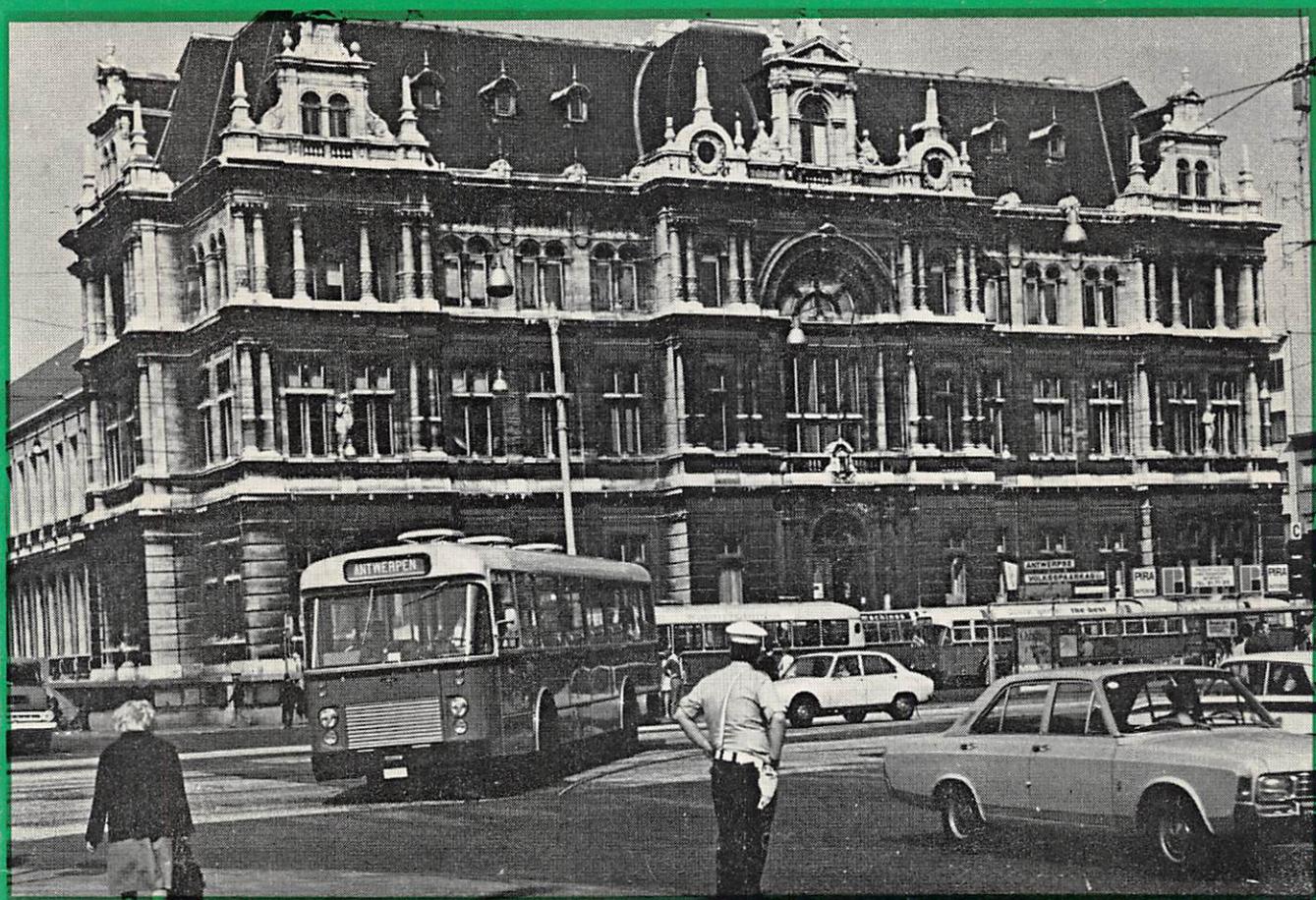


# NOS VICINAUX

---

---



Autobus vicinaux, place Roosevelt, à Anvers. (Photo E. Roels)

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

JUILLET-AOUT 1975

30<sup>e</sup> ANNEE - N<sup>o</sup> 177

# LA RENTRÉE DES CLASSES

- UN ENFANT AU MOINS EST TUE QUOTIDIENNEMENT DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE.
- LA PLUPART DES ACCIDENTS AVEC DES ENFANTS ONT LIEU PRES DES ECOLES OU SUR LE CHEMIN DE L'ECOLE.
- TOUT CONDUCTEUR DOIT ETRE PARTICULIEREMENT PRUDENT LORSQU'IL APERÇOIT DES ENFANTS SUR OU PRES DE LA VOIE PUBLIQUE OU S'APPRETANT A TRAVERSER LA CHAUSSEE.
- « UN ENFANT N'EST PAS UN ADULTE EN FORMAT DE POCHE ». (R.J. POTÉ)
- « LES ENFANTS NE SONT JAMAIS RESPONSABLES D'UN ACCIDENT ». (PROF. S. SANDELS - SUEDE)
- A LA RENTREE DES CLASSES, LA RESPONSABILITE DES CONDUCTEURS S'ACCROIT SENSIBLEMENT.
- CONDUCTEURS D'AUTOBUS, PENSEZ-Y ET REDOUBLEZ DE VIGILANCE.

## CONCOURS INTERNATIONAL D'AFFICHES : LES ENFANTS

La Conférence européenne des Ministres des Transports et la Prévention routière internationale lancent actuellement leur troisième concours international d'affiches. L'objet du concours est, cette fois, de sélectionner un projet incitant les conducteurs à redoubler de prudence en présence d'enfants.

Tous les affichistes — amateurs ou professionnels — sont conviés à participer à cette compétition, dotée de cinq prix :

- premier prix : 15.000 F français,
- deuxième prix : 10.000 F français,
- troisième prix : 5.000 F français,
- quatrième prix : 3.000 F français,
- cinquième prix : 2.000 F français.

Les personnes intéressées peuvent se procurer le règlement du concours en écrivant à VIA SECURA, Rond-Point Robert Schuman 9, 1040 Bruxelles.

Les projets d'affiches devront parvenir à cette même adresse le **30 décembre 1975** au plus tard.

---

## M. E. Legein, directeur du Secrétariat et du Service Financier, est parti à la retraite

Le 16 août dernier, l'âge de la retraite a sonné pour M. Legein, directeur du Secrétariat et du Service Financier.

Né à Courtrai le 16-8-1910, M. Legein a fait ses études secondaires à Bruges et à Bruxelles, et a conquis le grade de docteur en droit à l'Université de Louvain.

Avant d'entrer à la S.N.C.V., il a été inscrit au barreau de Bruxelles et a effectué également un stage au Parquet de Bruxelles de novembre 1936 à mai 1938.

Le 1er juillet 1939, il entra en service comme adjoint à la Direction générale. Il fut chargé de l'étude des multiples questions d'ordre juridique que soulevaient le régime des concessions, l'application de la loi organique et des statuts, la législation sociale, le contentieux proprement dit etc.

La fonction de M. Legein prit rapidement de l'ampleur, non seulement à cause des problèmes posés par les événements de 1940, mais aussi du fait que la S.N.C.V. devint son propre assureur à partir du 1er janvier 1941.

M. Legein fut ainsi étroitement lié, dès l'origine, à la création et au fonctionnement du Service des Assurances, rattaché à ce moment à la Direction des Exploitations. En novembre 1943, M. Legein fut également appelé à diriger le Service du Domaine. Le 1er octobre 1945, il devint secrétaire du Conseil d'administration et le resta jusqu'à la fin de sa carrière.

Le 22 janvier 1946, le Conseil d'administration le nomma adjoint en service général à la Direction du Secrétariat et, le 1er novembre 1947, il le désigna comme chef du Secrétariat.

Le Service des Assurances, qui avait jusqu'alors fait partie de la Direction des Exploitations, fut rattaché, en 1947, au Secrétariat. Pendant cette même année, M. Houyet, docteur en droit, récemment mis à la retraite, avait été engagé pour renforcer la section juridique de cette direction.

En séance du 29-12-1953, le Conseil d'administration octroya le grade de conseiller juridique-chef de service à M. Legein. Il fut nommé directeur (ancien régime) le 1-1-1967 et promu directeur (nouveau régime) le 1-1-1969, lorsque lui échut la responsabilité du Service Financier en sus de celle du Secrétariat général.

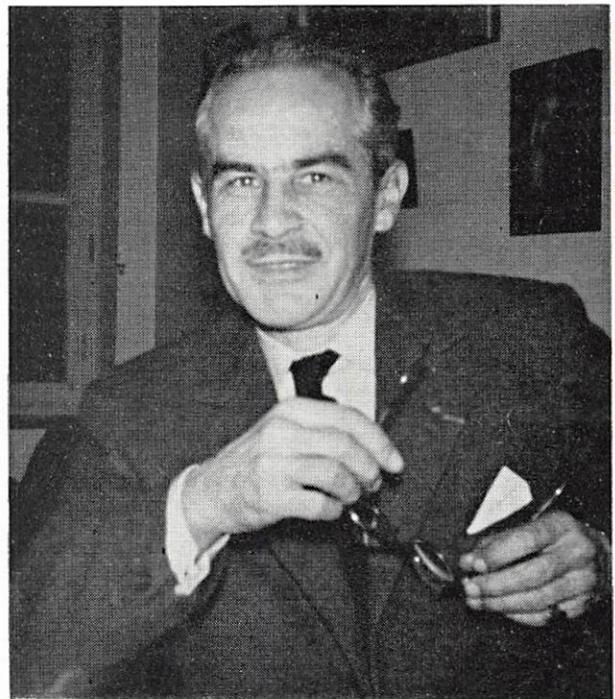
\*  
\*\*

Durant cette carrière bien remplie, au cours de laquelle ses responsabilités ne firent que croître, M. Legein a toujours fait preuve de vastes connaissances et d'une grande compétence professionnelle.

Son activité s'exerçait dans les domaines les plus variés. Au Secrétariat, il avait à diriger un important service Juridique, un service d'assurance pour tous les risques relatifs aux activités et aux propriétés de la S.N.C.V., un service du Domaine traitant l'achat et la vente de bâtiments et de ter-

rains, un service administratif veillant à la bonne organisation des Assemblées générales, à la délivrance de livres-parcours, aux traductions etc. et divers services auxiliaires de l'Administration centrale. Au service Financier, il assumait la responsabilité, non seulement de la comptabilité générale et de la trésorerie, mais aussi du contrôle des comptabilités de tous les Groupes d'exploitation.

Sa formation, son intelligence claire et sa personnalité lui permirent de mener à bien les nombreuses tâches qui lui furent dévolues au fil du temps. Et l'on sait quelle évolution la Société nationale a subie au cours de ces dernières décennies et combien les problèmes à résoudre furent épineux et divers.



M. Legein savait non seulement discerner et encourager les bonnes initiatives, mais aussi freiner habilement les emballements. Tout en faisant preuve d'autorité, il assumait ses fonctions avec beaucoup de mesure et de sentiments humains, ce qui lui attira l'estime de ses proches collaborateurs et du personnel qu'il avait sous ses ordres.

M. Legein a toujours été connu comme un homme particulièrement affable et courtois, d'une parfaite discrétion et d'une grande équité. Nos vœux les meilleurs l'accompagnent; nous souhaitons que sa santé, qui s'est quelque peu altérée ces derniers temps, se rétablisse rapidement, qu'il puisse jouir d'une heureuse retraite et se consacrer encore longtemps à ses distractions favorites et à ses loisirs préférés.

# L'ANNÉE 1974 À LA S.N.C.V.

## RÉSUMÉ DU RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

### AVANT-PROPOS

Une inflation sans précédent a marqué l'année 1974. C'est à elle, plus qu'à la programmation sociale consentie pour l'exercice, qu'il faut attribuer la forte augmentation des rémunérations et des charges sociales (près de 562 millions de F ou 20,6 %). Elle est également à l'origine de l'accroissement des dépenses pour consommation. Les hausses de prix du gasoil et du courant de traction ont entraîné une majoration de 50,8 % des dépenses en énergie.

Les tarifs, quant à eux, sont restés inchangés en 1974, la dernière augmentation remontant au 1<sup>er</sup> août 1973. Les recettes du trafic se sont néanmoins accrues de quelque 56 millions de F, ce qui peut s'expliquer par les rentrées supplémentaires enregistrées au cours des sept premiers mois de 1974 par rapport à la même période en 1973, du fait de l'augmentation d'environ 10 % des prix de transport.

Comparé à l'exercice précédent, le nombre de voyageurs transportés est en légère baisse due essentiellement aux deux facteurs suivants :

- au cours des deux derniers mois de 1973 durant lesquels sévissaient la crise pétrolière et l'interdiction aux véhicules privés de circuler, la société a transporté un grand nombre de voyageurs occasionnels. En 1974, ce surcroît de clientèle s'est rapidement amenuisé par suite de la normalisation de la situation;
- la récession de l'économie et l'accroissement subséquent du chômage ont provoqué au cours des quatre derniers mois de 1974, une chute appréciable de la clientèle utilisant les abonnements hebdomadaires.

Finalement, l'exercice 1974 accuse une augmentation du déficit de 246 millions de F par rapport à 1973. Cette progression du mali peut être considérée comme modérée, si l'on tient compte de la majoration très importante de la charge salariale, et cela du fait de la réduction sensible des amortissements, la société ayant pour la première fois bénéficié de la faculté de financer par voie d'emprunts garantis par l'Etat, le renouvellement de son matériel roulant, de ses équipements et de ses installations fixes, faculté qui lui a été accordée par l'article 50 de la loi du 28 décembre 1973 relative aux propositions budgétaires 1973-1974.

L'important effort financier consacré au renouvellement en 1975 devra être poursuivi dans la même mesure pour les exercices suivants afin de doter notre réseau d'un matériel rapide, confortable et fiable.

Au cours de l'exercice 1974, un certain nombre de mesures ont été prises, qui toutes tendent à promouvoir l'utilisation des transports en commun à savoir :

- l'octroi d'une réduction de 50 % sur les prix normaux aux aveugles ainsi qu'à de nombreuses personnes à faibles revenus (V.I.P.O.);
- la suppression de nombreuses restrictions de transport entre les réseaux de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.;
- l'uniformisation des haltes sur les trajets empruntés à la fois par les deux Sociétés nationales;
- la validation de nos cartes de voyages sur les autobus de la S.N.C.B. et inversement dans cinq agglomérations desservies par des services urbains de la S.N.C.V.

### EXPLOITATION

#### Lignes ferrées

Au 31 décembre 1974, le total des lignes ferrées exploitées directement par la Société nationale était de 215 km 884. Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement de 1 m; elles sont ouvertes exclusivement au trafic « voyageurs ».

Répartition par groupe d'exploitation :

Flandre occidentale . . . . .	67 km 823
Hainaut . . . . .	131 km 361
Brabant . . . . .	16 km 700
<i>Tout le réseau . . . . .</i>	<i>215 km 884</i>

Durant l'année 1974, la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne affermée, ouverte exclusivement pendant la saison touristique au transport de voyageurs et dont la longueur est de 5 km 400.

#### Services routiers

##### 1. Services publics d'autobus

Au 31 décembre 1974, 12.576 km de services publics d'autobus étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services publics d'autobus exploités à la même date par des fermiers, ils se développaient sur 1.757 km.

##### 2. Services spéciaux d'autobus

Le kilométrage au 31 décembre 1974 des services spéciaux d'autobus, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, s'établit comme suit :

Exploitation en régie . . . . .	10.437 km
Exploitation par fermiers . . . . .	52.951 km

*Tous services réunis . . . . . 63.388 km*

Encore que les services spéciaux d'autobus aient augmenté en nombre, leur longueur a légèrement diminué par rapport à l'exercice précédent.

Ceci est dû à la régression des services de transport pour ouvriers, qui a été constatée surtout dans les provinces de Liège, de Hainaut et de Namur et, dans une moindre mesure, dans les provinces d'Anvers, de Limbourg et de Flandre occidentale.

Les transports pour écoliers, par contre, ont encore pris de l'essor, dans quasi toutes les régions du pays.

#### Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques . . . . .	22.859.000
Services par automotrices . . . . .	253.000
Services d'autobus . . . . .	215.205.000

*Tous services réunis . . . . . 238.317.000*

#### Evolution du trafic voyageurs

La très légère progression du trafic enregistrée en 1973 ne s'est pas maintenue en 1974; par rapport à l'exercice précédent, le nombre de voyageurs transportés a diminué de 1,2 %.

Le recul est sensible pour les abonnés hebdomadaires (— 13,7 %), alors que la situation est restée quasi stationnaire pour les voyageurs ordinaires (— 0,1 %) et pour les abonnés scolaires (+ 0,2 %) et se révèle même en progrès pour les abonnés ordinaires et M.T.B. (+ 3,5 %).

## PERSONNEL

### Effectif

Le personnel a augmenté sensiblement en 1974; cet accroissement résulte d'une extension du nombre de kilomètres parcourus et de nouveaux avantages accordés au personnel en matière de congés.

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1974, l'effectif du personnel a été porté de 6.830 unités à 7.060, soit une augmentation de 230 unités. Il y a eu 624 recrutements et 38 réengagements, partiellement compensés par 432 départs.

### Dépenses pour rémunérations et charges sociales

	En francs
Rémunérations . . . . .	2.071.803.761
Charges sociales légales (O.N.S.S.) . . . . .	683.746.177
Autres charges sociales légales . . . . .	63.370.256
Charges sociales extra-légales . . . . .	467.607.123
<b>Total . . . . .</b>	<b>3.286.527.317</b>

### Allocations aux anciens agents et ayants droit

Nombre de bénéficiaires, au 31 décembre 1974, d'allocations complémentaires de :

— retraite . . . . .	: 2.601 anciens agents;
— survie . . . . .	: 2.750 ayants droit;
— invalidité . . . . .	: 669 anciens agents;
— chômage . . . . .	: 187 anciens agents.

**Total . . . . .** : 6.207 anciens agents et ayants droit.

### Epreuves psychologiques et examens professionnels

En 1974, il a été procédé à l'organisation de :

- 1.902 examens psychologiques, contre 1.540 en 1973.
- 555 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques;
- 310 examens professionnels pour le personnel appointé.

### Maisons de vacances et appartements

Durant les périodes de vacances de 1974, il a été possible de satisfaire à 899 demandes de séjour (au lieu de 872 en 1973) pour les maisons de vacances et à 200 demandes de séjour (au lieu de 155 en 1973) pour les appartements.

Le nombre de vacanciers dans les maisons de vacances a augmenté de 8,37 % portant le chiffre de 2.795, en 1973, à 3.029, en 1974. Les occupants des appartements à Blankenberge, Koksijde et Wenduine ont été également plus nombreux : 935 en 1974 pour 642 en 1973.

## INSTALLATIONS FIXES

Les travaux ci-après ont été achevés en 1974 :

- ateliers de Cureghem;
- parking pour autobus, à Martelange;
- nouveaux dépôts, à Meerbeke et à Broechem;
- aménagement d'une station de démontage des autobus, à Kessel-Lo;
- aménagement des ateliers, à Merksem;
- aménagement de stations de lavage pour autobus à Asse, Grimbergen, Nivelles, Leërbeek, Oostmalle et Uccle;
- aménagement du garage pour autobus, à Leërbeek;
- cabine à haute tension, à Merksem.

D'autre part, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications, a été poursuivie.

## MATERIEL ROULANT

### Effectif au 31-12-1974

#### Transport par route

Autobus . . . . .	2.262
Train routier . . . . .	1
Autres véhicules (camions, camionnettes, voitures de personnes etc...) . . . . .	175

#### Transport par rail

Locomotives . . . . .	5
Autorails et tracteurs . . . . .	9
Voitures motrices électriques « voyageurs » . . . . .	190
Voitures motrices électriques « de service » . . . . .	8
Voitures remorques . . . . .	144

## ACCIDENTS — PREVENTION ET GESTION

### Accidents du travail

Le total des accidents en service et sur le chemin du travail s'est élevé à 382, contre 430 en 1973, soit une diminution d'environ 11,2 %.

### Accidents tiers-rail

Alors que le nombre de kilomètres a subi une nouvelle diminution, de l'ordre de 4,1 %, le nombre d'accidents est pratiquement resté stationnaire (1.038 contre 1.053 en 1973).

### Accidents tiers-route

Malgré une augmentation du nombre de kilomètres parcourus de l'ordre de 920.000 km, soit 0,9 %, le nombre d'accidents a subi une diminution non négligeable (5.175 contre 5.369 en 1973).

## RESULTATS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

Les résultats d'exploitation ont continué à se détériorer au cours de l'exercice 1974.

Si les recettes ont augmenté (de 56,1 millions de F) — encore que cette augmentation soit de moitié moins élevée que celle enregistrée l'an passé — la majoration des dépenses a été à nouveau importante (319,8 millions de F, ramenée à 302,6 millions de F après l'incorporation de revenus financiers et le solde des charges et profits divers), surtout du fait des suites de l'inflation.

Aussi est-ce sur un mali de 1.854,2 millions de F que se clôture l'exercice 1974, contre un mali de 1.607,7 millions de F en 1973.

## CONCLUSION

Il est heureux de signaler que le Conseil central de l'économie s'est penché avec une attention particulière sur les problèmes qui se posent en matière de transports en commun. Dans l'avis au Gouvernement que ledit Conseil a émis, le 24 janvier 1975, à leur propos, il énumère les mesures suivantes qui devraient être envisagées :

- « des bandes de circulation séparées pour les autobus se suivant à intervalles rapprochés;
- dans les rues à forte circulation et à largeur insuffisante, l'interdiction des stationnements et des arrêts, tout au moins aux heures de pointe;
- l'aménagement du sens unique;
- l'accélération du passage des transports publics aux carrefours équipés de feux de signalisation;
- la construction d'ouvrages localisés les isolant de la circulation générale aux endroits particulièrement encombrés;
- la déviation, hors du centre, du trafic de transit;
- l'aménagement de sites piétonniers au centre des villes.

Il faut observer que plusieurs des conditions d'organisation des transports en commun dépendent d'une décision des pouvoirs locaux, en raison de l'autonomie communale. C'est le cas pour les bandes de roulement, l'interdiction de stationnement et arrêts, les « sens uniques », l'accélération aux carrefours. Aussi est-il recommandé que le Ministère des Communications émette à ce sujet des avis destinés aux pouvoirs locaux. Les commissions de la circulation qui existent dans la plupart des villes devraient comprendre obligatoirement parmi leurs membres des représentants des transports en commun ».

Le Conseil d'administration ne peut qu'appuyer ces recommandations et émettre le vœu que l'Autorité supérieure s'attache à les traduire dans la réalité.

# ADAPTATION DE MOTRICES DU TYPE S POUR LE SEMI-MÉTRO DE CHARLEROI

Depuis bon nombre d'années, de grands travaux sont effectués à Charleroi, en vue de décongestionner la ville. C'est ainsi que, le 23 juin dernier, a été inaugurée la petite ceinture autoroutière destinée au charroi automobile.

Pour améliorer la circulation des transports en commun, un réseau de semi-méto est en cours de construction.

Une première section de ce réseau sera bientôt achevée. Cette section, d'une longueur de 850 m, relie la gare du Sud à la station Ouest. Elle permettra aux tramways vicinaux de retrouver leur ancien terminus devant la gare du Sud, qui avait dû être abandonné, il y a plusieurs années, à la suite de la démolition d'un point routier sur la Sambre, à proximité de la Prison.

Immédiatement après la gare du Sud, les voies de la nouvelle section sont établies en siège indépendant, sur un viaduc d'une longueur d'environ 700 m, et aboutissent à la station Ouest. Un tracé provisoire relie cette station à notre réseau existant, à la rue du Grand Central, en attendant une réalisation plus avancée du ring et des antennes de semi-méto.

Ultérieurement, le semi-méto sera desservi par du matériel roulant ultra-moderne. Un prototype de rame articulée de grande capacité, offrant un confort se rapprochant de celui des rames de méto proprement dites, a été mis au point par notre service d'études. Une demande de prix pour la fourniture de deux voitures prototypes vient d'être lancée.

Au début, la première section de semi-méto sera empruntée uniquement par des tramways vicinaux du type classique. A noter que la S.T.I.C. (Société des Transports intercommunaux de Charleroi) a cessé son exploitation par tramways depuis le 30-6-74.

Afin de pouvoir circuler aussi bien sur le réseau vicinal existant que sur la section de semi-méto, notre matériel roulant devra subir certaines modifications. Il doit être

tenu compte, par exemple, du fait que l'embarquement et le débarquement des voyageurs devront se faire parfois à gauche, parfois à droite, à partir d'un quai de 550 mm au-dessus de la table de roulement des rails ou à partir d'un trottoir de  $\pm 150$  mm de hauteur, ou encore à partir de la chaussée.

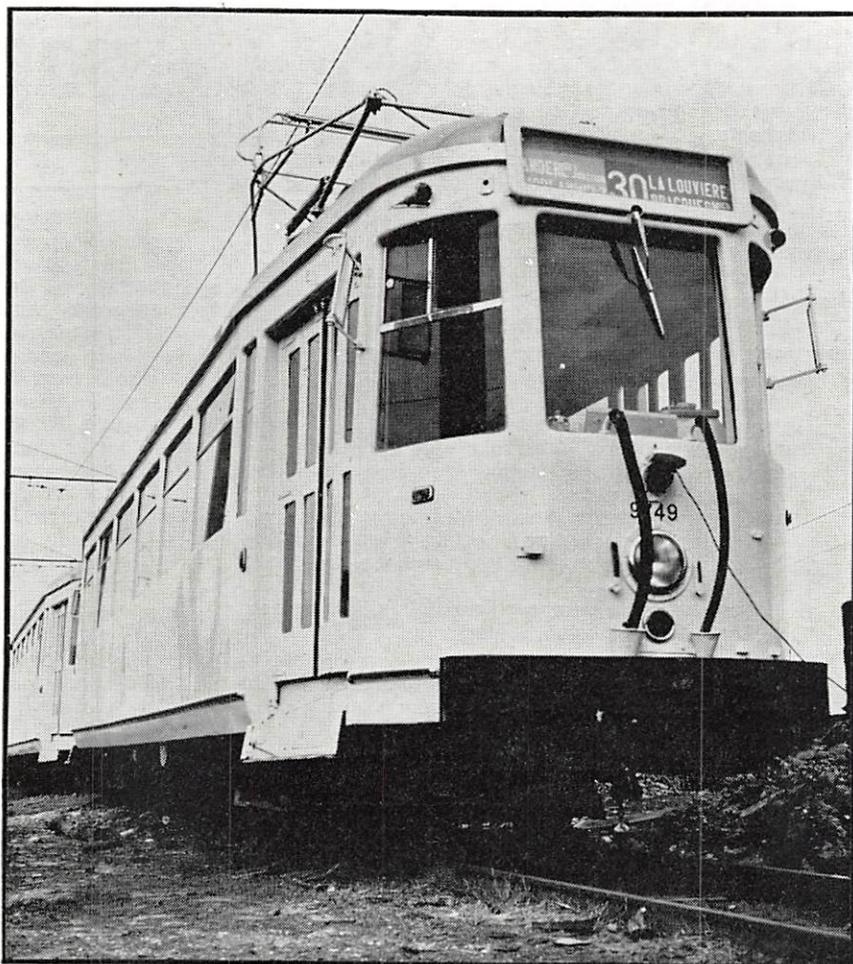
Les travaux d'adaptation nécessaires sont presque achevés sur 31 motrices du type S et 12 remorques. Les marchepieds de ces motrices et remorques sont pourvus d'une marche supplémentaire qui sera utilisée uniquement aux points d'arrêt à quais hauts, afin de faciliter l'entrée et la sortie des voyageurs.

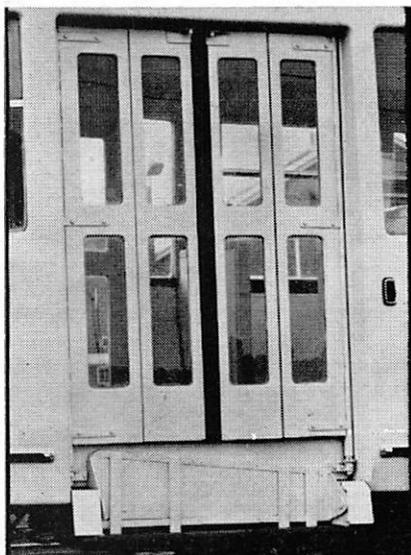
Cette marche est rabattable par

ce qu'elle ne doit pas servir aux arrêts ordinaires. Pour assurer le fonctionnement du système, il est fait usage d'un cylindre à air comprimé, comme pour les portes pliantes. Le schéma ci-contre permet de s'en faire une idée approximative.

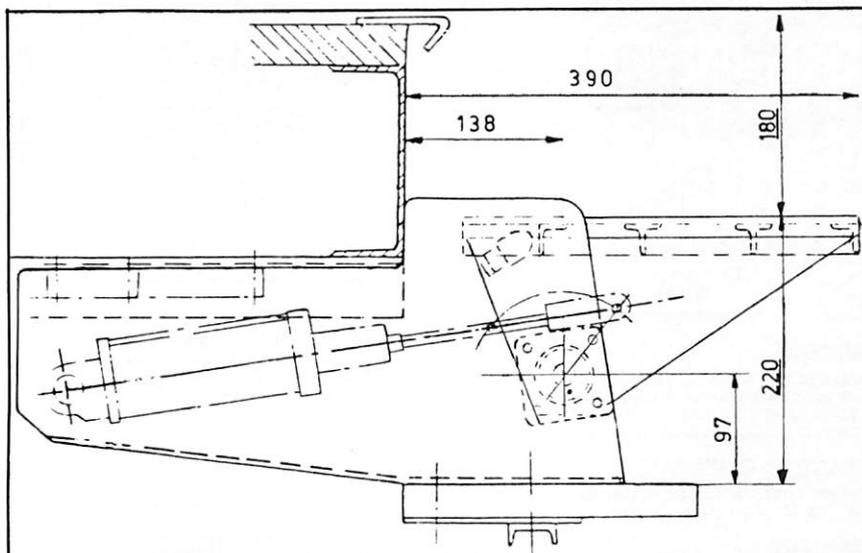
Puisque les portes doivent pouvoir s'ouvrir aussi bien à gauche qu'à droite, des mesures de sécurité toutes spéciales ont été prises pour s'assurer qu'elles s'ouvriront toujours du bon côté de la voie. L'ouverture des portes sera notamment contrôlée par des balises, du type utilisé dans les métros, disposées à l'entrée et à la sortie de la plupart des points d'arrêt. Le tableau de bord des motrices a été

*La première motrice équipée de marches rabattables. (Photo Fr. Eckehard)*





*La marche rabattable repliée.*  
(Photo Fr. Eckehard)



*Schéma de fonctionnement de la marche.*

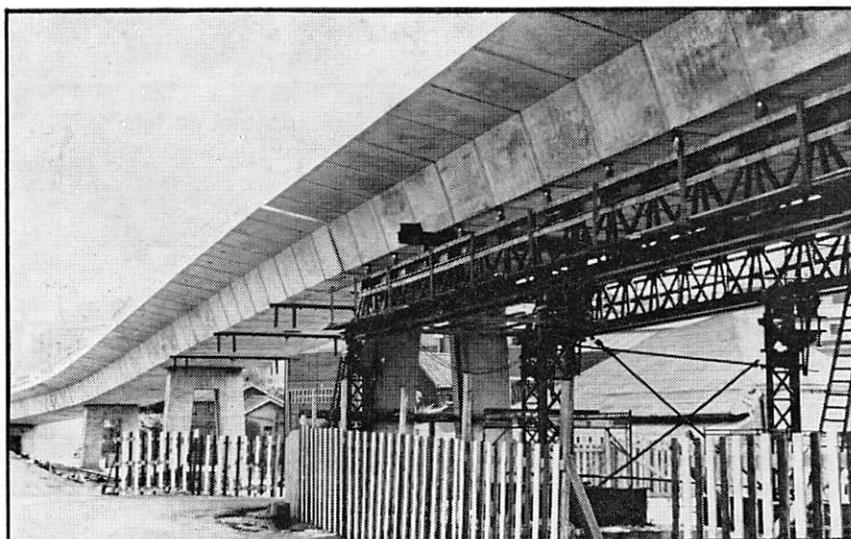
réétudié et adapté pour tenir compte de l'emploi de ces balises et des marches rabattables.

A l'occasion des travaux en question, quelques autres améliorations sont ou seront apportées à notre matériel roulant.

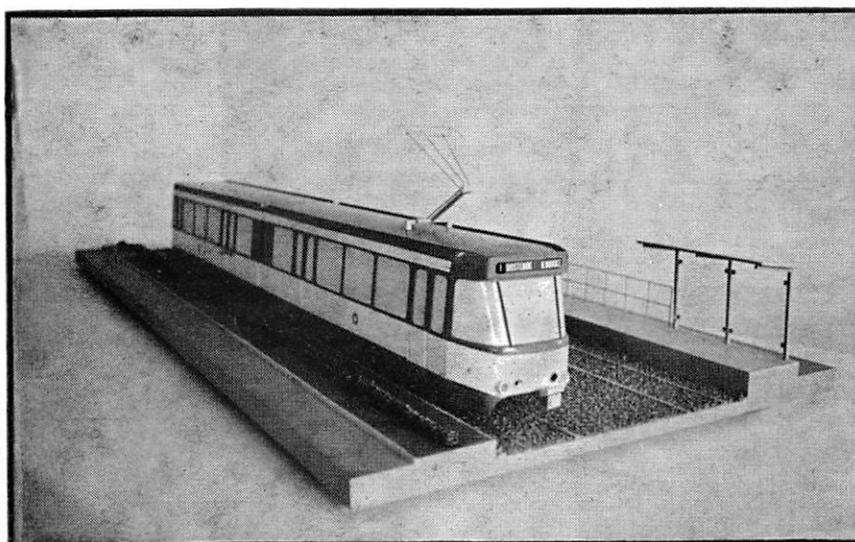
Chaque motrice ou remorque a été équipée de huit nouveaux indicateurs de direction, du même type que ceux de nos autobus. Progressivement, pour améliorer encore l'aspect intérieur de ces motrices et remorques, un programme à plus longue échéance prévoit une nouvelle peinture de l'intérieur, le regarnissage des sièges, le renouvellement du recouvrement du plancher ainsi que des poignées et mains courantes recouvertes d'une matière plastique. En temps voulu, les motrices seront équipées d'un nouveau pantographe, car la hauteur des tunnels ne permet pas l'emploi des pantographes actuels.

Plusieurs motrices transformées circulent déjà sur le réseau vicinal de Charleroi, avec des marches rabattables, hors service bien entendu. Extérieurement, on pourra les reconnaître facilement à la flèche, aussi appelée « moustache », qui les décorera à l'avant, comme sur les motrices du Littoral.

Tous les travaux nécessaires pour l'aménagement du matériel sont exécutés dans notre atelier de Jumet, dont le personnel s'acquitte parfaitement de la tâche qui lui a été confiée. La pose des voies devant la gare du Sud a été réalisée judicieusement par l'équipe V.T. de Charleroi.



*Le viaduc en construction.*



*Maquette du prototype des nouveaux trams.*

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

## Naissances

### ANVERS

An chez Heremans W. (Itgem),  
Suzy chez Verhoeven J. (Poppel),  
Michel chez Jordaens K. (Turnhout),  
Johan chez Crauwels M. (Putte).

### FLANDRE ORIENTALE

Jurgen chez De Vreese A. (Deinze),  
Katrien chez Saeyes A. (Hamme).

### HAINAUT

Isabelle chez Colyn M. (Viesville),  
Véronique chez Dechamps R. (Ransart),  
Nancy chez Devos A. (Gilly),  
Etienne chez Crevin A. (Leernes),  
Guy chez Vilain Cl. (Dour),  
Nathalie chez Zinque J. (Waudrez),  
Joël chez Fleurquin A. (Boussu),  
David chez Van Riet R. (Thuillies),  
Christophe chez Delmotte M. (Trivières),  
Alain chez Frisque H. (Strée),  
Isabelle chez Trésinié J. (Marcinelle),  
Carine chez Reins A. (Ransart).

### NAMUR-LUXEMBOURG

Eric chez Delforge R. (Soye),  
Aurore chez Marlin R. (Alle s/Semois),  
Nancy chez Remacle P. (Namur),  
David chez Robert J. (Meeffe),  
Carine chez Henin M. (Flawinne).

### LIEGE

Muriel chez Rode R. (Liège),  
Frédéric chez Foret J.-P. (Angleur),  
Jean chez Bemelmans P. (Petit-Rechain),  
Valérie chez Festers G. (Montegnée).

### BRABANT

Dirk chez De Smedt D. (Dilbeek),  
Patrice chez De Blende L. (Strombeek-Bever),  
Kathleen chez De Saeger P. (Roosdaal),  
Vanessa chez D'Handschooter J.-P. (Uccle),  
Jurgen chez Knops J. (Humbeek).

### LIMBOURG

Hilde chez Biesmans R. (Lanaken),  
Luc chez Hensels Th. (Dilsen),  
Anneke chez Knockaert D. (As),  
Sabrina chez Brouns A. (Rekem).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Saskia chez Sypre J. (Oedelem),  
Glenn chez Yserbyt M. (Ostende),  
Stefaan chez Pleysier G. (Bruges).

## Mariages

### ANVERS

Leppens J. a épousé Mlle Baeyens Chr.,  
Sturtewagen R. a épousé Mlle Hellemans R.

### FLANDRE ORIENTALE

Bauwens R. a épousé Mlle Dobbenie J.,  
Aerts R. a épousé Mlle Bauwens M.,  
Bauwens W. a épousé Mlle De Wilde D.

### HAINAUT

Masset L. a épousé Mlle Van Reusel S.,  
Lhoir J.-M. a épousé Mlle Bréda J.,  
Moonen Cl. a épousé Mlle Seutin A.,  
Savage J.P. a épousé Mlle Godefroid M.,  
Defrene S. a épousé Mlle Ambersin P.,  
Leclercq J.-M. a épousé Mlle Quartier B.,  
Depasse H. a épousé Mlle Pottier A.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Simon S. a épousé Mlle Ninin A.

### LIEGE

Kotula A. a épousé Mlle Chaqueue M.

### BRABANT

Fillée Fr. a épousé Mlle Dellier G.,  
Joosten Ch. a épousé Mlle Stubbe Cl.,  
Guldix Fr. a épousé Mlle De Valck A.,  
Michiels Chr. a épousé Mlle Nuylaert D.,  
Vanderlin A. a épousé Mlle Dewitte M.-Chr.,  
De Muijder G. a épousé Mlle Van den Nest A.,  
De Bot E. a épousé Mlle Van Cutsem Th.

### LIMBOURG

Luyten W. a épousé Mlle Engelen G.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Depoorter R. a épousé Mlle Delrue N.,  
Maerten I. a épousé Mlle Vandoolaeghe J.,  
Neiryng N. a épousé Mlle Joye V.,  
Vermeesch W. a épousé Mlle Damoiseaux F.

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de mai et juin 1975

	Années de service
<b>ANVERS</b>	
Davids C., ouvrier d'élite	13
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Clauwaert R., receveur	44
Verhelst K., conducteur-recev.-AB	30
Huughe Ph., 1er ouvrier qualifié	36
<b>HAINAUT</b>	
Dagneau V., conducteur él.	46
Mouchet G., conducteur él.	33
Lecocq M., ouvrier qual. 1ère cl.	36
De Cock R., conducteur él.	37
Gilson G., conducteur él.	38
Delys Ch., chef de mouv. 2e cl.	42
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Decamp L., piocheur	48
Noël L., conducteur-receveur-AB	48
<b>LIEGE</b>	
Sauvage D., conducteur-recev.-AB	37
Genotte M.-H., 1er commis	33
Bagnay A., conducteur-recev.-AB	40
<b>BRABANT</b>	
Bauwen A., conducteur-receveur él.	42
Bertels A., 1er ouvrier qualifié	33
Bil R., conducteur-receveur-AB	40
De Leus L., commis de 2e cl.	32
Devos P., conducteur él.	47
De Wael R., conducteur-recev.-AB	35
Keyaerts G., ouvrier qualifié	38
Bams A., ouvrier d'élite	42
Noël R., receveur	35
<b>LIMBOURG</b>	
Bynens A., conducteur-recev.-AB	34
Kuppens H., rédacteur	48
Eyckmans M.-L., conduct.-recev.-AB	48
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Tordeur F., ouvrier d'élite	49
Vlaminck F., brigadier	30
Pozzolo L., ouvrier qualifié	41

## Nécrologie

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

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>ADMINISTRATION CENTRALE</b>	
Ceysens L., chef de bureau	61
<b>ANVERS</b>	
Verstraelen J., conduct.-recev.-AB	56
<b>HAINAUT</b>	
Goossens M., premier contrôleur	61
De Wilde Ch., conducteur AB	42
<b>BRABANT</b>	
Baugniet E., manœuvre	55
<b>LIMBOURG</b>	
Pelgrims C., 1er ouvrier qualifié	52

### ALLOCATAIRES

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

<b>ADMINISTRATION CENTRALE</b>	
Segers P., sous-chef de bureau	62
<b>ANVERS</b>	
De Ridder F., ouvrier qualifié	71
Galloo G., chauffeur	75
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Lievens S., veilleur de nuit	63
<b>HAINAUT</b>	
Gillet H., receveur	77
Lambillote, conducteur él.	83
Barbieux J., chef receveur	77
Van De Weghe G., ouvrier d'élite	62
Devallée R., piocheur	80
De Coster M., conducteur él.	78
Samain C., receveur	84
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Gilles J., chef piocheur	71
Danloy J., receveur	89
<b>LIEGE</b>	
Nelissen L., receveur	76
Hessel J., piocheur	82
Labourneur, conducteur AB	72
Petitjean E., brigadier	84
Jamaer J., conducteur él.	81
<b>BRABANT</b>	
Vanderzeypen F., ouv. qual. 1e cl.	79
Vansina P., ouvrier d'élite	74
Theunis A., chef de mouv. 1e cl.	83
Lauwens P., chef receveur	68
Demal H., conducteur él.	89
Daubies J., chef de serv. 2e cl.	81
Alexandre E., ouvrier semi-qualifié	72
Heirman G., contrôleur	77
Schoovaerts H., chef receveur	93
<b>LIMBOURG</b>	
Bervoets C., piocheur	67
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Van Audenaerde V., chef train	95
Steen R., machiniste	91
Pynte G., receveur	77

## ADMINISTRATION CENTRALE

### Le départ en retraite de M. Fernand GUYSSENS, inspecteur principal adjoint

M. Guysens, ingénieur technicien, est entré en service, le 5 août 1940, au Groupe de la Flandre Orientale, en vue de surveiller la reconstruction des ponts détruits au début de la deuxième guerre mondiale.



Il se consacra ensuite à l'étude de la construction d'autorails et, le 1er janvier 1943 déjà, il fut désigné comme chef d'atelier de 1ère classe à Destelbergen, où il devint le collaborateur direct du responsable de l'atelier, M. De Moor, récemment parti à la retraite.

Le 1er décembre 1947, il fut nommé au grade administratif d'ingénieur technicien et, le 1er janvier 1959, il obtint sa promotion au grade d'inspecteur technique.

Dès le 1er avril 1961, il assumait l'entière responsabilité de l'atelier de Destelbergen, de quatre centres d'entretien et de tous les travaux aux bâtiments et aux terrains des dépôts de la Flandre Orientale. Il s'occupa également activement de la mise au point des examens de promotion du personnel des services techniques.

Sa haute compétence et ses mérites lui valurent une nomination d'inspecteur principal adjoint auprès de l'Inspection Générale, le 1er juin 1970.

Il y poursuivit très efficacement les travaux d'organisation desdits examens, mais la maladie le terrassa en pleine activité, il y a quelques mois. Aux dernières nouvelles, sa santé s'améliore sensiblement et il ne gardera bientôt qu'un mauvais souvenir de ce qui lui est arrivé, ce que nous espérons de tout cœur.

Pendant toute sa carrière, il mit au service de la Société ses qualités d'organisateur et s'acquitta avec une logique impeccable, un grand bon sens et un large esprit d'équité des multiples tâches qu'il eut à assurer.

Nous souhaitons qu'il puisse jouir encore longtemps de sa retraite et pratiquer bientôt à nouveau le jardinage, qui est un de ses loisirs préférés.

### Décès de M. L. CEYSENS, Chef de bureau

L'annonce du décès inopiné de M. Luc Ceysens, le 22 mai dernier, provoqua une grande surprise et une vive émotion parmi tout le personnel. Tous ressentirent douloureusement la disparition prématurée d'un collègue estimé, fort apprécié pour sa droiture, sa serviabilité, sa bonté et son dévouement.

Ses camarades savaient qu'on ne faisait jamais appel en vain à lui et qu'il aimait rendre service. C'est ce qu'il a voulu faire encore après sa mort, en léguant son corps à l'Université de Louvain, pour « servir » une fois de plus.

Né le 10 février 1914, il entra au service du Groupe du Brabant, le 15 janvier 1937. Il fut transféré à l'Administration centrale le 5 mai 1938 et s'occupa pendant toute sa carrière de la comptabilité des services d'autobus



affermés. Il eut des rapports nombreux et délicats avec les exploitants de ces services et s'efforça toujours de trouver une solution équitable et honnête aux problèmes qui lui furent soumis. Il fut nommé sous-chef de bureau le 1er novembre 1945 et chef de bureau le 12 décembre 1950.

M. Ceysens fut un travailleur consciencieux et persévérant, remplissant ses fonctions avec beaucoup d'efficacité et une grande compétence.

« Nos Vicinaux » présente à son épouse et à ses deux enfants, si durement éprouvés, l'expression de ses bien sincères condoléances.

Au mois de mai dernier, ont été engagés M. D. Taelmans, ingénieur technicien, ainsi que M. J. Vaneygen comme rédacteur-opérateur mécanographe et Mlle Vinamont comme poinçonneuse. Bienvenue à chacun d'eux !

## ANVERS

Nous souhaitons la bienvenue à Mlle M. Elst, poinçonneuse, venant de l'Administration centrale.

## LIMBOURG

### Mise à la pension de M. H. KUPPENS, rédacteur

M. Hubert Kuppens, rédacteur, a été pensionné le 30 avril dernier.



Il était entré en service comme receveur le 28-7-1927. Le 1-1-1948, il fut nommé commis de 2e classe et affecté au service administratif du magasin central du Limbourg, à Hasselt. Il y obtint le grade de rédacteur, le 1-1-1958, et y travailla jusqu'à sa mise à la pension.

M. Kuppens, qui était également premier secouriste à l'atelier de Hasselt, était apprécié pour son amabilité, sa serviabilité et son exactitude dans l'accomplissement de sa tâche.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse, de nombreuses années de bonheur.

## 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

## ACTES DE PROBITÉ

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** : Mols J. (portefeuille + 1.140 F).

**Tjalkstraat** : Van den Bosch J.-B. (portefeuille + 1.200 F + 5 florins), Van Gucht F. (portefeuille + 3.390 F), Smits L. (portefeuille + 1.400 F).

**Turnhout** : Woestenborghs J.-B. (portefeuille + 1.020 F), Wuyts L. (portefeuille + 11.233 F), Verbist G. (montre de dame en or).

### FLANDRE ORIENTALE

**Destelbergen** : Van Cleemput J. (1.180 F), Eeckhout A. (1.200 F).

**Hamme** : Verspecht H. (4.934 F).

### HAINAUT

**Charleroi** : Rennaud R. (3.800 F), Miaux M. (1.600 F).

**Châtelet** : Chan M. (500 F), Sihora M. (600 F).

**Jumet** : Van Malsack R. (500 F), Vandewiele P. (montre de dame), Wary V. (montre de dame).

**Thuillies** : Rogie G. (13.140 F).

**Tournai** : Haulotte M. (machine à écrire), Durenne E. (portefeuille + 1.320 F).

### NAMUR - LUXEMBOURG

**Lesve** : Defurneaux R. (1.932 F).

**Namur** : Arnould D. (montre), Bossiroy G. (1.080 F), Detienne L. (sac à main + 1.220 F), Grandjean L. (portefeuille + 1.080 F).

**Onoz** : Coune J. (montre).

### LIEGE

**Bassenge** : Cloes (4.245 F + livret d'épargne avec 15.100 F).

**Eupen** : Teller (1.025 F).

**Liège St-Gilles** : Dethier (596 F).

**Omal** : Mouton E. (4.781 F).

**Rocourt** : Bosmans H. (1.501 F).

**Warzée** : Franco J. (1.310 F).

### BRABANT

**La Roue** : Wauters M. (portefeuille + 840 F), Van Hassel M. (portefeuille + 128 F).

**Leerbeek** : Cornet G. (portefeuille + 450 F), De Herder N. (portefeuille + 170 F).

### LIMBOURG

**Genk** : Vansteenkiste J. (1.400 F).

**Lanaken** : Boumans F. (1.160 F).

**Maaseik** : Saelmans Ch. (1.700 F).

**Tongres** : Keymis F. (559 F).

### FLANDRE OCCIDENTALE

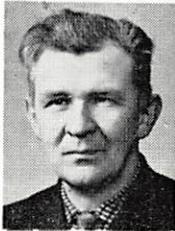
**Assebroek** : De Vreker C. (portefeuille + 651 F), Allemeersch O. (bague en argent), Dumont I. (porte-monnaie + 2.305 F).

**Courtrai** : Knockaert G. (porte-monnaie + 596 F), Lernout W. (6.600 F), Coopman G. (porte-monnaie + 1.446 F).

**Knokke** : Degraeve J. (portefeuille + 1.650 F + 10 florins), Danneels J. (appareil de photographie).

**Ostende** : Rosselle L. (porte-monnaie + 1.540 F), Loncke A. (sac à main + 29 livres sterling), Demets F. (sac à main + 775 F), Neiryck E. (portefeuille + 1.518 F), Bouilliaert G. (portefeuille + 711 F), Ducheyne W. (portefeuille + 850 F), Boeve P. (appareil de photographie).

# LES LONGUES CARRIÈRES



**J. Verleye**

a débuté le 1-2-1929 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Assebroek.



**J. Tordeur**

a débuté le 26-2-1932 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur él. à Cureghem.



**L. Decamp**

a débuté le 5-7-1927 et a été mis à la pension comme piocheur à Forville.



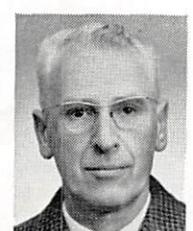
**L. De Veuster**

a débuté le 21-10-1929 et a été mis à la pension comme ouvrier qual. de 1ère cl. à Malines.



**E. Van Haever**

a débuté le 19-5-1935 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Malines.



**F. Dykmans**

a débuté le 14-7-1938 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier d'élite à Liège.



**D. Sauvage**

est entré en service le 20-10-1938; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Liège.



**P. Borremans**

est entré en service le 23-4-1940; il a été mis à la pension comme piocheur spécialisé à Anderlecht.



**P. De Smet**

est entré en service le 31-5-1935; il a été mis à la pension comme receveur à Dilbeek.



**A. Bauwen**

est entré en service le 8-6-1933; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur él. à Wemmel.



**F. Tordeur**

est entré en service le 9-7-1926; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Ostende.



**V. Dagneau**

est entré en service le 15-3-1929; il a été mis à la pension comme conducteur él. à Quarregnon.

## TOUJOURS LA CEINTURE

Plus personne n'ignore, croyons-nous, que le port de la ceinture de sécurité est obligatoire depuis le 1er juin 1975 (arrêté royal du 13-5-1975). Nous estimons néanmoins utile d'attirer, une fois de plus, l'attention sur l'opportunité de cette mesure.

La ceinture de sécurité réduit d'environ 80 % les accidents mor-

tels. Les accidentés de la route qui décèdent des suites d'une lésion au ventre ou d'une jambe broyée, ne portaient en général pas de ceinture de sécurité. C'est ce qui apparaît clairement d'une étude effectuée en Allemagne.

En outre : une vitesse de 20 km/h suffit pour que des automobilistes sans ceinture de sécurité soient mortellement blessés.

L'enquête conclut que toute personne circulant en ville jusqu'à une vitesse de 50 km/h et ayant attaché sa ceinture de sécurité, est certaine de ne pas subir de lésion grave.

Même les accidents survenus à une vitesse de 80 km/h n'ont pas eu de conséquences mortelles dans les cas examinés lorsque la victime avait attaché sa ceinture.

80 % de tous les accidentés graves de la route seraient encore en vie s'ils avaient porté la ceinture de sécurité.

La ceinture de sécurité est encore plus importante pour le passager assis à côté du conducteur.

Le risque d'une fracture du crâne, de blessures au visage, au thorax et aux jambes est double pour le passager. (UNFALL-STOP-R.F.A.)

---

# LES 4.000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'ATELIER D'ANDENNE

---

Depuis la création du Service général de la Sécurité, il y a 26 ans, huit équipes sur septante-trois, seulement, ont atteint les 4.000 jours sans accident. L'atelier d'Andenne a fêté cette magnifique performance le 21 juin dernier, en présence de M. Barbier, ingénieur en chef, M. Botton, chef de Groupe, M. Cordier, médecin C.B.M.T., M. Lefever, inspecteur principal, M. Lebrun, inspecteur principal adjoint, M. Follon, inspecteur principal adjoint, M. Sulbout, inspecteur technique, et plus de 200 invités.

M. Gemine, chef de la sécurité du Groupe, souhaite la bienvenue à l'assistance, attira l'attention sur l'importance de la prouesse réalisée, se réjouit du fait qu'aucun des agents de l'atelier n'ait connu les souffrances causées par un accident de travail pendant une période de 11 ans et exprima l'espoir de pouvoir fêter des records plus importants encore.

Après cette péroraison encourageante, on dégusta le vin d'honneur bien mérité.

M. Follon, représentant le Service général de la Sécurité, s'estima heureux de pouvoir féliciter à son tour le personnel à l'honneur. Il mit l'accent sur la nécessité d'orienter principalement la prévention des accidents, actuellement du moins, sur le comportement de chaque individu. Deux facteurs importants sont à prendre en considération :

- en premier lieu, le facteur personnel : il s'agit de la combinaison des éléments caractéristiques de la personnalité de l'ouvrier et des rapports que celui-ci entretient avec son milieu de travail.
- en second lieu, le facteur du risque du travail : il s'agit de tous les actes du travailleur lui-même ou de ses camarades, qui sont de nature à l'exposer à ce risque.

« Il en résulte, déclara-t-il, que tous ceux qui s'occupent de prévention doivent tenir bien compte du caractère de chaque travailleur. » Il conclut en exprimant l'espoir de pouvoir fêter ensemble les 5.000 jours.

Ensuite se produisit la compagnie Tine Briac, avec une comédie wallonne en trois actes. Cette troupe d'artistes, qui avait déjà été applaudie lors d'autres fêtes, se surpassa une fois de plus et recueillit un très grand succès.

A l'issue de cette partie récréative, M. Barbier s'adressa à l'assistance et rappela qu'il avait, lors de la fête des 3.000 jours sans accident, terminé son allocution avec le souhait que l'on se revît dans 3 ans. Il poursuivit en ces termes :

« Eh bien Messieurs ! vous avez tenu parole et je tiens à vous féliciter pour votre beau record. En effet, il est assez rare qu'un atelier composé d'une centaine d'hommes de tous âges et de tous métiers : tourneurs, soudeurs, mécaniciens, ajusteurs, tôliers,

magasiniers, électriciens, garnisseurs, outilleurs, chauffeurs, peintres... puisse arriver à un tel résultat. En effet, vous avez dépassé plus de 2.000.000 d'heures d'exposition aux accidents et à tous les risques que comportent vos métiers respectifs...

« Il est parfois difficile de prévoir les gestes maladroits qui pourraient être exécutés, les manutentions de pièces mal arrimées qui peuvent provoquer des souffrances inutiles. Ce sont toutes ces choses qui doivent être envisagées afin d'éviter l'accident.

« Ce sont également vos familles que je veux féliciter et remercier aujourd'hui, car elles ont certainement contribué à ce beau résultat par leurs conseils, leurs recommandations et leur aide bienveillante.

« Je termine en vous fixant rendez-vous pour une 5ème étape et en vous disant : Merci. »

M. Barbier remit alors personnellement à chaque agent le cadeau-souvenir traditionnel; ensuite, l'assistance se régala au buffet froid préparé de façon splendide par l'épouse d'un de nos agents, qui peut également être félicitée de tout cœur.

Ce fut une fête bien réussie, dans une ambiance du tonnerre, dont on se souviendra encore longtemps à Andenne.

On regrettera que les photos qui ont été prises, soient, toutes, ratées et qu'on ne puisse ainsi garder un souvenir visuel de la cérémonie. Cet incident technique explique aussi l'absence de photos pour illustrer notre article.

---

## 0,8 : LE NOUVEAU TAUX D'ALCOOLEMIE PUNISSABLE

A partir du 1er juillet, le taux d'alcoolémie punissable a été, en ce qui concerne les conducteurs, ramené de 1,5 à 0,8 gramme (par litre de sang).



# Excursion à Anvers et aux environs

Anvers, dont la prospérité intéresse non seulement la province de ce nom mais aussi l'ensemble du pays, est une grande métropole qui mérite amplement une visite. Il y a, en premier lieu, le port qui s'étend loin au nord et qui constitue une attraction exceptionnelle pour le visiteur effectuant un tour en bateau ou une randonnée par la « Havenroute » si bien jalonnée.

Quelle impression créent les nombreux édifices religieux et profanes ainsi que les multiples musées ! On n'a que l'embaras du choix parmi les témoins d'un passé prospère : la cathédrale et sa tour élégante à côté du robuste « Steen », l'hôtel de ville et l'église St-Borromée, l'impressionnante Maison des Bouchers et l'église St-Paul, la Maison de Rubens et l'église St-Jacques avec sa tour carrée, la cour intérieure de la Maison de Plantin et la place St-Nicolas, les maisons des corporations et les statues de la Vierge aux coins des rues.

Les richesses des musées sont encore plus éloquentes : le Musée Plantin-Moretus, illustrant le passé humaniste des imprimeurs de l'époque; le Musée national de la Marine (le « Steen »), éclairant l'origine de la prospérité de la ville; le Musée du Folklore et son évocation de la vie populaire d'antan; le Musée royal des Beaux-Arts et son aperçu de cinq siècles de peinture; la Maison de Rubens et l'atmosphère dans laquelle vivait le grand peintre; la Maison des Bouchers et ses antiquités, ses arts appliqués et ses instruments de musique; et enfin, le Musée de Sculpture en plein air, dans l'adorable parc « Middelheim ». Nous n'avons pu citer que quelques bijoux, sans même faire état des trésors des églises historiques.



La statue de Brabo et la cathédrale Notre-Dame. (Photo C.G.T.)

A l'exposition permanente de diamants, qui se tient à l'Institut de la Sécurité, on peut admirer les pierres précieuses mises en valeur par les nombreuses tailleries de diamants de la région, qui exécutent, elles aussi, des œuvres de toute beauté.

Le zoo d'Anvers, qui a acquis une renommée internationale et qui innove constamment, attire chaque année des centaines de milliers de visiteurs. A la Place du Steen, au bord de l'Escaut, on rencontre de nombreux touristes qui désirent faire une excursion en bateau : randonnée sur l'Escaut, tour du port ou voyage jusqu'à Flessingue.

En fait, le vieux et le moderne se côtoient à Anvers, inouïment important de routes E, ce qui offre des possibilités innombrables pour les automobilistes.

On peut consacrer une journée entière à un certain sujet : les parcs d'Anvers, par exemple. Alors une visite du Middelheim s'impose certainement.

La métropole anversoise a toujours vu grand et loin. Il n'est pas étonnant qu'on ait pensé y mettre en valeur la sculpture moderne en créant un musée en plein air. Un musée vivant, car des œuvres modernes (de Rodin jusqu'à maintenant) y sont exposées à ciel ouvert dans un cadre naturel splendide. Même s'il pleut, Middelheim vaut une visite, parce qu'un pavillon y abrite des œuvres qui ne supportent pas d'être exposées aux intempéries. C'est dans ce parc que se tiennent les Biennales de sculpture organisées les années impaires.

Voulez-vous suivre les traces de Rubens ? On peut admirer beaucoup de ses œuvres au Musée royal des Beaux-Arts et dans les églises. A l'église St-Jacques, on ne peut oublier de visiter la chapelle de Rubens : la pierre tombale centrale est celle du peintre et porte ses armes. Le tableau d'autel, par Rubens, représente la Vierge avec l'Enfant, avec sa propre physionomie (St-Georges) et celle de ses deux épouses. Dans la même chapelle se trouve le monument de A. Rubens, fils de P.P. Rubens, par Artus Quellin.

Il y a encore la maison de Rubens. Lorsqu'il se maria avec Isabelle Brant en 1609, il chercha une demeure digne de son épouse. En novembre 1610, il acheta un terrain à la « Vaartstraat », mais il dut patienter sept ans avant de pouvoir s'y établir. La belle demeure fut le témoin muet des vicissitudes de l'existence du grand artiste. Là, des œuvres géniales virent le jour.

Après le décès du Maître, le nouveau propriétaire, William Cavendish, duc de Newcastle, y installa une école d'équitation. En 1762 déjà, le bourgmestre d'alors s'efforça d'acquérir la propriété pour la ville, mais en vain. Ses successeurs firent de même, mais les efforts entrepris ne furent couronnés de succès qu'en 1937. Des travaux de restauration furent effectués et, le 21 juillet 1946, la maison de Rubens fut ouverte au public.

La province d'Anvers, tout comme son chef-lieu, regorge de beautés et peut être explorée facilement avec les autobus de la S.N.C.V. Au nord d'Anvers se situent des localités à la limite de la Campine et des polders. Ces centres doivent leur développement et leur prospérité aux moissons des terres fertiles conquises sur l'Escaut. Ekeren, la plus importante de ces localités, offre aux touristes : l'église gothique St-Lambert avec des orgues restaurées et des œuvres d'art de valeur, le parc et l'ancien château du 16e siècle « Veldwijk » (actuellement maison communale), le centre culturel dans l'ancien domaine « De Bist », où des expositions sont organisées régulièrement, et, au Marché, la première statue de Léopold II érigée dans notre pays.

Suivent Hoevenen, Stabroek (fermes typiques, église Ste-Catherine, le «Lassonhof» et le «Ravenhof», où résidait la famille Moretus-Plantin) et Berendrecht (avec un poteau spécial «Berenpaal», une chapelle de pèlerinage, des anciennes digues, une colonie de hérons au Sterrebos). En dernier lieu, il y a Zandvliet, jadis une forteresse édiflée par Spinola en 1622, entourée de remparts dont on peut encore retrouver quelques traces dans les plis du terrain près du centre.

A Zandvliet naquit le peintre N. de Keyser; quelques-unes de ses toiles remarquables peuvent être admirées à la maison communale et à l'église Ste-Gertrude. Près de l'église, on trouve le puits de Ste-Gertrude, une copie du puits Q. Matsys à Anvers, et, sur la grand-place, une colonne de fer ornementale provenant de l'ancienne Bourse à Anvers. On y visite aussi la ferme St-Martin et sa chambre rustique, remplie d'ustensiles anciens, devenue, depuis lors, un restaurant. Le paysage y est très attrayant : les bords de l'Escaut et ses alluvions, les polders, la bruyère et les bois.

Kapellen s'est développée autour de la chapelle St-Jacques, étape sur la longue route de pèlerinage vers St-Jacques de Compostelle, et est devenue une commune florissante. Une partie de l'église, au centre, remonte au 14e siècle; le calvaire est remarquable, le presbytère (ancien couvent des Bernardins) date de 1771, et le parc de l'ancien château Beaulieu est devenu un parc public. Le hameau de Putte constitue un ensemble avec le village de Putte, en Hollande, et un point de frontière très animé, où la foire annuelle du 2e dimanche d'octobre est très fréquentée. Disséminés dans la commune, on trouve encore beaucoup de grands domaines avec de beaux châteaux. «Kapellebos» est devenu un grand quartier de villas et de belles maisons de campagne.

Brasschaat, située sur la grande voie de communication entre Anvers et Breda, possède depuis 1969 un centre de récréation unique, qui fait la fierté de la commune et qui suscite un grand intérêt. Dans le parc municipal et son château-restaurant, ses étangs, son parc d'animaux, un grand centre récréatif et sportif a été aménagé dans la verdure, avec piscine olympique, piscine familiale et de plongée, terrain de jeux, étang de canotage et des terrains pour tous les sports.

Dans les nombreuses avenues rustiques, on peut admirer la beauté des villas. L'église du hameau Maria-ter-Heide renferme des œuvres d'art remarquables. Le châ-

teau «De Mik» et son arboretum d'arbres séculaires sont ravissants. Le «Peerdsbos» couvre 153 ha de nature protégée. Chaque année, au premier dimanche de septembre, le cortège international Fantasia parcourt la commune et ravit une masse de spectateurs.

Au nord de la province d'Anvers, on trouve encore Kalmthout et sa bruyère, qui charme par son paysage varié et attrayant. Kalmthout, d'une superficie de 6.316 ha, avec un magnifique presbytère de 1636 et des fermes typiques, offre aux touristes d'innombrables possibilités de promenades et de détente dans une nature intacte. Il y a aussi Essen, à la frontière, et son musée folklorique, la «Kiekenhoeve» (ferme d'abbaye de 1767), le musée des charrettes, le vieux presbytère et le «Rouwmoershof».

A l'est d'Anvers, on peut découvrir la région appelée «Voorkempem» (seuil de la Campine) avec des communes comme Brecht, Westmalle, Oostmalle, St-Job-in-'t Goor, Schilde, 's Gravenwezel, Wijnegem et Schoten. Au sud de la métropole on trouve la ville de Lierre, ce joyau jamais assez apprécié.

Conscience, l'auteur de tant de descriptions romantiques touchantes de la nature et des sites, avait une prédilection spéciale pour cette région. Il résida à Schilde en 1849 et y écrivit ses plus beaux récits champêtres. Il a toujours gardé un attachement particulier pour les villages charmants de la «Voorkempem».

La population y accueille le touriste, comme jadis les poètes et les artistes. Allez y apprécier le charme des paysages comme les peintres d'antan. Jan Wilden et Lucas van Uden, élèves de Rubens, travaillèrent à 's Gravenwezel; Théodoor Verstraete parcourut toute la région pour peindre ses paysages et, actuellement encore, des pléiades de peintres et de sculpteurs y habitent et y travaillent.

La région est distante de 10 km à peine du centre d'Anvers. Le 16e siècle, siècle d'or d'Anvers, a marqué profondément le riche patrimoine culturel et historique de la «Voorkempem», ses châteaux et leurs parcs. Une dizaine de châteaux sont encore habités par leur propriétaire ou ont trouvé une destination sociale ou culturelle. Ces domaines sont autant de réserves naturelles et leur état actuel témoigne encore largement de la grandeur de leur passé.

Anvers et ses environs : les possibilités de s'y divertir tout en s'instruisant ne manquent certainement pas.



Les bords de l'Escaut. (Photo C.G.T.)

# IL Y A 200 ANS NAISSAIT ANDRÉ-MARIE AMPÈRE



Volta, Watt, Ohm et Ampère déterminent, à eux quatre, les éléments de base de l'étude théorique de n'importe quel appareil ou instrument électrique. Leurs noms survivront aussi longtemps que la civilisation technologique.

Mais si on connaît leurs noms, on ignore assez souvent ce que signifient les éléments de base qui portent ces noms. Scientifiquement, on les définit comme suit :

- l'ampère est l'unité d'intensité des courants électriques;
- l'ohm est l'unité de résistance électrique;
- le volt est l'unité de force électromotrice, soit la force nécessaire pour faire passer un courant de 1 ampère à travers une résistance de 1 ohm;

— le watt est le produit de la force électromotrice et de l'intensité de courant électrique ( $1 \text{ volt} \times 1 \text{ ampère} = 1 \text{ watt}$ ).

Cette année, on commémore A.M. Ampère, qu'un congrès de techniciens électriques à Paris honora, un demi-siècle après sa mort, en donnant son nom à l'unité d'intensité de courant. Cet hommage était mérité car les découvertes d'Ampère, quoiqu'elles semblent peu spectaculaires à première vue, ont néanmoins révolutionné le monde de la physique. Il peut être considéré comme le fondateur de l'électrodynamique.

André-Marie Ampère naquit, le 22 janvier 1775, à Poleyieux-au-Mont-d'Or, un village près de Lyon. Il était très doué pour les mathématiques et les aimait tellement qu'il apprit le latin, à l'âge de 12

ans, afin de pouvoir étudier les livres de mathématiques écrits dans cette langue. Il étudia également la physique et la chimie. Son père était instituteur et procura une instruction excellente à son fils intelligent et studieux.

Le père et le fils s'entendaient à merveille et la mort du premier fut un si rude coup pour l'inventeur qu'elle influença toute sa vie. Il est vrai que c'était une mort particulièrement tragique; le père Ampère fut guillotiné lors de la Révolution : il s'était montré trop favorable à l'aristocratie de Lyon.

Pour se consoler, le jeune Ampère — il avait 18 ans — se livra entièrement à l'étude. Il se consacra, en même temps, à la botanique, à la musique, à la poésie et aux sciences.

En 1793, année de l'exécution de son père, le jeune homme avait déjà mis au point un projet de langue internationale conventionnelle, afin de « rapprocher les peuples et de favoriser la paix ».

A 26 ans, il devint professeur de mathématiques au collège de Bourg-en-Bresse et écrivit son premier livre, qui traitait de la mathématique théorique au jeu. Ce fut le début d'une carrière académique éblouissante. Il fut nommé professeur à l'université de Lyon et, plus tard, de Paris, où il devint aussi inspecteur général de l'université. Ses nombreux titres et fonctions l'embarrassèrent. Le timide savant ne se plaisait que dans son laboratoire. Il aurait pu servir comme prototype du « professeur distrait » et peut-être a-t-il, en effet, contribué à la création de ce personnage presque folklorique; sa distraction était légendaire; sa naïveté et sa mélancolie le rendaient inapte à la vie sociale. Il ne tenait pas à la fortune et il se contentait, avec un rare bon sens, de ce qui était nécessaire à une vie confortable mais toute simple.

Les déboires ne lui furent pas épargnés. Après avoir donné des leçons particulières en mathématiques et en botanique, il s'était marié et avait, rappelons le, trouvé un emploi de professeur à Bourg-en-Bresse. Il ne pouvait cependant y amener sa femme et son fils, nouveau-né. Ce fut d'autant plus pénible pour lui que sa femme était faible de constitution et qu'il ne pouvait la soigner personnellement. Onze ans après la mort de son père, il fut à nouveau durement éprouvé : sa femme mourut en son absence. Il n'y avait plus que les études qui comptaient pour lui. Il publia des textes concernant la réfraction et les calculs intégraux et différentiels. En septembre 1820, il eut connaissance des essais réalisés par le physicien danois Oersted avec des aiguilles aimantées et des conducteurs de courant.

Le Danois découvrit qu'une telle aiguille se déplaçait sur un conducteur lorsque celui-ci était parcouru par du courant. Le phénomène prenait cependant diverses formes et aucune théorie générale ne pouvait apparemment en être déduite.

Ampère recommença les essais de Oersted en détail et trouva une formule ingénieuse (elle porte encore son nom aujourd'hui), qui explique logiquement le complexe de ces phénomènes. Mais, fait

encore plus important, en tout cas pour la science appliquée, il constata que deux conducteurs parallèles s'attirent lorsque le courant se dirige dans la même direction et qu'ils se repoussent si le contraire s'effectue; il démontra aussi expérimentalement que la force d'attraction — ou de répulsion — est directement proportionnelle à l'intensité du courant électrique et inversement proportionnelle au carré de la distance.

De ce fait, un grand nombre d'applications à base de magnétisme furent possibles. Ampère expliqua aussi avec beaucoup de facilité des phénomènes pour lesquels les savants n'avaient pas trouvé d'explication jusqu'alors. Il est aussi l'inventeur des solénoïdes, appelés communément bobines : un fil conducteur enroulé en spirale. Le solénoïde renforce sensiblement le champ magnétique et, lorsqu'on introduit une pièce de fer malléable dans le bobinage, la force est étonnante.

Il consigna ses essais dans deux documents : en 1820, il publia une étude sur la force attractive réciproque de deux courants électriques et, en 1827, une étude sur la théorie mathématique des phénomènes électromagnétiques. Il inventa un télégraphe électrique, avec 24 fils conducteurs et 24 aiguilles magnétiques (pour les lettres les plus utilisées de l'alphabet), mais si sa méthode était meilleure que celle en vigueur à l'époque, notamment des planches sur des poteaux, elle était néanmoins plus compliquée et plus onéreuse que celle que l'américain Morse allait inventer.

Le principe d'Ampère, sur lequel repose le télégraphe actuel, peut être décrit comme suit : quand on prend de longs fils de cuivre et que l'on coupe le courant à une extrémité de ces fils, on fait bouger une aiguille aimantée disposée à l'autre bout. De cette manière, on est capable d'envoyer des nouvelles sur une grande distance. Son idée fut exploitée par un allemand, Wilhelm Weber, qui établit un fil d'environ deux kilomètres entre deux endroits et parvint à transmettre un message d'un endroit à l'autre, par voie électrique. Le système d'Ampère donna lieu à la construction de divers télégraphes ingénieux. L'honneur de la construction d'un appareil pratique et simple revint cependant au sculpteur américain Samuel Morse (1791-1872).

Les découvertes purement techniques d'Ampère n'occupèrent pas tout son temps et son attention. Il s'intéressa également à la philosophie. En 1824, il publia des considérations philosophiques relatives à la détermination du système physiologique et nerveux des vertébrés. Les dernières années de sa vie il entreprit une œuvre qui dépassa ses forces : la composition d'une encyclopédie qui aurait dû contenir tout ce que l'homme avait accumulé comme connaissances. Elle n'était pas achevée quand il mourut à Marseille, le 10 juillet 1836, au cours d'un voyage d'inspection. Dans son village natal de Poleyieux, sa maison fut transformée en musée et on lui érigea un monument. Mais son plus grand monument est évidemment l'« ampère », dont on retrouve le nom à travers le monde sur des appareils électriques de toutes sortes.

## LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

**TRAMBUS :** Je constate avec plaisir, soudeur, que vous avez pris toutes les précautions nécessaires pour accomplir votre travail. L'écran y est et vous portez le casque, les lunettes, le tablier, les gants et les vêtements ajustés pour vous protéger.

**SOUDEUR :** Les travaux de soudure sont dangereux, chef, vous le savez aussi bien que moi. Le plus grand risque provient du rayonnement de l'arc de soudure dont l'intensité lumineuse peut causer des brûlures aux yeux.

**T. :** Oui, le même danger menace aussi les aides, les passants et les visiteurs. C'est la raison pour laquelle on conseille toujours d'isoler chaque poste de soudage le plus possible.

**S. :** Et que dire de la chaleur dégagée !

**T. :** En effet, les travaux de soudure provoquent aussi une grande chaleur. Il y a toujours un réel danger d'incendie. Il est donc indispensable d'éloigner la pièce à souder de toute matière inflammable ou explosible dans les environs.

En quelques minutes, tout un complexe peut être la proie des flammes. Les incendies occasionnent, chaque année, dans notre pays de nombreux malheurs humains, du chômage forcé et des pertes financières considérables. Des travaux de soudure insuffisamment surveillés en sont responsables pour une part importante.

**S. :** Oui, je me rappelle qu'une usine de produits chimiques aux environs de Bruxelles flamba en quelques mi-

nutes, au début de 1974. On imputa le sinistre à des travaux de soudure. Et au cours de l'été de cette même année, un conteneur géant de produits pétroliers explosa dans le port d'Anvers. On exécutait des travaux de soudure au moment de l'explosion.

**T. :** Il faut toujours inspecter à fond les conteneurs, les fûts et les conduites ayant renfermé des produits chimiques. Il faut les aérer le mieux possible et les nettoyer ensuite à l'eau chaude et au détergent. Les fûts à essence doivent être vidés complètement, être bien rincés au moins à l'eau chaude et enfin être remplis d'eau jusqu'au bord, avant de s'en approcher avec une flamme de soudure.

**S. :** Ces mesures paraîtront peut-être exagérées aux yeux de certains.

**T. :** Quand il s'agit de sécurité, rien n'est à négliger. Les précautions sauvent des vies humaines et le temps qu'on y consacre, n'est pas perdu.

## CHAMPIONNATS CYCLISTES POUR LE PERSONNEL DE LA S.N.C.V.

Le 3 août dernier, au moment de la mise sous presse du présent n° de « Nos Vicinaux », le championnat du Brabant a été disputé, à O.L.V. Tielit, sur une distance de 40 km pour les participants de plus de 35 ans (4.000 F de prix + palme + maillot au vainqueur), et sur une distance de 60 km pour les participants de moins de 35 ans (6.000 F de prix + palme + maillot au vainqueur).

Le samedi 6 septembre, le championnat des Flandres se déroulera à Assebroek (Bruges). Les « plus de 35 ans » prendront le départ à 14 h pour parcourir une distance de 40 km; la course est gratifiée de 4.000 F de prix avec la palme et un maillot pour le vainqueur. Pour les « moins de 35 ans », le départ est fixé à 16 h, la distance s'élève à 60 km et 6.000 F de prix (palme et maillot au vainqueur) sont à gagner.

Cette saison cycliste assez chargée sera clôturée par le championnat de Belgique, à Dixmude, le 14 septembre 1975. Ce championnat est organisé comme suit :

— concurrents de plus de 35 ans : départ à 14 h; distance 40 km; 5.000 F de prix + maillot tricolore et palme au vainqueur;

— concurrents de moins de 35 ans : départ à 16 h; distance 60 km; 7.000 F de prix + maillot tricolore et palme au vainqueur.

Pour les deux catégories de concurrents, les résultats obtenus dans les trois courses feront l'objet d'un classement par points. En ce qui concerne « les plus de 35 ans », les points obtenus par les deux coureurs les mieux classés d'un dépôt ou d'une région, dans chaque course, seront additionnés. Une coupe en étain sera attribuée au dépôt ou à la région ayant le meilleur résultat. Pour « les moins de 35 ans », les résultats de trois coureurs seront pris en considération pour l'attribution d'une coupe en étain.

## AMUTRA

On nous signale que le secrétariat de l'AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway) a changé d'adresse. Ce secrétariat est établi actuellement : rue Fridtjof Nansen 34-1, 1070 Bruxelles.

## CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Situation des équipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident, au 31 mai 1975

	jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen - Warzée) ... ..	4.869
BRABANT 21 (Atelier Cureghem) ... ..	4.566
NAMUR - LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne) ... ..	4.112
BRABANT 10 (Mouvement et entretien Uccle - Overijse) ... ..	1.968
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele) ... ..	1.485
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze) ... ..	1.414