

# NOS VICINAUX

---

---

---



Une motrice du type S desservant la ligne vicinale Charleroi - Thuin, à Lobbes

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

---

## LA SÉANCE ANNUELLE DU SERVICE GÉNÉRAL DE LA SÉCURITÉ, DE L'HYGIÈNE ET DE L'EMBELLISSEMENT DES LIEUX DE TRAVAIL

La séance annuelle du Service général se tient traditionnellement le deuxième mardi du mois d'avril; en 1975, la réunion eut donc lieu le 8 avril.

Y assistèrent, les délégués des équipes n'ayant pas connu d'accident avec chômage pendant au moins un an, les délégués des équipes lauréates des concours intergroupes et la délégation du Groupe ayant enregistré le plus bas coefficient d'accidents en 1974, les chefs de la sécurité des différents Groupes et leurs adjoints, ainsi que les fonctionnaires qui s'intéressent spécialement aux problèmes de la sécurité. Les lauréats venaient recevoir leur récompense des mains des plus hautes autorités de la S.N.C.V., pour les efforts accomplis et les résultats obtenus en 1974.

Au bureau avaient pris place M. Storme, Président du Conseil d'administration, M. Monchy, Administrateur, M. Van Autgaerden, Directeur général, M. Valcke, Inspecteur général, M. Henrard, Directeur des services techniques, M. Mornard, Ingénieur en chef, et M. De Coster, Ingénieur en chef.

Après avoir remercié M. le Président Storme et M. le Directeur général pour l'intérêt qu'ils ne cessent de porter aux problèmes de la Sécurité, M. Valcke dressa le bilan de l'exercice écoulé.

### Le bilan de 1974

*Je suis heureux de pouvoir faire état d'une nette amélioration quant*

*au nombre d'accidents survenus en 1974, par rapport à l'année antérieure.*

*Nous comptons 175 accidents avec chômage contre 190 en 1973, soit une diminution de 8 %. Celle-ci se subdivise de la manière suivante : 11 % en moins pour le service du Mouvement, 58 % en moins pour les Voies et Travaux. Cette amélioration de la situation est malheureusement ternie par une ombre au tableau : il y a eu 42 % d'accidents chômants en plus dans les Ateliers.*

*Il est vrai que l'exercice 1973 avait été relativement favorable pour les Ateliers, avec 45 accidents; nous en comptons 64 en 1974, soit près du double par rapport à 1970. Vous avez donc déjà prouvé qu'il y a moyen de faire beaucoup mieux.*

*Le nombre total des accidents, avec et sans chômage, a diminué de 6 % par rapport à 1973, avec une amélioration pour le Mouvement et les Voies et Travaux et une aggravation pour les Ateliers.*

*Si le nombre des accidents a diminué, nous constatons, par contre, un taux de gravité beaucoup plus élevé : 1,69 contre 1 en 1973. C'est le chiffre le plus élevé depuis 1968. Heureusement, nous n'avons pas eu à déplorer de cas mortel en 1974.*

*La conclusion à tirer de ces chiffres est que les accidents de 1974, moins nombreux, ont eu des conséquences plus graves.*

*Au cours de 1974, 10 équipes ont fêté des prestations méritoires : 3 équipes ont doublé le cap des 1.000 jours sans accident chômant, 2 équipes les 2.000 jours et une équipe les 3.000 jours. Ce sont là des résultats remarquables, qui méritent considération et particulières félicitations.*

*Pour terminer, c'est avec grande satisfaction que nous notons une nette diminution des accidents sur le chemin du travail : leur nombre est tombé de 60 à 35, en ce qui concerne les accidents avec chômage, et de 6 à 4 pour les accidents sans chômage. Comme l'année précédente, nous déplorons la mort d'un agent sur le chemin du travail.*

### L'éducation des jeunes agents

Dans son discours, M. Storme, Président du Conseil d'administration, mit spécialement l'accent sur la nécessité d'une bonne éducation des jeunes agents.

*Certes, il n'est pas aisé de maintenir le train de la sécurité sur ses rails, car vous êtes sans cesse confrontés avec de nouveaux problèmes, tels que l'évolution rapide de la technique et des méthodes de travail, la réglementation toujours plus stricte, dont l'application n'est pas facile, ainsi que la nécessité d'intégrer les nouveaux agents, venant rejoindre nos rangs, dans la politique de sécurité propre à notre société.*



M. le Président Storme complimente les représentants du Groupe du Limbourg, MM. Haenen et Zwerts.



MM. Walley et Bracke, délégués du Mouvement de la Flandre Orientale, félicités par M. Monchy, Administrateur.

Je m'attarderai quelque peu sur ce sujet, parce que la récente diminution du temps de travail nécessitera à bref délai le recrutement d'un bon nombre de nouveaux membres du personnel.

Les premiers pas faits par ceux-ci dans notre entreprise seront déterminants quant à leur manière de se comporter au cours de leur carrière, surtout dans le domaine de la sécurité. C'est pourquoi je m'adresse spécialement à vous qui avez déjà une grande expérience en matière de sécurité, soit comme chefs de la sécurité, soit comme membres d'un comité de la sécurité, soit comme délégués syndicaux, soit comme lauréats d'une équipe de sécurité :

- signalez aux jeunes agents les dangers auxquels ils s'exposent, soit par ignorance, soit par manque d'expérience; ne restez pas indifférents, car vous porteriez la responsabilité morale de l'accident qui leur arriverait;
- ne vous moquez pas de leurs maladresses, mais aidez-les à acquérir de bonnes méthodes de travail;
- faites-leur comprendre qu'il est indispensable d'utiliser les moyens de protection mis à leur disposition;
- persuadez les membres des comités de la sécurité qu'ils ne peuvent se limiter à introduire des propositions ou à formuler des revendications, mais que leur tâche consiste principalement à amener leurs camarades de travail, dont les nouveaux venus, à respecter les prescriptions relatives à la sécurité;
- attirez l'attention des débutants sur les conséquences malheureuses d'un accident de travail dont vous avez certainement déjà été témoins dans le passé;
- et enfin, je veux encore souligner que le bon exemple est le meilleur moyen de propagande psychologique dans la lutte contre les accidents.

### L'importance de l'esprit de sécurité

Après M. le Président Storme, M. le Directeur général prit la parole et demanda de propager un bon esprit de sécurité. Il fit particulièrement appel au personnel des services du Mouvement :

S'efforcer à penser « sécurité » ne consiste pas seulement à utiliser les moyens de protection, à diffuser des instructions, à faire de la propagande par affiches ou projections de films, mais essentiellement à éviter les accidents par la création d'un état d'esprit dans une ambiance telle que les réflexes humains deviennent automatiquement « sûrs ».

Peu d'agents penseront à leur sécurité s'ils ne trouvent pas dans leur entourage une atmosphère de vigilance.

Un chef de la sécurité sera enclin à avoir plus de confiance dans un ouvrier animé d'un réel esprit de sécurité mais travaillant à une machine sans protection et procédant prudemment, que dans un travailleur sans esprit de sécurité, occupé à une machine bien protégée, mais qui, tôt ou tard, sera victime de sa témérité...

Les services du Mouvement ont recruté, en 1974, 377 conducteurs qu'il importe de former en vue de l'application rigoureuse des règles du Code de la route.

A cet égard, la S.N.C.V. a enregistré, l'année passée, 4.601 accidents de circulation contre 4.500 en 1973, soit une augmentation de 2,2 %.

Sans doute peut-on expliquer cette aggravation par les interdictions de trafic aux voitures privées imposées par la crise du pétrole les deux derniers mois de 1973. Par rapport à 1972 cependant, où nous avons noté 4.805 accidents, l'amélioration reste très sensible, 204 accidents en moins, ou 4,2 %.

Toutefois, nous avons dû déplorer quelques collisions frontales, aux conséquences graves, dans lesquelles la responsabilité de notre personnel était engagée.

Là aussi, le facteur humain est toujours en cause : le conducteur doit serrer le bord droit de la route et s'assurer, avant d'entamer la manœuvre de dépassement par la gauche, que la voie est libre sur une distance suffisante pour éviter tout risque d'accident.

J'engage très vivement nos instructeurs et délégués du Mouvement à inculquer à nos conducteurs l'idée qu'étant au service de la communauté, il est de leur devoir strict de respecter les prescriptions de sécurité, qui passent avant le maintien de l'horaire.

Le meilleur moyen de propagande pour la lutte contre le danger est et restera toujours l'exemple donné.

Je vous demande de poursuivre sans relâche vos efforts et je vous souhaite dès à présent, car je sais que je peux compter sur vous, un très beau succès en 1975.

### Les primes et le trophée

Après les discours, qui furent attentivement suivis et vivement applaudis, arriva le moment de la remise des primes et du Trophée « Président Comte Louis de Lichtervelde » tant convoité.

Le Trophée, récompensant le Groupe ayant enregistré le plus bas coefficient d'accidents en 1974, revient au Limbourg. En ce qui concerne les concours Inter-Groupes, les prix furent remportés par :

1. Le Mouvement de la Flandre Orientale;
2. Les Voies et Travaux de la Flandre Occidentale;
3. Les Ateliers du Brabant.

Un apéritif clôtura la cérémonie, qui fut suivie du déjeuner traditionnel, attention que les délégués apprécèrent particulièrement.



Les délégués des Voies et Travaux de la Flandre Occidentale, MM. Aspeslagh et Populiere, sont congratulés par M. le Président Storme.



M. le Directeur général Van Autgaerden félicite les mandataires des Ateliers du Brabant, MM. Seghers et Mafrans.

# L'INFORMATIQUE SE MODERNISE A LA S.N.C.V.

**Le télétraitement est mis en service  
depuis le 1er janvier 1975**

## Introduction

Depuis plusieurs années, les progrès de la technique en général et de l'électronique en particulier amènent la S.N.C.V. à s'engager résolument dans la rationalisation et l'automatisation de son appareil administratif. Notre société désire réaliser ces améliorations, non pas en transformant chaque agent en robot, mis au service d'une administration supercentralisée, mais en respectant, au contraire, le caractère régional de ses exploitations et en plaçant chacun dans le rôle qui lui est imparti, tout en gardant au travail un aspect humain.

Grâce à la presse, à la télévision, chacun a déjà pu voir fonctionner un ordinateur avec des cartes perforées, des bandes et des disques magnétiques. Malheureusement, pour le profane, il n'y a là rien de bien spectaculaire, en dehors de l'imprimante rapide, seul témoin qui prouve l'énorme possibilité de travail de la machine, car tout se passe au sein de la mémoire centrale.

Depuis plus de quinze ans, la S.N.C.V. utilise un ordinateur dont le type a suivi l'évolution de la technique. Longtemps, le traitement de l'information par ordinateur s'est confiné physiquement au périmètre géographique de l'Administration centrale, les Groupes d'exploitation transmettant par voie postale les documents à enregistrer et recevant en retour les informations traitées, par exemple sous forme de bulletins de paie, d'inventaires de magasins etc.

Etant donné qu'il eût été utopique d'installer un ordinateur dans chacun des dépôts, le Conseil d'administration de la S.N.C.V. décida, en 1973, d'équiper chacun des huit Services régionaux d'un appareil dénommé « TERMINAL » et relié à l'unité centrale de l'ordinateur de l'Administration centrale par des lignes téléphoniques louées.

Le programme de la mise en place de ces terminaux est respecté. C'est ainsi qu'à ce jour, quatre terminaux sont en service :

au Brabant (Cureghem),	depuis le 1-1-1975;
à Namur,	depuis le 1-2-1975;
à Hasselt,	depuis le 1-3-1975;
à Anvers,	depuis le 1-5-1975.

Un cinquième doit l'être au moment de la parution de cet article : Destelbergen (1-6-1975). D'autres terminaux seront installés après les vacances :

Hainaut (Mons),	le 1-9-1975;
Liège,	le 1-10-1975;
Bruges,	le 1-12-1975.

Avant de décrire très succinctement l'appareillage utilisé et ses principes, nous pensons que, au-delà de l'amélioration prévue dans la transmission des informations entre les Groupes et l'ordinateur, l'installation des terminaux aura un effet psychologique qui provoquera nécessairement une implication plus poussée des utilisateurs vis-à-vis de l'informatique.

Indiscutablement, les dépôts d'un Groupe d'exploitation forment un ensemble soudé par les lignes de trams ou d'autobus; grâce à ce lien physique, même les dépôts les plus lointains se rapprocheront indubitablement de l'ordinateur.

On ne peut jamais oublier que le vrai visage du « vicinal », ce n'est pas l'Administration centrale, ni même la Direction régionale, c'est le dépôt, parfois très petit, avec quelques autobus, ce sont les ateliers de réparation ou d'entretien, ce sont les voies, les lignes, c'est la sacoche du receveur, c'est l'autobus qui est noyé dans la circulation urbaine ou bloqué en temps de neige par les congères, c'est la grisaille de la prise de service tôt le matin ou l'obscurité humide de la fin du travail, tard dans la nuit. C'est là qu'une partie de l'information destinée à l'ordinateur prend naissance, c'est-à-dire là où il semble que la tâche à accomplir prime la « paperasse » à remplir.

Bien sûr, on peut toujours discuter l'intérêt d'une information; les papiers n'ont jamais conduit ni un autobus, ni réparé un moteur, ni renouvelé une voie. Posons-nous néanmoins les questions suivantes: sans les papiers et sans le système qui coordonne les informations qui s'y trouvent :

- qui calculerait et paierait à temps les 11 millions d'heures prestées annuellement par les 6.336 agents salariés, compte tenu de la complexité des lois sociales ?
- qui surveillerait à l'échelon national les quelques 30.000 articles diffé-

rents des magasins, afin de veiller au réapprovisionnement régulier de ceux-ci dans une période économiquement faible ?

- qui serait capable, sans une es-couade importante (et avec quel taux d'erreurs !), de suivre les kilométrages effectués par les organes principaux de 2.200 autobus

Une union harmonieuse doit donc se réaliser entre le travail physique et la tâche administrative qui le reflète. Nous reviendrons plus loin sur l'aspect de l'exactitude du document à remplir. Mais auparavant, décrivons brièvement un ordinateur, un terminal, le télétraitement et donnons-en très succinctement les principes.

## L'ordinateur

L'ordinateur, qu'est-ce que c'est ? C'est un ensemble de machines reliées entre elles et dont certaines possèdent des mémoires. Cet ensemble reçoit des informations nouvelles supportées soit par des cartes perforées, soit par des bandes magnétiques, soit par des disques magnétiques. Ces informations, jointes à d'autres qui se trouvent déjà stockées dans les mémoires, vont être traitées, soit par des opérations arithmétiques (additions, soustractions, divisions, multiplications etc.), soit par des opérations logiques (tris, comparaisons, décisions etc.).

La description des diverses opérations est reprise dans des programmes. Mais les programmes ne suffisent pas. Il faut que la machine puisse effectuer à tout instant les contrôles voulus, surtout à cause des vitesses extraordinaires d'exécution, qui sont de l'ordre du millionième de seconde. Le tourbillon de la circulation de toutes ces informations est régi comme le trafic infernal d'une grande ville, avec ses feux de signalisation, ses agents de police, ses sens uniques...

L'ordinateur comprend principalement :

1. Une unité centrale, qui contient la mémoire principale et les organes de commande;
2. Un lecteur-perforateur de cartes avec unité de contrôle, c'est-à-dire une unité qui lit les cartes perforées (cartes de données, cartes de programmes, cartes de contrôle etc.) et qui peut également perforer des cartes en vue d'une utilisation ultérieure;
3. Cinq armoires dérouleuses de bandes magnétiques avec unité de contrôle, qui permettent soit d'écrire des informations sur ces bandes soit de lire les informations qui s'y trouvent;
4. Trois armoires à disques magnétiques (petite capacité) avec unité de contrôle. Sur chaque jeu de disques on peut stocker 7 millions de caractères. Afin d'apprécier ce que peut représenter pareille capacité, relevons que le nombre de caractères couleur dans le Nouveau Petit Larousse Illustré est d'environ 5 millions;

5. Quatre armoires de disques magnétiques (grande capacité), dont chaque jeu peut contenir 70 millions de caractères;

6. Une imprimante rapide, c'est-à-dire une super-machine à écrire capable d'imprimer 1.200 lignes par minute, ou 20 lignes par seconde, chaque ligne pouvant contenir 132 caractères.

Pour ce faire une idée des possibilités d'une telle machine, il suffit de considérer l'annuaire téléphonique de la circonscription de Bruxelles, qui contient environ 1.000 pages, chaque page comprenant environ 400 abonnés, soit un total de 400.000 abonnés. En prenant deux abonnés par ligne, il faudrait imprimer 200.000 lignes. Une vitesse de 1.200 lignes par minute (sans perte de temps pour recharger le

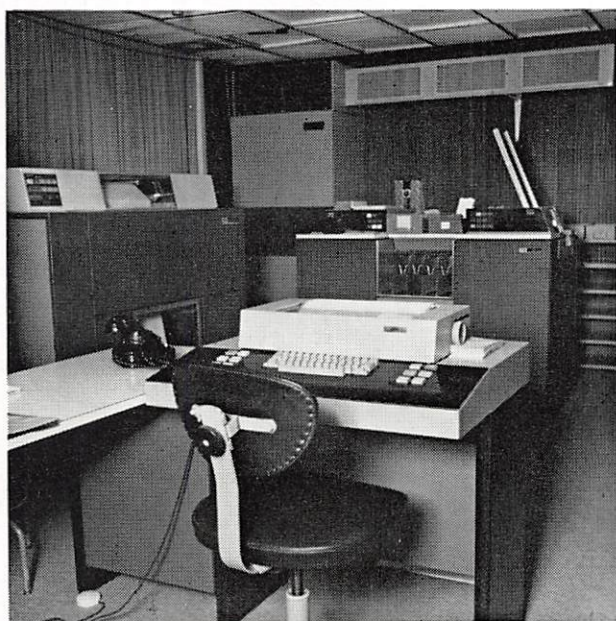
Les problèmes traités en ordinaire sont les plus divers. Citons-en les principaux :

- tenue journalière des stocks;
- calcul des réapprovisionnements;
- dactylographie (50 %) des commandes, des demandes de prix et des rappels de livraison;
- vérification automatique (50 %) des factures;
- imputations des matières;
- calcul des rémunérations appointés, salariés, pensionnés (secrétariat social, allocations familiales, statistiques etc.);
- tenue des kilomètres parcourus par le matériel roulant, avec facturation automatique des services spéciaux;
- comptabilité des abonnements ordinaires et scolaires;
- suivi des pneus, des moteurs et des boîtes de vitesses d'autobus;
- résultats d'exploitation;

trale où un deuxième « MODEM » retransforme ces impulsions de telle manière qu'elles redeviennent lisibles par la machine.

Les informations ainsi transmises sont stockées dans de grands disques magnétiques; elles sont vérifiées et toute anomalie constatée est immédiatement signalée au Groupe par le même chemin téléphonique c'est-à-dire : MODEM (Administration centrale) — ligne téléphonique — MODEM (Groupe) — imprimante (Groupe). Sur cette imprimante (66 caractères par seconde, soit 5 fois plus rapide que le TELEX), on imprime les messages et les données envoyées par l'ordinateur central.

Il va de soi que ces cartes de données sont précédées de cartes qui définissent la nature du problème et les instructions pour l'ordinateur. On



*Au premier plan, le pupitre de commande de l'ordinateur; à gauche, l'imprimante rapide; à côté, le lecteur-perforateur de cartes mécanographiques.*



*M. Steux, opérateur, et des armoires à disques magnétiques. Les quatre disques à l'arrière-plan, quoique de dimensions réduites, ont chacun une capacité dix fois supérieure à celle du disque se trouvant au premier plan.*

papier et sans saut de page) permettrait d'imprimer ces 200.000 lignes en moins de 3 heures. Une réaction normale serait d'affirmer : nous n'imprimons pas de tels volumes. Qu'on se détrompe. Une fiche de « paie salaire » par exemple comporte en moyenne une quinzaine de lignes réelles. Les 6.336 fiches de paie à imprimer mensuellement représentent 90.000 lignes réelles. Ce travail d'impression demande 2 heures. Que demanderait-il s'il devait être transcrit à la main ?

7. Un pupitre de commande, sorte de machine à écrire électrique, qui permet à l'opérateur de donner des ordres à la machine, de prendre connaissance des messages de celle-ci et de suivre le déroulement de tous les travaux. Tout ce matériel occupe une salle d'une superficie de 63 m<sup>2</sup>.

- suivi des premiers établissements;
- problèmes financiers et comptables;
- etc.

Les données émanant des Groupes d'exploitation sont nombreuses pour ces opérations et c'est là précisément que le terminal joue son rôle.

### Le terminal

En fait, au lieu de donner les cartes à lire au « lecteur de cartes » dans la salle de l'ordinateur, on les présente au « lecteur de cartes » du terminal qui se trouve dans le Groupe. Les « impulsions » créées par les données des cartes sont transmises à un « MODEM » (sorte de boîtier de 30 cm × 30 cm × 10 cm, qui ressemble à un poste de radio), qui va les transformer pour pouvoir être transmises par ligne téléphonique jusqu'à la salle d'ordinateur de l'Administration cen-

constate donc que l'utilisateur du Groupe ne se contentera pas d'envoyer les données par ligne téléphonique (télétransmission), mais qu'il commandera l'ordinateur à distance par des cartes ad hoc (télétraitement).

Nous pensons que, psychologiquement, c'est très important car l'utilisateur du Groupe devient maître de son information; il en est responsable et la fait traiter par l'ordinateur à distance. On peut donc constater que le télétraitement, loin de sacrifier à un esprit de centralisation à outrance, permet au contraire de réaliser une certaine décentralisation du traitement de l'information.

Signalons enfin, sans entrer dans les détails, que le télétraitement nous a obligés de travailler en multiprogrammation, d'où possibilité pour l'ordinateur de traiter plusieurs problèmes



*Mmes M.L. Dressen et M.J. Bricbet au travail au terminal installé dans le Groupe du Brabant, à Bruxelles.*

simultanément. Une faculté qui devra également être exploitée, c'est celle qui existe pour l'utilisateur local de pouvoir interroger les fichiers centraux. Des possibilités se présentent déjà, mais les responsables de ces systèmes devront construire leurs programmes de telle façon que le premier venu ne puisse pas interroger n'importe quel fichier, certains de ceux-ci contenant des renseignements confidentiels (personnel, financier, commercial).

Le matériel équipant un poste terminal comporte actuellement :

- le terminal proprement dit, avec deux fonctions essentielles : lecteur de cartes et imprimante « en ligne » ;
- 2 machines « hors ligne », qui perforent les cartes et les vérifient. La surface occupée est d'environ 20 m<sup>2</sup>.

### L'exactitude des documents

Avant de conclure, nous voudrions aborder le problème de l'exactitude des documents destinés à être transformés en cartes. Les responsables de l'organisation du travail administratif tentent de rendre les instructions claires, précises, complètes et essayent de fournir des documents faciles à remplir. A leur tour, les agents dont la mission consiste à compléter lesdits documents ont pour devoir de consigner sur ceux-ci des informations exactes, au moyen de chiffres calligraphiés. Certains souriront à cette affirmation, mais que de communications téléphoniques, que de discussions, que de pertes de temps pourraient être évitées par une concentra-

tion plus grande et un travail plus soigné.

L'erreur dans l'information se présente sous diverses formes. D'abord l'omission, beaucoup plus fréquente qu'on ne le pense généralement. C'est l'oubli de signaler un événement qui s'écarte de la situation prévue.

Il arrive que l'information soit exacte, mais elle se trouve mal placée sur le document ou transcrite sans respect des cases. Plus loin, on rencontre les erreurs de recopiage des « informations de cadre », lors d'une rectification d'information.

Il y a encore les erreurs dues à une mauvaise interprétation des avis; ceux-ci sont édités aussi pour être relus en cas d'hésitation. Il y a, enfin, l'erreur tout court, le mauvais chiffre, le zéro en trop ou manquant, chiffre qui, malheureusement, peut être accepté par l'ordinateur et qui donnera lieu à un résultat erroné.

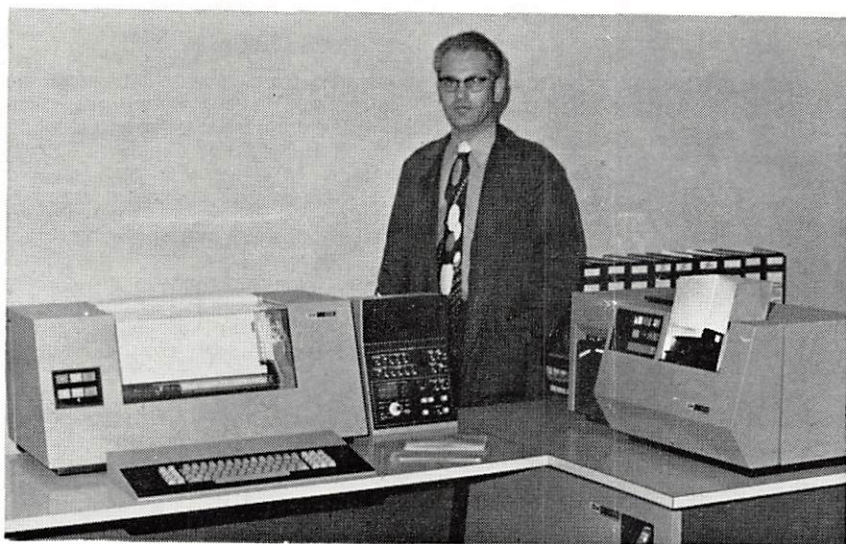
Les gens, la presse, déclarent parfois : « L'ordinateur s'est trompé ». Cela ne signifie strictement rien, car l'ordinateur est une machine qui ne possède aucun cerveau, donc aucune personnalité. Vouloir attribuer une personnalité à l'ordinateur fait penser à l'homme qui donnait des coups de pied à son poêle, parce qu'il s'y était cogné. L'ordinateur calcule certes très rapidement et décharge l'homme du travail fastidieux et répété. Mais il ne peut restituer que ce que l'homme lui fournit comme informations ou comme programmes. Il ne pense pas, il ne réfléchit pas, il exécute. C'est en ce domaine que l'homme peut et doit donner toute sa mesure.

### Conclusion

En conclusion, nous dirons que penser et réfléchir, ce n'est pas nécessairement redécouvrir les théories de la relativité ou de l'électronique. C'est, dans notre branche d'activité, apporter journallement sa participation au service public dans lequel nous évoluons; c'est se concentrer au moment voulu pour remplir correctement les documents, rouages indispensables d'une bonne administration.

Le monde actuel se transforme, en tournant le dos de plus en plus à un paternalisme désuet; il exige, par contre, une participation active, dans laquelle liberté ne doit pas être confondue avec anarchie, fantaisies douteuses ou laisser-aller. Respectons le passé, car nos aînés de la S.N.C.V. furent de grands constructeurs, dignes de leur temps; soyons-le dans le nôtre.

Si nous en avons le pouvoir, reprenons nos problèmes en fonction de certains impératifs et prouvons par une discipline librement consentie que nous sommes dignes de la grandeur technologique de notre époque.



*A gauche, l'imprimante et, à droite, le lecteur de cartes du terminal de Hasselt, dont la responsabilité est assumée par M. Beutjens.*

## Groupe du Brabant

# Remise de distinctions honorifiques

Le samedi 26 avril dernier, a eu lieu la remise solennelle de distinctions honorifiques dans les ordres nationaux et de décorations civiques pour 25 et 35 années de service aux agents du Groupe et du service T/AT du Brabant. Etaient présents : la direction, des représentants du service T/AT et des organisations syndicales, ainsi que Mme Brocké, assistante sociale.

Le chef de Groupe esquissa brièvement les conditions de travail en vigueur lors de l'entrée en service des agents actuellement à l'honneur. Tout comme l'évolution des transports en commun, les conditions de travail ont changé depuis lors et la durée du temps de travail a, notamment, été réduite.

Le chef de Groupe fit remarquer que ces mesures sociales pèsent lourdement sur les frais d'exploitation; heureusement, personne ne conteste le rôle indispensable que les transports en commun, et en particulier la S.N.C.V., remplissent pour les populations rurales. L'Etat compense partiellement nos dépenses, il est vrai, mais la Société compte sur l'ardeur au travail et le dévouement de son personnel pour pouvoir poursuivre sa mission et garder ou reconquérir la faveur des voyageurs.

Pour conclure, M. Peerts félicita les nombreux jubilaires au nom du Conseil d'administration et de M. le Directeur général. Après la remise des décorations, un excellent orchestre créa d'emblée la meilleure ambiance. Avec de nombreux sketches et des chansons gaies, un animateur amusa également les invités.

### ORDRES NATIONAUX

#### Ordre de la Couronne

##### Chevalier

Macharis E., chef de mouv. de 1<sup>er</sup> cl.  
Olbrechts I., chef de serv. de 1<sup>er</sup> cl.  
Sommereyans R., chef de s. de 2<sup>er</sup> cl.

##### Palmes d'Or

Lambert R., A., J., premier contrôleur.  
De Hauwere J.-B., commis.

##### Palmes d'Argent

Du Laing J., brigadier.

Kamers G., ouvrier d'élite.  
Lissens J., ouvrier d'élite.  
Celis L., ouvrier qualifié de 1<sup>ère</sup> cl.  
Debrun A., ouvrier qual. de 1<sup>ère</sup> cl.  
De Munck J., ouvrier qual. de 1<sup>ère</sup> cl.  
Scheepmans H., ouv. qual. de 1<sup>ère</sup> cl.  
Tuyls J., ouvrier qual. de 1<sup>ère</sup> cl.  
Van Den Bergh J.-B., ouvrier qualifié.  
Ovart E., ouvrier qualifié.  
Delvaux A., M., 1<sup>er</sup> ouvrier qualifié.  
Erven F., 1<sup>er</sup> ouvrier qualifié.  
Fieremans L., ouvrier d'élite.  
Hemmerijckx S., A., ouvrier d'élite.

#### Médaille d'Or

Colson A., conducteur-receveur AB.  
Degraux R., conducteur-receveur AB.  
Schaumans E., cond.-receveur AB.  
Nijs W., cond.-receveur AB.  
Ringoet J., cond.-receveur AB.  
Tuyaerts E., cond.-receveur AB.  
Vandevenne P., cond.-receveur AB.  
Willems J., cond.-receveur AB.  
Mostinckx C., receveur.  
Fievet G., conducteur-receveur AB.  
Schellemans P., J., receveur.  
Van Horebeek J.L., cond.-recev. AB.

#### Ordre de Leopold II

##### Chevalier

De Jonghe M., surveillant des Voies et Travaux de 1<sup>ère</sup> classe.

### DECORATIONS CIVIQUES

#### 35 années de service

##### Croix civique de 2<sup>e</sup> classe

Leclercq A., 1<sup>er</sup> contrôleur.

##### Médaille civique de 1<sup>ère</sup> classe

Coeckelberghs C., ouv. semi-qual.  
Vanderstichelen M., ouvrier d'élite.  
Van Den Broeck Th., cond.-recev. AB.  
Cornelis A., conducteur-receveur AB.  
De Jonghe E., cond.-recev. AB.  
De Roock T., cond.-receveur AB.  
Hauwaert A., cond.-receveur AB.  
Schoukens A., receveur.  
Tierens V., ouvrier qualifié.  
Vandecauter E., cond.-receveur AB.  
Rooseleir P., receveur.

#### 25 années de service

##### Médaille civique de 2<sup>e</sup> classe

Ballinckx J., Van Tieghem R., Raymaeckers F., Day E., Deconninck W., Deneef R., Puttemans J., Vermaelen J., D'Haese J.

### LA FIDELITE AU « VICINAL »

Que la fidélité au vicinal, sous différentes formes, ne soit pas un vain mot, nous en recevons maintes fois le témoignage. Voici deux cas, parmi d'autres, qui viennent d'être portés à notre connaissance.

#### Abonné pendant près de 50 ans

Fin février, M. Edmond Tuleau, de Chapelle-lez-Herlaimont, renouvela pour la dernière fois son ticket d'abonnement, valable du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai sur le trajet Chapelle-lez-Herlaimont (St-Germain) - Jolimont (Bifurcation), avant d'être mis à la retraite le 1<sup>er</sup> juin 1975.

Né le 11 mai 1910, il prit son premier abonnement, pour le trajet Chapelle (St-Germain) - Morlanwelz (Etat), le 1<sup>er</sup> septembre 1925, quand commença sa vie de travail.

Au fil des ans, il changea quelquefois d'employeur et de lieu de destination, mais il prit toujours le vicinal pour se rendre à son travail. Il le fit pendant 49 ans et 9 mois, ce qui est certes peu banal. Les sommes qu'il a déboursées au cours de cette période doivent représenter une belle recette pour nos services.

Coup de chapeau à ce client fidèle, qui tint également à nous exprimer sa vive satisfaction quant au comportement des jeunes agents de la S.N.C.V. en service sur la ligne qu'il emprunta si longtemps.

#### Un nonagénaire et la St-Nicolas à Destelbergen

Dans le numéro de janvier-février dernier, « Nos Vicinaux » a fait état de la fête de St-Nicolas organisée depuis vingt-sept ans à Destelbergen, et du bal et de la tombola nécessaires pour couvrir les frais de cette fête.

M. Désiré Haegeman d'Eeklo, un pensionné de plus de 91 ans, a profité de l'occasion pour signaler au comité organisateur qu'il s'intéresse toujours à toutes les activités déployées au sein de la Société nationale qu'il a servie pendant de longues années.

Il regretta de ne pouvoir témoigner de cet intérêt par sa présence, en raison de son grand âge. Pour prouver sa solidarité, il commanda toutefois un certain nombre de cartes de soutien donnant droit à la participation à la tombola.

Le geste de ce nonagénaire mérite un grand merci et constitue certainement une preuve de son attachement à son ancien milieu de travail.



M. J. Ringoet, conducteur-receveur AB à La Roue, reçoit la médaille d'or des mains de M. Peerts, chef de Groupe.

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

## Naissances

### ADMINISTRATION CENTRALE

Liesbeth chez De Bruycker H. (Burst)

### ANVERS

Chiela chez Quasters B. (Schoten)  
Cindy chez Callebaut J. (Anvers)  
Els chez Aerts G. (Deurne)  
Bart chez Van Opstal E. (Ekeren)  
Wim chez Daghelinckx L. (Brasschaat)  
Lieven chez Peeraer L. (Rijkevorsel)  
Nathalie chez Couttenier J. (Deurne)  
Sabine chez Mols J. (Oelegem)  
Inge chez Van Ginckel H. (Hoogstraten)

### FLANDRE ORIENTALE

Annabella chez Van de Velde A. (Gand)  
Geert chez Vanderbeken A. (Zevergem)

### HAINAUT

Virginie chez Demay Chr. (Tournai)  
François chez Roland R. (Lobbes)  
Maryline chez Baguet O. (Anderlues)  
Carine chez Kovacs L. (Marcinelle)  
Mélanie chez Motta Cl. (La Louvière)  
Kathy chez Preudhomme J.-P. (Forchies-la-Marche)

Marc chez Brogniez Cl. (Vellereille-les-Brayeux)

Olivier chez Troch F. (Houdeng-Aimeries)

Harold chez Quévy G. (Jemappes)

Carine chez Backelandt J. (Mont-sur-Marchienne)

Christelle chez Scheirs C. (Fayt-lez-Manage)

Sandra chez Sinaeve J. (Gosselies)

Isabelle chez Sinaeve J. (Gosselies)

Laurence chez Dethier A. (Pont-à-Celles)

### NAMUR - LUXEMBOURG

Cedric chez Maurcot J. (Namur)

Caty chez Hubaux R. (Lustin)

Virginie chez Astgen R. (Landenne)

Claude chez Bauduin P. (St-Marc)

Sandra chez Donny J.-P. (Anhée)

Géraldine chez Fayt F. (Méhaigne)

Agnes chez Deloyer A. (Meeffe)

Benjamin chez Damas M. (Ciney)

### LIEGE

Muriel chez Peeters Fr. (St-Nicolas)

Katleen chez Lemal G. (Ans)

### BRABANT

Olivier chez Machtelinckx G. (Bruxelles)

Ann chez Luybaert Fr. (St-Pieters-Leeuw)

### LIMBOURG

Cindy chez Vastmans A. (Genk)

Cynthia chez Olaerts L. (Genk)

Jürgen chez Rzymyski P. (Heusden)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Els chez Snauwaert J.-P. (Bruges)

Wim chez Saron Fr. (Bruges)

Vicky chez Doom G. (Beerst)

Isabelle chez Deprez W. (Geluwe)

Nathalie chez Deprez W. (Geluwe)

Saskia chez Boedt Fr. (Ostende)

Jürgen chez Dewulf W. (Oostduinkerke)

Didier chez Janssens R. (Knokke-Heist)

Nick chez Roselle L. (Ostende)

Cindy chez Meersman Cl. (Menin)

Jürgen chez Soete M. (Westende)

## Mariages

### ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle De Valck R. a épousé Guldix F.

### FLANDRE ORIENTALE

Van Mele R. a épousé Mlle Puylaert L.

Cornelis Th. a épousé Mlle Loosvelt B.

### HAINAUT

Heynen Ph. a épousé Mlle Lambot Cl.

Delforge J. a épousé Mlle Goelen V.

### NAMUR - LUXEMBOURG

Hébette J.-P. a épousé Mlle Rasquin M.-J.

Tonneau D. a épousé Mlle Weigert Cl.

### BRABANT

Fillée Fr. a épousé Mlle Dellier G.

Joosten Ch. a épousé Mlle Stubbe Cl.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Desmet J. a épousé Mlle Snauwaert R.

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de mars et avril 1975

	Années de service
<b>ANVERS</b>	
Leemans C., receveur	32
De Veuster L., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl.	45
Van Haevre E., conducteur-receveur-AB	40
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Bracke J., receveur	42
Verhoeven M., réceureuse	30
Deliaert M., brigadier	34
<b>HAINAUT</b>	
Leroy Ch., ouvrier qualifié	35
Roland L., receveur	41
Troch H., conducteur AB	47
Canon F., receveur	41
Collignon R., 1 <sup>er</sup> ouvrier qualifié	29
Roup A., ouvrier d'élite	31
<b>NAMUR - LUXEMBOURG</b>	
Deleuze F., ouvrier d'élite	30
Smal F., brigadier	46
<b>LIEGE</b>	
Bousmanne E., chef de service 2 <sup>e</sup> cl.	41
Declerck G., 1 <sup>er</sup> ouvrier qualifié	36
Louis R., 1 <sup>er</sup> ouvrier d'élite	48
Simons R., brigadier	37
Dykman F., 1 <sup>er</sup> ouvrier d'élite	37
Hayen E., conducteur-receveur-AB	29
Tibo A., 1 <sup>er</sup> ouvrier qualifié	49
<b>BRABANT</b>	
Buggenhout J., rédacteur	38
Daens C., ouvrier qualifié	40
Du Laing J., brigadier	30
Haine H., conducteur-receveur-AB	38
Michaux G., conducteur-receveur-AB	35
Seghers J.B., piocheur	40
Bellemans G., piocheur	14
Borremans P., piocheur spécialisé	35
Tordeur J., conducteur-receveur él.	43
Vanbossuyt S., piocheur	31
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Dutreeuw J., receveur	38
Haghebaert A., chef de service 2 <sup>e</sup> cl.	47
Arslijder D., conducteur-receveur-AB	34
Dewaegenaere G., cond.-receveur-AB	29
Terriene L., cond.-receveur-AB	32
Verleye J., conducteur-receveur-AB	46

## Nécrologie

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

## AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>HAINAUT</b>	
Lamote C., conducteur AB	48
<b>BRABANT</b>	
Roosens A., conducteur-receveur-AB	55
De Cuyper J.B., receveur	64
Pirart J.B., ouvrier qualifié	56
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Strubbe J., conducteur-receveur AB	63

## ALLOCATAIRES

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

<b>ADMINISTRATION CENTRALE</b>	
Van Assche A., rédacteur	88
<b>ANVERS</b>	
Abelshausen J., conducteur él.	85
Vandeven J., machiniste	90
Pluym K., chef piocheur	96
Van Aert L., ouvrier qualifié	69
De Wachter F., chef receveur	87
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Benaerens E., brigadier	82
<b>HAINAUT</b>	
Vallée E., conducteur AB	55
Dedisse A., conducteur électr.	79
Vandemergel A., contrôleur	73
Fautre V., contrôleur	75
<b>NAMUR - LUXEMBOURG</b>	
Habran W., chef de service de 2 <sup>e</sup> cl.	81
Fourny L., chef piocheur	70
Trompette O., piocheur	78
Damar A., conducteur-receveur AB	68
Rouveaux E., ouvrier d'élite	81
<b>LIEGE</b>	
Scalais J., ouvrier d'élite	68
Van Hove P., ouvrier qual. de 1 <sup>e</sup> cl.	69
Digneffe A., contrôleur	77
<b>BRABANT</b>	
Van Steenwinckel J., receveur	87
Pashuysen T., chef piocheur	83
Sevenants J., ouvrier qual. de 1 <sup>e</sup> cl.	71
Van de Meirssche C., ouvrier d'élite	66
Hendrickx F., brigadier	74
Schulze H., receveur	81
Verheyden L., piocheur	82
<b>LIMBOURG</b>	
Willemans M., brigadier	68
Verstraeten J., piocheur	87
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Delie L., receveur	82
Depoortere M., cond.-receveur AB	67
Bouttens G., receveur	84
Huyghebaert A., ouvrier qualifié	87

## NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 511.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 000-0003227-26

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



## ADMINISTRATION CENTRALE

**M. Roger de WALQUE,**  
inspecteur, en retraite

L'âge de la retraite a sonné, le 10 juin dernier, pour M. de Walque. Entré aux Vicinaux le 4 janvier 1932 comme contrôleur d'exploitation de l'Administration centrale, il fut nommé sous-chef contrôleur le 1er janvier 1944 et promu inspecteur le 1er janvier 1951.

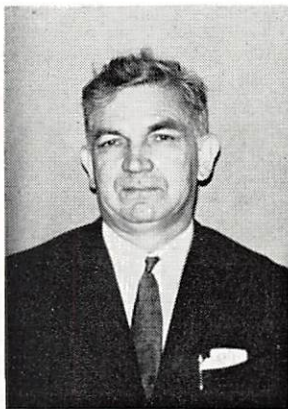


Au début de sa carrière, il fit des contrôles et des enquêtes, mais bientôt il eut à s'occuper de l'approvisionnement des charbons, carburants et lubrifiants. Il remplit cette fonction avec beaucoup de compétence et une grande conscience professionnelle, à la satisfaction de ses supérieurs.

Sa santé laisse malheureusement à désirer ces derniers temps. Nous espérons que le rétablissement qui se dessine, se consolidera entièrement, et nous souhaitons à notre collègue une longue et heureuse retraite.

**M. Ferdinand VAN CUTSEM,**  
sous-chef de bureau,  
prend sa retraite

C'est au Secrétariat du Groupe du Brabant que M. Van Cutsem commença sa carrière vicinale, le 1er novembre 1937.



Le 1er octobre 1948, il fut transféré à l'Administration centrale, au service « Liquidation » de la Direction des

Finances. Quelques années plus tard, le 3 août 1953, il passa au service des Assurances, où il fut occupé pendant la plus grande partie de sa carrière, qu'il termina comme sous-chef de bureau au Service administratif de l'Inspection Générale.

L'entier dévouement, la grande serviabilité et l'affabilité extrême de M. Van Cutsem furent appréciés par tous ceux qui ont eu l'occasion de l'approcher. Ses chefs et ses collègues avaient une profonde estime pour cet homme de cœur qui savait s'attirer toutes les amitiés.

Nous lui souhaitons de jouir longtemps de sa retraite bien méritée, au cours de laquelle il pourra certainement s'occuper activement et se distraire agréablement.

M. L.A. Boone, inspecteur technique, est arrivé du Groupe d'Anvers le 1-4-1975. Ont été engagées pour le service IG/Centre d'information : Mlles R. De Valck et M. Morgante, poinçonneuses.

Ils sont les bienvenus.

## ANVERS

M. M. Verheyen, ingénieur technicien, est venu, de l'Administration centrale, rejoindre nos rangs, le 1-4-1975.

## HAINAUT

M. J. Painblanc est revenu de l'Administration centrale, le 1-3-1975, en qualité de chef de service de 1ère cl. « Mouvement ».

## NAMUR-LUXEMBOURG

Bienvenue à Mlle Y. Van Aerschot, poinçonneuse, arrivée de l'Administration centrale, le 7-4-1975.

## LIEGE

Le 16-3-1975, M. G. Vanhamme a été engagé comme rédacteur pour le service Secrétariat-Contentieux.

## BRABANT

Le 3-3-1975, Mme L. Decruyenaere a pris du service à T/AT-Cureghem en qualité de commis.

## LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

**RECEVEUR :** Bonjour, chef. Vous avez l'air soucieux, la tête plongée dans les papiers.

**TRAMBUS :** Hum, hum... Je viens de recevoir une réclamation écrite d'un voyageur; cela n'est pas de nature à me mettre de bonne humeur.

**R. :** C'est si grave ?

**T. :** Je trouve que ce l'est assez. Il s'agit du manque de politesse et de serviabilité de certains membres du personnel.

**R. :** Le contact permanent avec le public crée parfois des difficultés, chef. Il arrive que les voyageurs ne sont pas polis ni corrects.

**T. :** Je vous comprends. Mais ce n'est évidemment pas une raison pour réagir de la même façon, n'est-ce pas ? Nous ne pouvons jamais perdre de vue que nous faisons partie d'un organisme chargé d'un service public et que, dès lors, il faut toujours être courtois et accommodant avec le public, comme le règlement le prescrit.

**R. :** Nous nous y appliquons constamment, chef.

**T. :** Nous devons nous y tenir strictement et surtout lorsqu'il s'agit d'infirmités, de malades, d'invalides, de femmes avec un enfant sur le bras, de femmes enceintes etc. On devrait les aider tant à la montée qu'à la descente de la voiture, et leur trouver une place assise. En vertu du Règlement de Police, les voyageurs sont d'ailleurs obligés de céder leur place aux invalides de guerre qui supportent difficilement la station debout. Deux places sont réservées par priorité à ceux-ci au moyen d'une plaque portant l'insigne « invalides », mais il est humain de secourir tous les voyageurs qui ont besoin d'aide, ne trouvez-vous pas ?

**R. :** En effet, chef, il faut rester humain en toutes circonstances.

**T. :** Tâchons de ne pas l'oublier.

## LIMBOURG

Mlles J. Eyletten, dactylo, et A. Ombelets, poinçonneuse, ont été transférées de l'Administration centrale, respectivement le 10-3-1975 et le 16-4-1975.

# LES LONGUES CARRIERES



**C. Docus**  
a débuté le 28-9-1934 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Kessel-Lo.



**H. Haine**  
a débuté le 9-8-1937 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Louvain.



**F. Fraus**  
a débuté le 10-10-1927 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Tremelo.



**J.B. Seghers**  
a débuté le 13-2-1935 et a été mis à la pension comme piocheur à Anderlecht.



**J. Dutreeuw**  
a débuté le 10-6-1929 et a été mis à la pension comme receveur à Ostende.



**R. Louis**  
a débuté le 29-8-1927 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier d'élite à Liège.



**G. Michaux**  
est entré en service le 27-7-1940; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Tirlemont.



**J. Bracke**  
est entré en service le 12-4-1933; il a été mis à la pension comme receveur à Hamme.



**J. Hernoux**  
est entré en service le 3-10-1929; il a été mis à la pension comme brigadier à Andenne.



**H. Troch**  
est entré en service le 12-8-1928; il a été mis à la pension comme conducteur AB à La Louvière.



**G. Declerck**  
est entré en service le 4-2-1939; il a été mis à la pension comme 1er ouvrier qualifié à Liège.



**Ch. Leroy**  
est entré en service le 31-7-1940; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Eugies.

## ACTES DE PROBITE

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

### ANVERS

**Broechem** : De Backer F. (portefeuille + 1.220 F), Pals A. (portefeuille + 2.100 F).

**Hoogstraten** : Van Ginckel M. (portefeuille + 2.360 F).

**Tjalkstraat** : De Smet A. (portefeuille + 1.500 F), Hensbergen C. (sac à main + 600 F), Engelen A. (sac à main + 970 F), Leers J. (portefeuille + 1.520 F), De Wel H. (sac de dame + 1.020 F).

**Turnhout** : Keersmaekers L. (bracelet en or), Van der Eycken F. (porte-monnaie + 1.365 F).

### FLANDRE ORIENTALE

**Destelbergen** : Walley G. (500 F), Sloek M. (4.000 F), Van Wassenhove A., (1.046 F), Van Wassenhove P. (823 F).

**Hamme** : Berger R. (500 F), Ruys A. (9.860 F).

**Hofstade** : Erauw R. (1.140 F).

**Audenarde** : Benoot R. (14.000 F).

**Saint-Nicolas** : Rombout G. (650 F).

### HAINAUT

**Mons** : Masson J. (portefeuille + 3.892 F), Masson J. (sac à main + 987 F + livret d'épargne avec 30.000 F).

**Tournai** : Mounier G. (radio-cassette) Kraeye P. (livret d'épargne + bons d'épargne pour une valeur de 5.000 F), Lagache D. (montre), Cardon J.P. (montre de dame).

### NAMUR - LUXEMBOURG

**Arlon** : Gruselin D. (montre + bracelet).

**Florenville** : Antoine A. (1.300 F + 7.000 F), Camus M. (portefeuille + 650 F).

**Forville** : Thomas J.M. (bracelet en argent), Onkelinx M. (1.240 F), Wiame J. (1.640 F).

**Morville** : Bouchat G. (montre), Linhet R. (montre de dame).

**Namur** : Croon A. (686 F).

**Onoz** : Renard R. (montre de dame).

### LIEGE

**Bassenge** : Toppets M. (771 F), Kerkhofs (7.100 F), Gorissen J. (502 F).

**Eupen** : Bemelmans (4.181 F).

**Omali** : Dengis A., (19.750 F).

**Rocourt** : Schoefs (1.970 F), Schroven (581 F), Roufflaer (520 F).

### BRABANT

**Louvain** : Stiers A. (portefeuille + 1.441 F), Tielst : Cauwberghs J. (sac à main + 11.470 F).

### LIMBOURG

**Genk** : Boonen J. (3.200 F).

**Hasselt** : Vandevort I. (1.386 F), Steegmans G. (540 F).

**Lanaken** : Hendriks V. (1.740 F), Gerets A. (500 F), Brouns A. (500 F).

**Maaseik** : Saelmans Ch. (7.400 F), Saelmans Ch. (1.410 F).

**Saint-Trond** : Vermeulen W. (10.120 F).

**Tessenderlo** : Verliinden F. (500 F), Loos M. (montre de dame).

### FLANDRE OCCIDENTALE

**Assebroek** : Haegeman G. (montre de dame), Dumon J.P. (sac à main + 450 F), Ver-cruysse M. (portefeuille + 1.500 F), De Rycke F. (sac à main + 422 F).

**Knokke** : Haerincx W. (radio-cassette), Verschaeve N. (magnétophone).

**Courtrai** : Delombaerde R. (sac à main + 1.460 F), Vandecasteele F. (portefeuille + 1.365 F).

**Ostende** : Stubbe Cl. (sac à main + 12.527 F), Balliere J. (portefeuille + 500 F), Cloet M. (sac à main + 1.400 F).

---

## Priorité aux autobus quittant un point d'arrêt dans les agglomérations

---

### CONDUCTEURS D'AUTOBUS, ATTENTION !

Depuis le 1er mai 1975, les autobus quittant un point d'arrêt situé dans une agglomération bénéficient, en vertu d'un arrêté royal daté du 18 mars 1975, de la priorité sur les autres usagers de la route.

Nous croyons utile d'attirer l'attention toute spéciale des conducteurs d'autobus sur le fait que cette **priorité** n'est donc accordée que **lorsque l'arrêt est situé dans une agglomération**.

Lorsque le point d'arrêt se trouve **en dehors d'une agglomération**, nos autobus ne jouissent **d'aucune priorité**. Il y a donc lieu de prendre ici toutes les précautions voulues, comme auparavant, avant de s'infiltrer dans la circulation routière. Chaque conducteur d'autobus doit en être bien conscient et n'oublier cette obligation à aucun moment.

Il résulte, d'autre part, de l'arrêté du 18 mars 1975 que, pour pouvoir bénéficier de la priorité en question, les conducteurs d'autobus quittant un point d'arrêt dans les agglomérations doivent indiquer leur intention de remettre leur véhicule en mouvement au moyen des feux indicateurs de direction. Il s'agit donc de **ne pas oublier de faire fonctionner les feux clignotants** avant de prendre le départ et pendant un laps de temps suffisamment long pour permettre aux usagers de la route de s'apercevoir de la manœuvre qui s'amorce. **Les conducteurs ne peuvent cependant allumer les feux indicateurs de direction pour indiquer la remise en mouvement de leur véhicule qu'au moment de fermer les portes, afin de ne pas ralentir ou arrêter prématurément la circulation.** La plus élémentaire prudence impose, bien entendu, de se rendre compte si, malgré la priorité accordée, la manœuvre peut être exécutée sans danger.

Comme on le voit, la mesure prise pour favoriser une circulation plus aisée des autobus n'exempte point nos conducteurs de faire preuve de **beaucoup d'attention et de prudence** au moment où ils quittent les points d'arrêt. En vertu des prescriptions du Code de la Route, on doit d'ailleurs toujours faire preuve d'une prudence spéciale pour éviter tout accident, qu'il y ait priorité ou non.

**Conducteurs d'autobus, soyez donc sur vos gardes.**



**Les personnes âgées  
n'ont pas vos réflexes**

**Pensez-y**

Il y a vingt ans, les personnes d'âge appréhendaient déjà la traversée d'une chaussée. Que dire des difficultés qu'elles éprouvent aujourd'hui ? Le nombre des véhicules automobiles a en effet **quintuplé** depuis 1954...

Le long de nos routes, des affiches ont rappelé récemment aux conducteurs qu'il est de leur devoir de faciliter la traversée de la chaussée aux « moins

jeunes » et de ne pas se formaliser si, d'aventure, ceux-ci commettent une erreur ou une imprudence.

Quand une personne âgée est en vue, le premier geste à faire, le plus important, est tout bonnement de lâcher l'accélérateur. A partir de ce moment, tout devient plus simple. Il sera même possible de s'arrêter à temps, s'il le faut...

---

## DES SIGNAUX ROUTIERS ENCORE MAL CONNUS

---

### Que signifient-ils ?

Ninove

Ninove

Ninove

Le panneau rectangulaire à fond blanc portant le nom d'une commune, en lettres noires, signifie que l'on entre dans la zone bâtie d'une agglomération où la vitesse est limitée à 60 km/h. L'interdiction de dépasser les 60 km/h n'est levée que lorsqu'on rencontre le même signal barré de rouge.

Sur certaines parties de route situées dans la même agglomération, une autre vitesse maximale peut être prévue au moyen du signal habituel de limitation de vitesse (cercle blanc bordé de rouge). Dans ce cas, cette limitation

doit être observée sur le tronçon de route en cause.

Il n'est sans doute pas inutile de rappeler une fois de plus que la vitesse d'un véhicule doit toujours être adaptée aux circonstances, même dans les agglomérations, et que l'on ne peut donc pas y circuler constamment à 60 km/h.

Quant au petit panneau aux couleurs belges (lettres noires, fond jaune, liseré rouge), il sert simplement à signaler que l'on franchit la limite géographique d'une commune.

# LA ROUE, BASE DE CIVILISATION



*Un bas-relief gallo-romain, datant probablement de la fin du 2<sup>e</sup> ou du début du 3<sup>e</sup> siècle, a été découvert en 1958 à Montauban, près de Buzenol (province de Luxembourg). (Photo INBEL).*

Quelques étapes décisives marquent l'histoire de la civilisation de l'humanité, comme, par exemple, la découverte du feu et l'invention de la roue.

Toute notre existence et le progrès de la civilisation peuvent être placés sous le signe de la roue. Celle-ci a permis le transport de lourdes charges, les déplacements sur de grandes distances, la prise de contact avec des tribus, des peuples et des centres de civilisation antérieurement inconnus. Elle a donc favorisé l'échange des idées et les relations commerciales.

Notre technique moderne ne peut être imaginée sans la roue, alors que nous ne savons même pas qui en est l'inventeur. D'ailleurs, y en eut-il un seul ou des centaines ? En effet, la nature elle-même indique que la forme ronde est la plus parfaite. L'homme primitif a dû s'en rendre compte aussi : dans l'Antiquité, le soleil ne fut-il pas vénéré comme une roue incandescente d'origine divine ? La roue proprement dite a vu le jour lorsqu'on l'a fait tourner autour d'un axe, lui-même fixé par des courroies à un objet portant, sans que la roue touche cet objet.

Les premières roues furent assemblées avec de gros morceaux de bois, sur lesquels on fixa des lanières en

cuir. De telles roues existaient déjà à l'âge de la pierre et, en tout cas, avant l'âge du bronze. Des empreintes et des textes anciens trouvés au « Pays des deux fleuves » (l'Euphrate et le Tigre), l'Irak actuel, le confirment.

Pour le graissage des roues, on utilisait alors de l'huile de poisson ou de la graisse de chameau. Dans une nécropole d'Our, une des plus vieilles villes du monde, on a retrouvé des gravures représentant des véhicules à roues ayant un moyeu creux, capables de tourner autour d'un axe fixe. Cette réalisation témoigne déjà d'une certaine perfection technique.

Dans quelques pays, en Allemagne et en Scandinavie notamment, on a découvert des petits véhicules qui portaient une urne ou une cruche sur les essieux. Ils servaient à transporter des objets religieux lors de processions. Cela semble corroborer la thèse que la roue était, à l'origine, un objet de culte.

On a aussi retrouvé des petites roues sur de vieilles peintures murales, des pierres tombales et des amulettes. Il n'y a pas de doute qu'elles se rapportent à l'adoration du soleil, qui se pratiquait dans tous les anciens cultes. On considérait le soleil comme la roue

ardente d'un quadrige traversant le firmament. Un des trésors du musée d'archéologie de Copenhague est un petit char complet avec disque solaire et cheval, qui a été trouvé au Danemark en 1902. S'il y avait des véhicules pour le culte, on peut admettre qu'il y en eut aussi que les hommes utilisèrent pour le transport de leurs charges.

Les plus anciennes représentations d'êtres humains sur un véhicule ont été trouvées en Suède sur des peintures murales préhistoriques et sur une pierre tombale. Elles prouvent que les humains ont rapidement fait appel à la traction animale (surtout des bœufs), mais il n'est pas exclu que les premiers véhicules furent tirés par des êtres humains eux-mêmes. Les chevaux ont été utilisés pour la traction lorsque l'homme a vu aussi dans le char un moyen de combat; certaines tribus germaniques et les Romains ne jurèrent que par les chars de combat. Jules César parle même, dans son commentaire sur la guerre des Gaules, des chars de combat des Anciens Belges : « Ils les utilisèrent pour attaquer par surprise, au milieu de cris et de bruits terrifiants. Arrivés près de l'ennemi, les guerriers sautaient du char et attaquaient à la lance et à l'épée ».

Les Perses remplacèrent rapidement le char de combat par la cavalerie et se servirent de la roue pour transporter les charges : le sceau-relief de Darius 1er le Grand au British Museum en témoigne.

Quoique la civilisation grecque doive être considérée plutôt comme une « culture maritime », on trouve également chez elle de nombreuses représentations de roues; sur des pierres tombales mycéniennes figurent des chars de combat. Les véhicules des agriculteurs, chez les anciens Grecs, sont déjà décrits dans un beau texte de Hésiode : il s'agissait de longues caisses plates placées sur deux roues avec timon, attelées à deux bœufs. A l'apogée de la culture grecque, la roue et la charrette devinrent même des motifs préférés. Aussi bien sur les vases que sur les amphores, de nombreux dieux, héros, combattants, chasseurs et coureurs figurent au-dessus de roues bien dessinées.

Puisque les dieux, chez les Grecs, se mêlaient à toutes les activités des humains, ils se servirent également de la roue tournante, même lorsqu'ils voulurent punir des héros un peu trop téméraires. On connaît la punition d'Izion, condamné à parcourir éternellement le firmament, enchaîné à une roue flamboyante.

Et ainsi, nous sommes arrivés à une page beaucoup moins belle de l'histoire de la roue. Car la roue fut également utilisée comme instrument de torture.

Chez les Grecs, la roue de torture fut employée pour amener un suspect à faire des aveux, ou comme un moyen de mise à mort rapide pour le châtiement des esclaves. C'est ainsi qu'elle est connue dans tout le monde oriental : un des Macchabées du récit biblique fut torturé sur un roue afin de l'amener à abjurer sa foi.

Le si cruel supplice de la roue est issu d'usages rituels germaniques, dans lequel la roue jouait un rôle. La mise à mort par la roue, chez les Germains, consistait, à l'origine, à faire rouler un char à bœufs sur la victime. Le supplice, dans la dernière forme que nous lui connaissons, à savoir l'écrasement des membres d'un criminel étendu sur une roue, fut introduit en France au temps de Henri IV seulement.

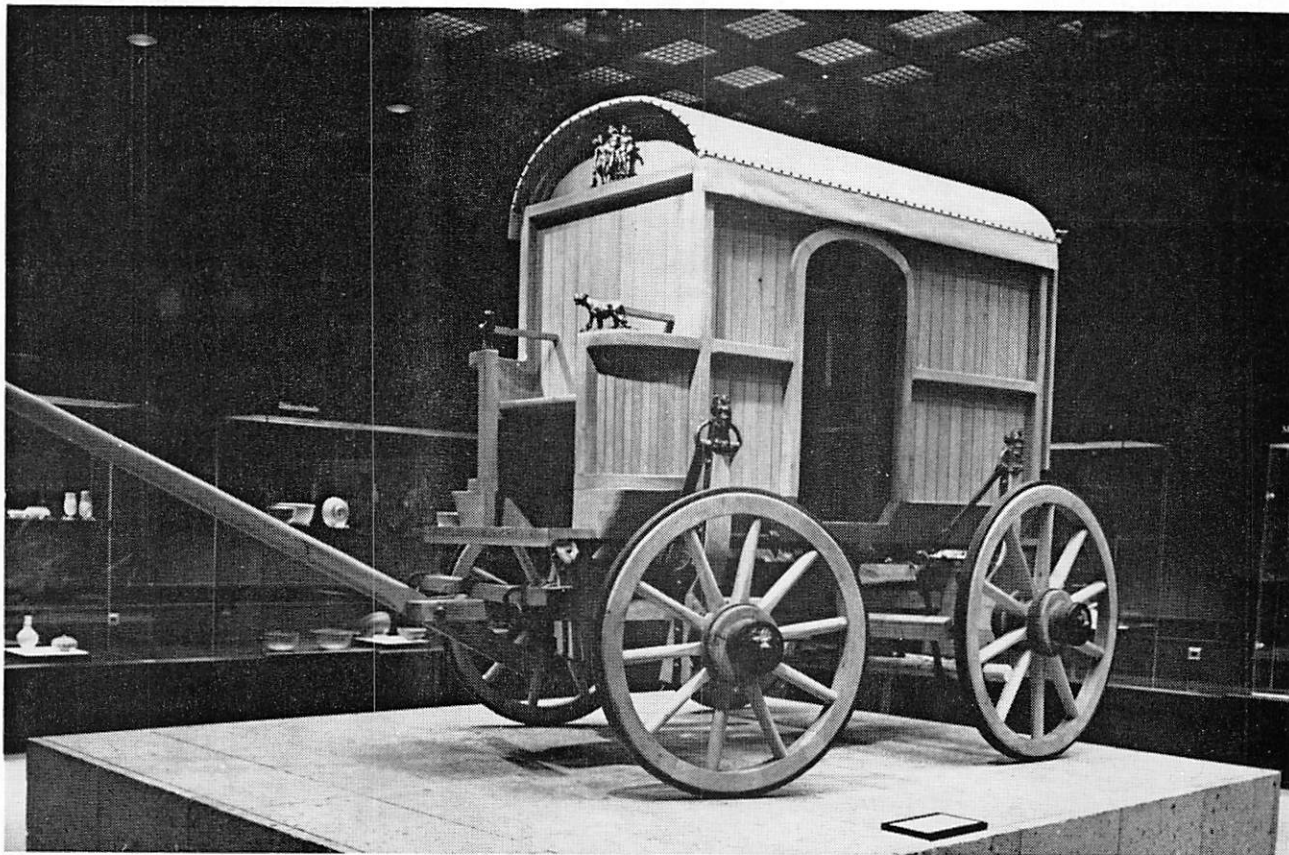
Il est tout naturel que les Romains, en tant qu'héritiers intellectuels des Grecs, aient adopté les applications grecques de la roue. La société romaine étant constituée essentiellement d'agriculteurs et de soldats, la roue se perfectionna sensiblement; à noter que les Romains furent les grands constructeurs de routes de l'Antiquité et que la roue et la route doivent nécessairement faire bon ménage.

Grâce aux chaussées bien construites, les roues devinrent plus grandes et plus légères et le bœuf indolent, tirant le chariot, fut remplacé par le cheval plus rapide. Les Romains avaient établi un réseau étendu de routes, qui était justifié surtout par des fins militaires. En cas de rébellion, les soldats se hâtaient vers la région agitée; sans bonnes routes, cela n'eût pas été pos-

sible. Notre pays était traversé par deux chaussées romaines : Bavay - Tongres - Maastricht - Cologne et Reims - Arlon - Trèves - Cologne. La plupart des principaux axes routiers européens modernes suivent encore le tracé des chaussées conçues par les Romains. En Italie, la Via Appia, une chaussée construite 312 ans avant Jésus-Christ, existe toujours. Elle relie Rome à Brindisi, un port actif dans le Sud de l'Italie.

Lorsque les Romains étaient à l'apogée de leur puissance, ils disposaient de 300.000 km de bonnes routes. De l'Angleterre jusqu'à l'Euphrate, on pouvait parcourir plus de 20.000 km sur des chemins à revêtements durs. Après la chute de l'empire romain, ces routes se dégradèrent, jusqu'au moment où Charlemagne, roi des Francs et empereur d'Occident, étendit son empire. Tout comme les Romains, les Francs construisirent des routes à des fins militaires. Généralement, elles étaient rectilignes et furent appelées voies royales. Une route de ce genre — et qui existe encore — relie Tongres (via Tessengerlo) à Turnhout, Hoogstraten, Breda, Delft et La Haye.

Tout un temps, on consacra moins d'attention aux routes, tandis que la roue poursuivait son essor. Elle reçut beaucoup d'applications jusqu'à son triomphe complet avec l'invention du train, du tram et de l'auto. Elle devint aussi, depuis que les Romains eurent appris à l'utiliser comme moyen d'énergie, la base de la technique moderne et de nos constructions mécaniques.



*Les Romains voyagèrent dans ces chariots. Remarquez la forme déjà perfectionnée de la roue.*

(Photo musée germano-romain de Cologne).

# LA VILLE DE MONS

On dit de Mons que c'est une grande dame qui ne se laisse approcher qu'avec beaucoup d'égards, en raison de ses origines et de ses titres de noblesse. Les prétentions et les faits d'armes que d'autres villes font valoir ne la déconcertent pas; en effet, elle s'enorgueillit d'un passé que peu d'autres peuvent égaler.

Située au carrefour de routes importantes, elle connut, au cours de son existence, des jours tragiques mais aussi glorieux. Fortifiée et embellie à plusieurs reprises, position-clef pour les parties belligérantes, elle fut le théâtre d'affrontements entre troupes de diverses nationalités.

Jacqueline de Bavière y fut faite prisonnière par l'armée de Philippe le Bon. Les troubles du 16<sup>e</sup> siècle furent fatals à cette ville, où, jusque-là, le commerce du drap

avait été très florissant. Les siècles suivants, la place forte fut prise à tour de rôle par les troupes françaises, espagnoles et autrichiennes. En 1572, le Prince Louis de Nassau l'occupa avec l'aide des Français, mais, en septembre de la même année, elle fut déjà reprise par les Espagnols. En 1678, le Prince d'Orange libéra la ville assiégée par les Français. Il est dommage que les fortifications furent rasées sur l'ordre de l'Empereur Joseph II, d'abord, et par les Français ensuite. Réparées en 1817, elles disparurent pour de bon en 1865. Si elles n'avaient pas été démantelées, le passé de Mons nous aurait impressionnés encore davantage.

Le nom de Mons est également rattaché à l'histoire des dernières guerres mondiales. La bataille près de Mons et Le Cateau, en août 1914, constitua le premier engage-

ment entre la 1<sup>ère</sup> armée allemande et l'« expeditionary force » anglaise.

Cette carte de visite historique prouve à suffisance que la ville de Mons est une illustration frappante de ce que notre pays a eu à souffrir de faits de guerre, au cours des temps. A noter que les fêtes folkloriques annuelles ont une signification symbolique et mettent en évidence les aspirations profondes des Montois : la lutte épique contre le dragon représente le combat pour la victoire, pour la paix et pour l'élimination de toutes les menaces. C'est la lutte avec le dragon de la guerre et ses suites désolantes de misère et de ruines.

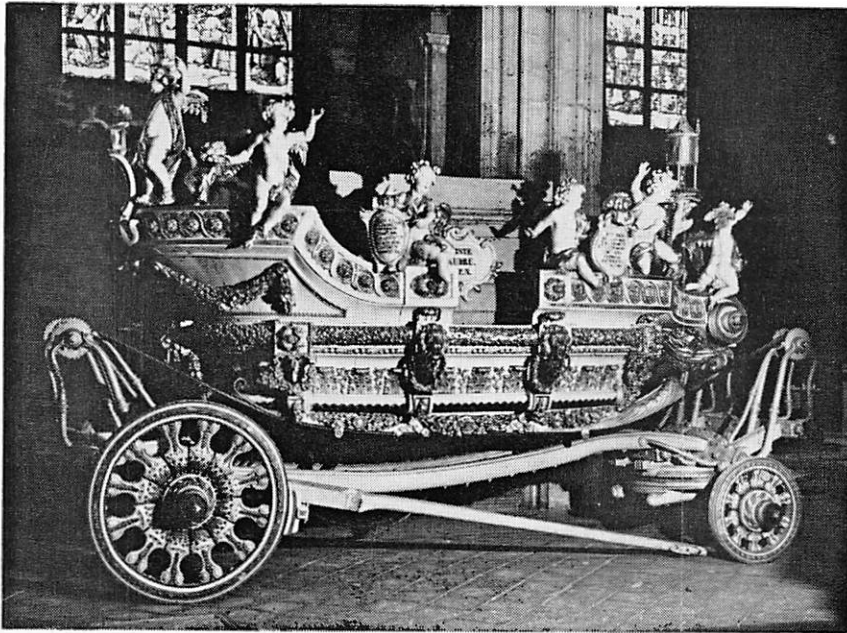
Grâce à son ardeur au travail et tout au long des événements historiques qui l'ont marquée, Mons s'est forgé un niveau culturel très élevé. A Mons, on peut admirer, réunis en parfaite harmonie, des tableaux de peintres flamands et wallons. Les tapisseries flamandes de l'hôtel de ville gothique constituent un des trésors de la ville.

Quoique Mons ait été, à plusieurs reprises, victime de destructions, elle possède un nombre impressionnant de monuments. Aussi ne se prête-t-elle pas à être prise d'assaut par une colonie de touristes en costume de dimanche. Elle ne se laisse conquérir que lentement, mais définitivement, par ceux qui l'explorent en flânant et en musardant. C'est une ville d'art, avec un bon théâtre et des établissements d'enseignement qualifiés. Comparée à toute autre ville, elle est un vrai paradis pour les amateurs de musées. Il y en a un nombre surprenant, qui comblent les visiteurs les plus exigeants.

Mons a une âme et de la couleur locale. Elle imprègne le visiteur d'images et d'impressions qui lui reviendront à l'esprit ultérieurement et dont il se souviendra à jamais. Victor Hugo, qui n'hésitait pas à faire état de ce qui ne lui plaisait pas, apprécia le charme de Mons; dans une lettre à sa femme, il compara le sommet du



Mons : le Beffroi. (Photo C.G.T.)



Mons : le Car d'or à la collégiale Ste-Waudru. (Photo C.G.T.)

beffroi à un ensemble de théières chinoises.

Lorsque Camille Lemonnier décrit le Borinage, « ce monde hurlant de chaudières et de machines », il le fait à Mons, point d'observation idéal. Dans son livre adorable « Mons et les Montois », Jules Destrée, qui passa des vacances à Mons chez ses grands-parents et peut être considéré comme le grand amoureux de la ville, contient à peine le lyrisme qui l'anime.

Mons est un démenti aux assertions qui assimilent le Hainaut au charbon et à l'acier; c'est ainsi que le Hainaut nous apparaît en général : une région grisâtre, d'anciens charbonnages et des terrils, des installations gigantesques, des usines, des cheminées hautes que dominant de vastes quartiers ouvriers. Au sommet du beffroi de Mons, tout comme au « Belvédère » à Charleroi, on est, il est vrai, impressionné par le spectacle de l'industrie moderne qui s'offre aux yeux. Mais la lueur rouge de ses feux n'est qu'un visage du Hainaut. Elle personnifie notre endurance au travail, que nous devons transmettre aux générations suivantes.

Cette évocation d'aciers et de sueurs ne doit pas nous faire oublier, en effet, les nombreuses autres richesses du Hainaut, parmi lesquelles ses localités remarquables : Thuin, Lobbes, Aulne, Binche, Ath; ses châteaux d'Attre, Havré, les deux Ecaussinnes, Cambron-Casteau, Le Rœulx, Belœil, Moulbaix etc.; Tournai, l'ancienne capitale des Francs; ses paysages.

Parmi ces bijoux du Hainaut, Mons fait figure de bastion de la culture de la province. Sa fête annuelle du Doudou est à considérer comme une pause après le travail, un feu d'artifice exaltant et un défi bruyant à l'avenir. A cet égard, Mons s'apparente à la nation qui, souvent, célèbre avec faste, dans l'allégresse et au son des trompettes, les efforts accomplis.

Mons : le combat du Lumeçon. (Photo C.G.T.)



# POUR LES VACANCIERS

## NOCES D'OR

Nous signalons, une dernière fois, que les pensionnés et leur épouse, qui fêtent cette année le 50<sup>e</sup> anniversaire de leur mariage, peuvent séjourner gratuitement une semaine dans une de nos maisons de vacances, s'ils remplissent les conditions voulues.

Ces conditions et autres renseignements figurent dans « Nos Vicinaux » de janvier-février 1975 (n° 174).

## ZEEBRUGGE, PORT DE MER EN PLEINE EXPANSION

Au moyen âge, Bruges, située à 10 km à peine de la Mer du Nord, occupait une place prépondérante parmi les ports du Nord-Ouest de l'Europe. Au cours du 15<sup>e</sup> siècle cependant, le Zwin commença à s'ensabler rapidement et la prospérité économique et maritime de la ville déclina.

En 1875, l'ingénieur baron de Maere conçut les plans d'un canal de Bruges à la mer et d'installations qui feraient

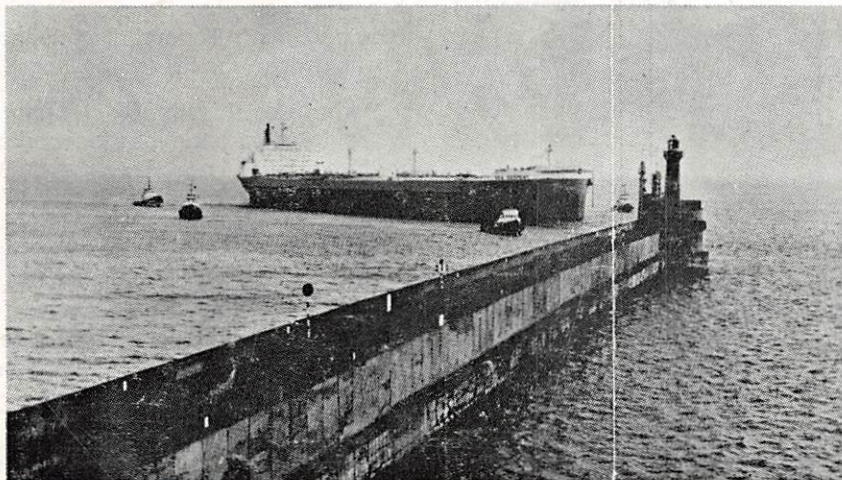
de Bruges un port de mer. En 1895, le projet fut accepté et les travaux commencèrent l'année suivante. Le 23 juillet 1907, le nouveau port Bruges-Zeebrugge fut inauguré solennellement par Sa Majesté le Roi Léopold II.

Le port fut progressivement agrandi et actuellement un plan de huit ans prévoit des extensions qui représentent un investissement annuel de 2 milliards de FB. On effectuera l'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès au port, le creusement d'une nouvelle grande écluse, la construction de docks, la création d'une zone industrielle etc.

La visite du port et des travaux d'extension en cours est très intéressante. Le bateau M.S. « Noordkaper » permet de se faire une idée de ce port moderne et des travaux gigantesques qui y sont effectués. Les plus grandes grues portiques d'Europe, des super-pétroliers imposants, l'activité du port de pêche etc. peuvent être observés de près, d'un bateau bien chauffé et pourvu d'un buffet capable de satisfaire les plus difficiles. Au cours du périple, un guide compétent fournit les explications nécessaires.

Le musée de Zeebrugge, avec des pièces historiques relatives au rôle de Zeebrugge au cours des deux guerres mondiales, des engins de guerre, maquettes, dioramas etc. mérite aussi une visite prolongée. A côté du musée, se trouve le mémorial St-Georges érigé par les Anglais pour commémorer la bataille navale du 23 avril 1918.

Zeebrugge offre donc plus de possibilités qu'on ne croirait à première vue : un tuyau intéressant pour nos vacanciers au littoral !



Un navire de gros tonnage entre dans le port de Zeebrugge.

(Photo M.B.Z.)

## DEUX POINTS « LES TROIS FRONTIÈRES »

Il arrive parfois à certains de ne plus savoir comment occuper leurs loisirs.

Et pourtant il existe assez de possibilités de rompre l'éventuelle monotonie de la vie quotidienne. Faites, par exemple, un séjour à « Annette et Lubin », à Spa, et, à cette occasion, partez à la recherche des points dits de « trois frontières ».



Le panneau des « trois frontières », à Ouren.

(Photo « De Schakel »)

Il y a non seulement Vaals (point de trois frontières : Belgique - Hollande - Allemagne), signalé récemment par un timbre-poste, mais également Ouren (près de Burg-Reuland). Ici se rencontrent les frontières de la Belgique, de l'Allemagne et du Grand Duché de Luxembourg. Quoique situé dans une région boisée et accidentée, Ouren est beaucoup moins connu que Vaals, probablement parce qu'on fait beaucoup plus de publicité touristique pour Vaals, surtout chez nos voisins du Nord. Vaals se trouve, en effet, près du point d'altitude le plus élevé de Hollande (322 m).

Vous voulez être actif, vous occuper, vous « récréer », comme cela se dit si bien ? Vous voulez voir autre chose ou quelque chose d'original ? Alors, mettez les points « de trois frontières » à votre programme d'excursions.