T. (4.000 F).

Dépôt de Tongres : Debrus R. (6.450 F), Bouveroux L. (sac à main + 830 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : Vandenberghe F.

(523 F), Timmerman R. (834 F), Dumon J.-P. (2.500 F), Wildemeersch H. (serviette et 420 F).

Dépôt d'Ostende : Loncke A. (sac à main + 85 £ + appareil photographique), Debaets J. (sac à main + 600 F), Vanhoofstraeten K. (portefeuille + 31.980 F), Loncke A. (sac à main + 1.635 F), Billioux D. (portefeuille + 480 F), Gunst E. (portefeuille + 1.100 F), Rosselle L. (sac à main + 3.800 F), Vanhinsberg R. (appareil photographique), Strubbe M. (valise et vêtements), Defevore S. (portefeuille + 1.800 F), De Vos D. (sac à main + 552 F), Major C. (516 F), Bouve P. (862 F), Vancoillie R. (portefeuille + 1.910 F), Vandevelde R. (appareil photographique), Schreurs S. (sac à main + 508 F), Mestdagh N. (sac à main + 9.082 F), Gaerdelen J.-P. (appareil photographique), Demets F. (sac à main + 5.448 F), Rosselle L. (portefeuille + 1.720 F), Vandebroucke R. (porte-monnaie + 1.455 F), Rosselle L. (veston + 30 florins + 25 £), Gormeys R. (serviette + 315 F), Van Hee W. (portefeuille + 500 F), Goes F. (portefeuille + 444 F), Vervaecke A. (portefeuille + 590 F).

Dépôt de Knokke : Schuermans F. (appareil photographique + 25 £), Devinck J. (65 £).

Dépôt de La Panne : Pauwels J.-P. (sac à main + papiers + 1.663 F).