

NOS VICINAUX

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



Namur : le Casino au pied de la Citadelle.

UN CODE DE LA ROUTE RENOVÉ (*)

Nous sommes à l'époque du rénové. Aussi vous tous, usagers de la route, avez-vous trouvé parmi vos étrennes un nouveau code de la route.

Si vous le voulez bien, nous rappellerons, pour les puristes, que cette dénomination de « code de la route » n'est qu'un surnom, car nos autorités n'ont jamais dénommé autrement que « règlement général sur la police de la circulation routière » l'ensemble des dispositions en matière de circulation des autos, des piétons et des autres.

Un bon point d'ailleurs pour les auteurs. Car l'ancien code, raccommo- dé de toutes parts et à tous instants pendant les dernières années et surtout les derniers mois, n'avait plus de code que

une grande latitude d'appréciation pour le juge, lequel, indépendamment des circonstances atténuantes éventuelles, pouvait condamner à un emprisonnement de 1 jour à un mois et à une amende de 400 F à 2.000 F ou à l'une de ces peines seulement. Ces peines pouvaient être doublées en cas de récidive dans l'année d'une condamnation ou en cas d'infraction commise la nuit.

Désormais, il existe deux types d'infractions : les infractions ordinaires pour lesquelles la règle est inchangée et les infractions graves pour lesquelles le minimum de l'amende est porté à 2.000 F au lieu de 400 F et le minimum de l'emprisonnement de 1 jour

5. Ne pas respecter les règles relatives au croisement et au dépassement des trams;
6. Ne pas respecter les règles relatives aux changements de direction;
7. Mettre un piéton en danger;
8. Circuler à une vitesse supérieure de 10 km/h à la vitesse maximale autorisée;
9. Circuler, sans feux, de nuit ou quand la visibilité est réduite à moins de 200 mètres;
10. Sur une autoroute, emprunter un raccordement transversal, faire marche arrière ou demi-tour;
11. S'engager sur un passage à niveau quand c'est interdit (feu rouge, signal sonore, barrières ou de-



ce surnom et n'était quasi plus lisible pour personne. Ce qui a fait dire que le code de la route ne concernait pas les automobilistes mais seulement les juges, les avocats et les assureurs.

La réforme du code de la route fait partie d'une action d'ensemble qui porte sur toute la législation et la réglementation qui concernent la circulation des véhicules.

Rappelons qu'au cours de l'année 1975, la loi relative à la circulation routière, cette vieille loi de 1899 qui après de multiples modifications, avait été refondue en 1963, et qui est la base de toute la réglementation, a de nouveau été retouchée par un législateur décidé à « donner un tour de vis » en aggravant les peines qui peuvent frapper certaines infractions.

Précédemment, à l'exception des infractions spécifiées dans la loi elle-même et punies de peines particulières, telles les infractions relatives à l'alcoolisme au volant, au délit de fuite, au permis de conduire, toutes les infractions aux règles édictées par les règlements pris en exécution de la loi (code de la route, immatriculation, contrôle technique) étaient toutes punies des mêmes peines, avec toutefois

à 8 jours; de plus, pour les infractions graves, le juge peut prononcer une déchéance du droit de conduire pour une durée de 8 jours à 5 ans. En outre, le retrait immédiat du permis peut être ordonné par le parquet.

Les automobilistes connaissent ces fameuses treize infractions graves mais il n'est jamais superflu de les rappeler :

1. Ne pas obtempérer aux injonctions des agents qualifiés;
2. Ne pas respecter les règles relatives à la priorité (pas seulement aux carrefours);
3. Ne pas respecter les règles relatives au croisement;
4. Ne pas respecter les règles relatives au dépassement, à savoir :
 - dépassement par la gauche d'un conducteur qui vire convenablement à gauche;
 - dépassement sans visibilité suffisante;
 - dépassement en sommet de côte ou en virage masqué;
 - triplage quand il n'est pas autorisé;
 - non-respect des signaux interdisant de dépasser;
 - dépassement irrégulier dans les carrefours;

mi-barrières non complètement ouvertes);

12. Violation d'un feu rouge ou orange;
13. Franchissement d'une ligne blanche continue sans tourner à gauche.

Peut-être sera-t-il bon de vous rafraîchir la mémoire quant au sens de certains termes définis dans le code (p. ex. « injonctions ») ou à la portée exacte des règles évoquées (croisement, dépassement, priorités); et, abordant ici le nouveau code, de noter déjà que bientôt le franchissement d'une ligne blanche sera *toujours* interdit, même pour tourner à gauche, même pour rentrer dans votre garage.

Simultanément, la même loi a été renforcée dans le secteur de l'alcoolisme. Le taux d'alcool dans le sang pouvant entraîner une sanction pénale, qui était de 1,5 gramme par litre a été abaissé à 0,8 gramme, c'est-à-dire le taux qui peut être constaté par le « petit ballon ». De plus, quiconque conduit malgré l'interdiction qui lui en est faite pendant les 6 heures qui suivent la constatation d'un taux d'alcool supérieur à 0,8 g est passible des mêmes peines que celui qui conduit en état d'ivresse ou d'intoxication alcoolique.

Enfin, la loi a étendu la notion de « délit de fuite » à d'autres qu'aux conducteurs de véhicules. Maintenant quiconque sait qu'il a causé ou occasionné un accident de roulage et prend la fuite pour échapper aux constatations, est coupable de délit de fuite. Il n'y a plus de différence entre le conducteur d'un véhicule, le *conducteur* d'animaux (cavalier, bétail, animaux domestiques conduits dans la circulation, etc...), le passager d'un véhicule ou même le simple piéton. Remarquez aussi que, comme par le passé, on peut être condamné pour délit de fuite alors que, ayant occasionné un accident de roulage, on n'en est pas jugé responsable.

Pendant cette même année 1975, le code de la route de 1968 a encore subi de multiples modifications. Rappelons la priorité des bus au départ, la ceinture de sécurité, l'autorisation pour les taxis d'emprunter les bandes de circulation réservées aux bus. Nous n'en reparlerons pas ici d'autant plus que ces dispositions nouvelles sont

prentissage d'un an délivrées aujourd'hui aboutiront encore au permis de conduire en échappant à la nouvelle législation.

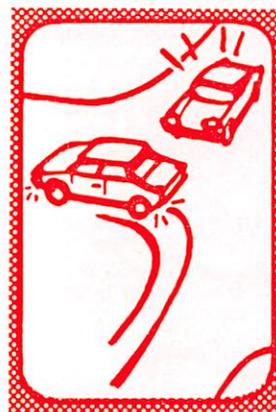
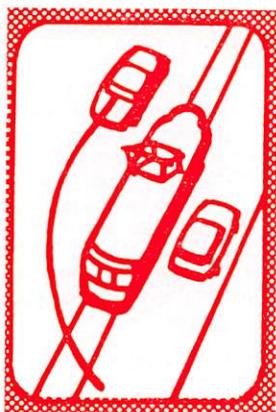
En même temps que le nouveau code de la route, ou presque simultanément, ont paru des modifications importantes et nombreuses du règlement technique qui intéressent beaucoup plus les constructeurs, distributeurs, vendeurs, garagistes et réparateurs de véhicules que les usagers eux-mêmes. Ces modifications sont des mesures qui se situent bien dans le même ordre d'idées et les mêmes vues de la sécurité routière.

Nous allons passer à notre plat de résistance, véritable objet de cet article, le code de la route rénové. Mais avant de le faire, nous avons voulu relier une fois encore les commentaires que l'action développée depuis un an en matière de sécurité routière a fait jaillir dans la presse spécialisée et dans l'autre.

Dans l'ensemble, ces commentaires

un autobus ! On applaudit donc aux réformes.

Par contre, quelques voix discordantes se font entendre. D'aucuns laissent percer le sentiment qu'en cette matière si personnelle qu'est l'automobile, et à l'opposé des slogans tels que « L'auto c'est vivre mieux » ou « Mon auto c'est ma Liberté », les pouvoirs publics s'engagent dans la voie du dirigisme et de l'autoritarisme. Sous l'argument de la sécurité, l'Etat veut faire votre bonheur malgré vous. C'est dans ce sens que certains milieux comprennent la limitation de vitesse, ou encore le monopole du contrôle technique des véhicules et des examens de conduite octroyé à des organismes non étatiques. De même en serait-il du renforcement des peines — en lieu et place d'une surveillance effective — qui afflige lourdement celui qui est pris, le faisant payer pour tous ceux qui échappent, qui réduit dans les statistiques le nombre total des infractions commises en terrorisant les petits délinquants et les délinquants occasion-



incorporées, parfois un peu modifiées, dans le nouveau code.

De nouvelles dispositions réglementent les écoles de conduite qui ne peuvent plus accepter des élèves pour leur donner le seul enseignement théorique et leur faire subir l'examen en vue de la licence d'apprentissage ordinaire, dite « Licence d'un an » (parce que son titulaire doit l'utiliser pendant un an avant d'obtenir son permis). Ces candidats-là n'ont plus que la possibilité du Centre officiel d'examen (contrôle technique). Au cours de l'année, ces titulaires de licence avaient déjà perdu le droit de véhiculer, pendant les deux premiers mois de leur licence, d'autres personnes que leur accompagnateur obligatoire, muni de son permis de conduire et âgé de 21 ans au moins. Ces dispositions s'inscrivent, nous dit-on, dans le cadre de la réforme fondamentale du permis de conduire par une loi qui devrait être votée très prochainement et qui imposera non seulement l'examen théorique mais aussi l'examen pratique au Centre officiel d'examens pour obtenir le permis. L'évolution, longtemps attendue, est aujourd'hui si rapide que d'aucuns se demandent si les licences d'ap-

sont favorables. Une réforme profonde était nécessaire. Le code de la route de 1968 n'était pas vraiment un nouveau code mais une remise en ordre du code de 1954 après les nombreuses modifications qui l'avaient affecté. Depuis 1968 beaucoup de modifications étaient encore venues s'y ajouter. Une génération est passée, une nouvelle convention internationale a été signée à Vienne en 1968 et complétée par un accord européen à Genève en 1971 pour remplacer la convention de 1949. Les conducteurs sont devenus différents car les frontières sont de plus en plus effacées. Les véhicules aussi ne sont plus les mêmes : peut-on encore parler en 1976 d'un véhicule poids lourd lorsqu'il s'agit d'un camion qui, tare et chargement, pèse juste un peu plus de 3.500 kg ? Les routes ne sont plus les mêmes depuis les autoroutes et routes rapides, les modifications de revêtement, etc... Enfin les personnes ne sont plus les mêmes puisque bientôt, dans le plupart des pays d'Europe la majorité civile et politique sera acquise à 18 ans, âge qui jusqu'à ce jour était l'âge minimum requis pour conduire une voiture et qui, s'il permet d'exercer les droits civils et politiques, ne permet pas de conduire un taxi ou

nels mais sans éliminer les délinquants dangereux et habituels ? Le législateur témoignerait même d'une moindre confiance envers le pouvoir judiciaire en réduisant sa marge d'appréciation dans le choix de la peine à appliquer.

Ainsi voit-on à travers les commentaires se profiler l'image d'une législation qui est bien de notre époque, époque de transition qui lâche la bride par-ci et la resserre par-là. Nous allons voir dans le chapitre suivant les nouveaux aspects de ce code modernisé ou rénové qui présente surtout ce grand avantage de nous aligner sur les autres pays et de se présenter sous une forme plus assimilable par le lecteur.

Enfin, comme le recyclage est à la mode, nous avons maintenant une occasion unique de nous recycler tous, automobilistes et piétons (ce que nous sommes tous) et peut-être d'en reprendre des notions méconnues ou oubliées.

(A suivre)
L. COLLINS,
Conseiller juridique.

(*) Le nouveau code de route entre en vigueur le 1er mai 1976.

PARC D'AUTOBUS

Renouvellement du matériel en 1975

Notre parc d'autobus ne s'est accru que de quelques unités en 1975. Cet accroissement est insignifiant, comparé aux années précédentes. Jugez-en vous-même :

1970 : 2.057 autobus,
 1971 : 2.095 autobus,
 1972 : 2.131 autobus,
 1973 : 2.173 autobus,
 1974 : 2.262 autobus,
 1975 : 2.275 autobus.

En 1975, la Société nationale n'a fait, en somme, que procéder au renouvellement de son matériel arrivé à la limite d'usure au cours de l'année. Tout comme en 1974, les seuls nouveaux autobus mis en service furent du type interurbain.

Les derniers autobus urbains d'un type nouveau datent de 1973 (voir le n° 169, mars-avril 1973, de « Nos Vici(naux) »). Une commande d'autobus urbains d'un nouveau type a été passée fin 1974; la construction de ce matériel est en cours.

217 nouveaux véhicules ont été mis en circulation en 1975, à savoir :

- 46 AB Van Hool DAF AI 114 avec moteur DAF : DKDL réglé à 170 cv à 2.000 t/m.;
- 100 AB Van Hool DAF AI 119 avec moteur DAF : DKL réglé à 180 cv à 2.200 t/m.;
- 29 AB Van Hool DAF AI 119/2 avec moteur DAF : DKL réglé à 180 cv à 2.200 t/m.;
- 42 AB Volvo-Jonckheere B 59 avec moteur Volvo : THD 100 D réglé à 210 cv à 2.200 t/m.

En ce qui concerne les 46 autobus Van Hool-Daf avec moteur de 170 chevaux, ils font partie d'une série de véhicules dont une partie a déjà été livrée en 1974. Leurs principales caractéristiques ont été exposées dans l'article consacré l'an dernier au parc d'autobus de la S.N.C.V., dans notre journal d'entreprise de janvier-février 1975. Nous ne reviendrons donc plus sur ces véhicules.

Comme on pouvait s'y attendre, l'as-

pect général **extérieur** des nouveaux types de véhicules, AI 119 rouge, AI 119/2 et B 59, ne diffère que peu de celui de ses prédécesseurs. Et pourtant, ils présentent une primeur pour des autobus interurbains : ils sont notamment pourvus, à l'avant, d'une porte à double entrée, similaire à celle prévue à l'arrière.

C'est en 1973 que des autobus vicinaux furent équipés d'une telle porte pour la première fois; il s'agissait alors d'autobus urbains. On peut admettre raisonnablement que tous nos autobus en seront équipés à l'avenir.

Si l'extérieur des nouveaux véhicules AI 119/2 et B 59 n'attire pas immédiatement l'attention, il en est tout autrement de l'**intérieur**.

Les sièges sont de teinte orange, d'un nouveau type très confortable, les revêtements des parois et des plafonds sont de couleur beige et le sol est recouvert d'un linoléum vert. Toutes les inscriptions usuelles bilingues ou unilingues ont disparu (à l'exception de



Un des nouveaux types d'autobus interurbains avec porte à l'avant à double entrée.



On remarque très bien le nouveau type d'essuie-glace à panoraphe.

celles relatives à la sécurité, qui doivent nécessairement rester très explicites); elles sont remplacées par des « pictogrammes », c.-à-d. des symboles. L'entrée est plus dégagée, grâce à un meilleur agencement de quelques sièges.

Bref, au premier coup d'œil, l'intérieur semble être entièrement différent. En tout cas, il est d'un abord particulièrement agréable et accueillant, très moderne et décoratif.

Les deux nouveaux types d'autobus en question sont équipés d'un moteur plus puissant que ceux dont nos véhicules étaient dotés précédemment : l'un de 210 chevaux réglé à 180 chevaux, l'autre de 230 chevaux réglé à 210 chevaux. Ce n'est pas un pur hasard. Nos services techniques estiment, en effet, qu'il est nécessaire, pour pouvoir maintenir la vitesse commerciale au milieu d'une circulation devenant de plus en plus dense, d'accroître les performances d'accélération de notre matériel. En outre, la cylindrée plus élevée ou l'emploi d'un turbo-compresseur de ces moteurs permet d'améliorer sensiblement la combustion du gasoil et de réduire ainsi la pollution causée par

les gaz d'échappement au démarrage ou à forte charge.

En ce qui concerne « les boîtes à vitesses », elles sont du type :

- Voith 506 J + BR sur les 100 Van Hool DAF AI 119;
- Voith 851 avec ralentisseur incorporé sur les 29 AI 119/2 et les 42 B 59.

Les nouveaux véhicules sont tous munis d'une suspension pneumatique intégrale, adoptée pour la première fois en 1974. Ceci également est devenu règle générale.

Pour la 1ère fois aussi, le pare-brise est chauffant et est pourvu d'un essuie-glace électrique à pantographe, assurant un meilleur balayage de la surface vitrée. D'autre part, le chauffage est maintenant assuré par circulation d'eau chaude, avec commande automatique. L'installation utilise l'eau du circuit de refroidissement du moteur et permet donc de récupérer les calories produites par le moteur et la boîte à vitesses.

Parmi les nombreuses autres innovations techniques, citons encore le nouveau système de déblocage de secours

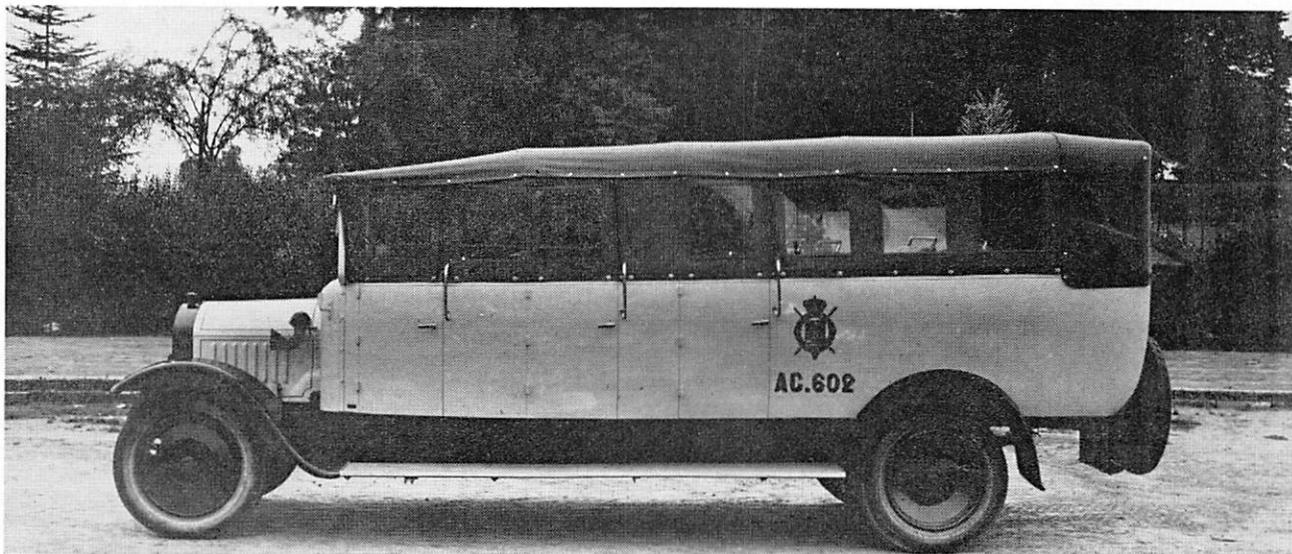
du frein de stationnement, les circuits imprimés modulaires des équipements électriques, un dispositif de sécurité pour la protection du moteur, bloquant automatiquement l'accélération en cas de défaut à ce dernier etc.

Il est loin le temps où la Société nationale assurait le transport des voyageurs avec... des autocars. En effet, cela aussi s'est vu, tout au début de l'ère des autobus.

Des autocars, décapotables par surcroît, ont été mis en service sur les premières lignes d'autobus de la S.N.C.V., en 1925. Il y a plus de 50 ans déjà.

La S.N.C.V. fit l'acquisition de cinq autocars au total, deux avec châssis Bovy et carrosserie Tastenhoye, trois avec châssis Minerva et carrosserie Ateliers Métallurgiques. Ces autocars furent numérotés AC 601 à AC 605.

Les photos qui illustrent notre article font sourire actuellement, c'est évident, mais elles font aussi rêver. Avouons-le, pour l'époque, ces cars avaient belle allure et certains détails attendrissent certainement les anciens parmi les membres du personnel.



Quelques caractéristiques générales des nouveaux autobus

	VOLVO-JONCKHEERE	VAN HOOL-DAF	
Type	B 59	AI 119	AI 119/2
N° d'identification	4.325 - 4.374	4.375 - 4.474	4.500 - 4.824
Longueur totale	11,890 m	11,880 m	11,880 m
Capacité :		Nos 4375 - 4439	Nos 4440 - 4474 (normes S.N.C.B.)
— places assis	39	42	46
— places debout	51	46	38
— personnel	1	1	1
— total	91	89	85
Poids à vide	10.000 kg	9.800 kg	10.000 kg
Moteur :			
— type	VOLVO THD 100 D 419	DAF DKL 1160	DAF DKL 1160
— cylindres	6	6	6
— cylindrée	9,6 l (avec turbo-compresseur)	11,63 l	11,63 l
— puissance DIN	230 CV réglé à 210 CV à 2.200 tr/m	205 CV réglé à 180 CV à 2.200 tr/m	205 CV réglé à 180 CV à 2.200 t/m
Suspension	pneumatique intégrale	pneumatique intégrale	pneumatique intégrale
Boîte de vitesses	Voith 851 automatique avec ralentisseur incorporé	Voith 506 J + BR automatique	Voith 851 automatique avec ralentisseur incorporé
Direction	assistée ZF	assistée Calzoni	assistée Calzoni

VOS CLIGNOTANTS PARLENT POUR VOUS

Les moyens dont disposent les conducteurs pour communiquer entre eux sont, par la force des choses, assez réduits. Il y a l'appel de phares (pour signaler qu'on est ébloui), les feux stop, le klaxon et les clignotants (ou, à défaut, le geste du bras).

Les clignotants permettent tout de même de baliser les écarts du véhicule de manière assez précise. Jusqu'ici, ils ne doivent obligatoirement fonctionner qu'en cas de changement de direction ou de déplacement latéral important (à l'occasion d'une ma-

nœuvre ou d'un dépassement d'un véhicule à trois roues ou plus).

Les grandes affiches récemment apparues le long des routes engagent au contraire le conducteur à « clignoter » avant TOUT dépassement. Même si la personne dépassée est cycliste ou



piéton. Pourquoi cette recommandation ?

Parce que cette recommandation deviendra de toute façon *une obligation le 1er mai prochain* (nouveau code de la route) et qu'il vaut toujours mieux prendre de bonnes habitudes tout de suite.

D'autres affiches, le long des autoroutes, recommandent d'utiliser également les *clignotants de droite* à la fin du dépassement, pour indiquer que

l'on va reprendre place à droite de la chaussée.

En fait, il y a lieu d'utiliser les clignotants *avant toute modification de la « trajectoire » normale du véhicule*, c'est-à-dire :

- avant toute manœuvre (et notamment au moment de sortir d'un parking ou d'un garage);
- avant un déplacement latéral, quelle qu'en soit l'importance ou la cause (ex. : avant de contourner, même

légèrement, quelque chose ou quelqu'un);

- avant une modification de direction.

Pour mémoire : les clignotants doivent évidemment être allumés suffisamment à temps et être éteints dès que le déplacement latéral ou la modification de direction est accompli. Par contre, si l'on tourne dans une rue transversale (changement de direction), les clignotants doivent fonctionner pendant toute la durée du mouvement.

AVIS AUX ANCIENS VOLONTAIRES DE LA GUERRE 1940-1945, BENEFICIAIRES D'UNE ALLOCATION C.R.A. - C.R.I. - C.A.S. OU C.A.M.

Le présent Avis est destiné aux membres du personnel qui furent volontaires de la guerre 1940-1945, sans avoir rang d'officier, pour autant qu'ils soient allocataires C.R.A. - C.R.I. - C.A.S. ou C.A.M. Il ne s'adresse pas aux agents en activité de service, car ceux-ci ont été informés directement par un Avis du 29-12-1975, P/Soc/512.4 : 3.

Notre article est donc destiné uniquement aux membres du personnel volontaires de la guerre 1940-1945 ou à leurs ayants droit, bénéficiant d'une des allocations ci-après :

- C.R.A. ou C.A.M. : agents retraités ou bénéficiaires d'une allocation de survie;
- C.R.I. : agents devenus invalides;
- C.A.S. : agents mis en chômage.

A tous ceux qui se trouvent dans ce cas, nous signalons qu'il leur est actuellement possible de faire valoir,

pour l'établissement de leur carrière pécuniaire, les services qu'ils ont accomplis jadis comme volontaires de guerre.

Si les intéressés en font la demande, avant le 30 juin 1976, à l'aide d'un document du modèle ci-dessous, lesdits services seront pris en considération pour le calcul de leur allocation, avec effet au 1-1-1974.

Ladite demande doit être accompagnée de pièces justificatives officielles fournissant la preuve que l'intéressé a effectivement presté les services dont il sollicite la validation. Les originaux de ces documents ou la photocopie de ceux-ci, certifiée conforme par l'administration communale du domicile, sont à joindre à la demande et doivent être envoyés directement au Service du Personnel de la S.N.C.V., rue de la Science, 14 - 1040 Bruxelles.

DEMANDE

tendant à obtenir la prise en considération, pour l'établissement de la carrière pécuniaire, des services rendus en qualité de volontaire de la guerre 1940-1945 préalablement à l'entrée à la S.N.C.V.

NOM ET PRENOM (en lettres capitales) :

NUMERO D'IDENTIFICATION :

DATE DE NAISSANCE :

DATE D'ENTREE A LA S.N.C.V. :

Relation des services en qualité de volontaire de la guerre 1940-1945	Période pendant laquelle les services ont été rendus	
	du	au

DATE :

SIGNATURE :

DOCUMENTS JOINTS A LA DEMANDE :

Case destinée à l'Administration (ne rien y écrire s.v.p).

Documents renvoyés le

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

François chez Baligant A. (Frameries)

ANVERS

David chez Van Rumst N. (Stabroek)
Ivan chez Willems Gh. (Turnhout)

FLANDRE ORIENTALE

Dany chez De Clippeleir L. (Moerzeke)
Stijn chez Pieters M. (Destelbergen)
Steven chez Van de Putte H. (Zevergem)
Stefaan chez Cornelis Th. (Waregem)
Sandra chez Van de Sijpe C. (Balegem)
Marijke chez Willaert E. (Herzele)

HAINAUT

Christophe chez Weber J. (La Bouverie)
Frédéric chez Mercier G. (Marcinelle)
Cédric chez Godart H. (Blaugies)
Magali chez Navez Bernard (Lobbes)
Sébastien chez Rademackers Gh. (Lobbes)
Nathalie chez Van Eckhout Chr. (Elouges)
Frédéric chez Pak M. (Boussu)
Frédéric chez Bonvalet M. (Eugies)

NAMUR - LUXEMBOURG

Laurent chez Brichard R. (Auvelais)
Serge chez Delbecq Fr. (Namur)
Christophe chez Goblet Chr. (Namur)

LIEGE

Olivier chez Willaume L. (Queue-du-Bois)
Marisa chez Bourguignon J. (Warnant-Dreye)
Aurore chez Klarsinski D. (Bressoux)
Christophe chez Mokosinski S.
(Grâce-Hollogne)

Xavier chez Kotula A. (Wandre)
Renaud chez Gillard J.-L. (Ans)

BRABANT

Katherina chez Van Der Auwera A.
(Boortmeerbeek)
Sylvie chez Castele R. (Lot)
Christine chez Goudmaeker M. (Héviliers)
Daniel chez Roosbeek D. (Overijse)
Kris chez De Wit A. (Haacht)
Karen chez Vangramberen L. (Louvain)
Kim chez Van Belle J. (Roosdaal)

LIMBOURG

Inge chez Block A. (Tongres)
Edwin chez Bijmens W. (Zonhoven)
Bart chez Boonen J. (Bocholt)
Sandra chez Schellekens A. (Hasselt)
Bart chez Trippaers A. (Diepenbeek)

FLANDRE OCCIDENTALE

Isabelle chez Bos W. (Oostduinkerke)
Kenny chez Gekièrè W. (Ostende)
Evie chez Vanstechelman D. (Ostende)
Vicky chez Debacker Fr. (Ostende)
Stefaan chez Dennekin M. (Geluwe)
Sofie chez Matthys M. (Oudenburg)

Mariages

ANVERS

Kenis J. a épousé Mlle Van Minnebruggen I.

HAINAUT

Algrain M. a épousé Mlle Busson Fr.
Antoine J.-M. a épousé Mlle Patoux M.
Rivez Gh. a épousé Mlle Willocq C.

NAMUR - LUXEMBOURG

Delsipée D. a épousé Mlle Rody M.-Fr.
Debus J. a épousé Mlle Dumont Chr.
Rosenbaum Ph. a épousé Mlle Bellery M.
Sulbout Cl. a épousé Mlle Mattiuz N.

BRABANT

Cortvrindt P. a épousé Mlle Simon B.
Couteau A. a épousé Mlle Huriaux N.
Preuss J. a épousé Mlle Ameline M.
Leduc Y. a épousé Mlle Carraro Cl.
Laeremans G. a épousé Mlle Pauwels R.

FLANDRE OCCIDENTALE

Kuijser Fr. a épousé Mlle Verplancke D.
Deceuninck E. a épousé Mlle Bolle M.-Chr.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de janvier et février 1976

	Années de service
ANVERS	
Bosmans J., receveur	40
Bongers H., sous-chef de bureau	35
HAINAUT	
Baril V., receveur	38
NAMUR - LUXEMBOURG	
Ferron M., ouvrier d'élite	35
Maris A., moniteur	46
Therasse A., 1er ouvrier qualifié	33
LIEGE	
Gueury Ph., 1er ouvrier qualifié	47
Beckers J., conducteur-receveur AB	30
BRABANT	
Coomans J., receveur	42
De Mulder E., conducteur-rec. él.	44
Vandenbosch F., conducteur-rec. él.	44
Van Eembeek Ph., 1er ouvrier d'élite	46
Verheyden R., conducteur-rec. AB	32
Crabbe E., ouvrier d'élite	35
Vanden Bulcke G., conducteur él.	42
LIMBOURG	
Doucet G., conducteur-receveur AB	35
Lambrighs T., ouvrier qualifié 1 ^e cl.	35
Brauns F., 1er contrôleur	30
Gerrits L., conducteur-receveur AB	35
FLANDRE OCCIDENTALE	
De Grande J., 1er chef piocheur	43

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
ANVERS	
Nauwelaerts J., conducteur-rec. AB	34
Hens J., conducteur-rec. AB	41
Brants F., conducteur-rec. AB	39

HAINAUT

Meys E., ouvrier d'élite 52

NAMUR - LUXEMBOURG

Opovin F., commis 62

LIEGE

Hansoel V., ouvrier qualifié 1^e cl. 54

LIMBOURG

Haenen P., chef de service 1^e cl. 59

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Michiels J., receveur 75
Van der Veken L., brigadier 65
Verstraeten L., receveur 67
Geudens J.-B., ouvrier qualifié 1^e cl. 75
Heydens A., ouvrier qualifié 1^e cl. 79
Struyf J., freineur 79

FLANDRE ORIENTALE

Huysveld R., receveur 77
Van Wichelen O., ouvrier semi-qual. 77

HAINAUT

Bertouille V., ouvrier qualifié 68
Jouniaux F., ouvrier d'élite 75
Desondre F., conducteur électrique 72
Selvais D., receveur 76
Hastir O., receveur 72
Simon L., piocheur 68
Fautre A., conducteur électrique 78
Berlemont Z., conducteur-rec. AB 66
Torcq E., chauffeur 79
Willocq L., piocheur 71
Blondiau J., 1er ouvrier qualifié 57
Genot E., ouvrier d'élite 72
Blondiau M., ouvrier d'élite 66
Badoux F., chef voies et travaux 67

NAMUR - LUXEMBOURG

Foncoux J., commis 83
Watrice R., chef rec.-conducteur AB 69
Leonet R., chef de service 2^e cl. 70

LIEGE

Castadot G., ouvrier d'élite 80

BRABANT

Lemmens F., piocheur 72
Crabbé R., ouvrier d'élite 72
Devos P., conducteur électrique 66
De Gieter V., ouvrier qualifié 74
Vandevelde A., receveur 77
Joris L., conducteur électrique 69
Van Casteren J., piocheur 81
Aubry N., conducteur-receveur AB 56
Ceuppens J.-B., conducteur él. 71
Berghman J., brigadier 67
Van Even A., piocheur 78

LIMBOURG

Geurts J., ouvrier d'élite 69
Noelanders A., chef piocheur 89
Smets J., chef receveur 84

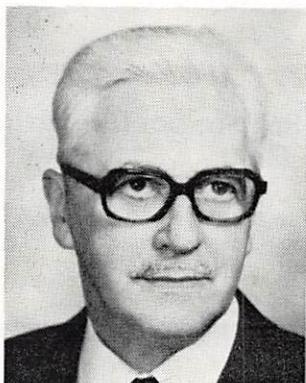
FLANDRE OCCIDENTALE

Mandeville O., conducteur-rec. AB 62
Van Gils J., brigadier 81

Administration Centrale

M. J. HUENS, inspecteur principal, est parti à la retraite

M. Jean Huens entra en service le 1er mars 1930, à la direction « Constructions et Contrôle » (Voies et Travaux), en pleine période d'électrification des lignes vicinales et d'extension du réseau ferré.



Au début de 1934, il fut attaché au Service du contrôle de l'exploitation, qui venait d'être créé. Il fut rapidement chargé de l'examen des litiges se rapportant aux tarifs et au trafic de marchandises.

Il s'occupa également activement du « service mixte S.N.C.B. - S.N.C.V. » qui coordonnait les transports de marchandises entre les deux Sociétés nationales.

Pendant les années de guerre, il assumait des tâches particulièrement difficiles en raison de l'accroissement considérable de ce trafic. On fit aussi appel à lui pour l'instruction des nouvelles recrues du Service de contrôle, qui prenait de l'extension.

Au cours de sa carrière bien remplie, il effectua de nombreuses études et des enquêtes délicates d'une grande diversité, relatives aux affaires contentieuses du service de l'Exploitation.

Il fut promu sous-chef contrôleur le 1er janvier 1944, inspecteur le 1er janvier 1951 et inspecteur principal le 1er janvier 1963.

M. Huens fit toujours preuve de grandes connaissances professionnelles, de beaucoup d'initiative et d'un dynamisme que l'âge n'a pu entamer qu'à peine. Ses collègues et amis apprécièrent particulièrement son allant, son obligeance et sa bonne camaraderie.

Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite avec des occupations de nature à lui procurer toutes les satisfactions qu'il désire.

Des remplacements et des transferts ont nécessité les recrutements ci-après : le 1-1-1976, M. E. de Groot, licencié en droit (direction S), Mlle H. Van Reeth et M. F. Vansevenant, auxiliaires sociaux (service P/Soc), M. P. Beauprez, contremaître de 1ère cl. (direction T), Mlle B. Grégoire, rédacteur (direction S) et M. B. Schutz, rédacteur (direction T); le 8-1-1976, M. E. Denis, rédacteur temporaire (direction F); le 1-2-1976, M. A. Raulier, ingénieur technicien (direction T) et M. D. Delfrière, rédacteur (service S/Ass.).

Le 1-2-1976, M. R. Jeanquart, commis (direction S) est venu du Groupe du Brabant. A la même date, M. F. Van Snick, ingénieur technicien (direction T), est arrivé du Groupe de Flandre Orientale.

Hainaut

M. J.M. Dubrunfaut, rédacteur, a été transféré de l'Administration centrale, le 1-1-1976. Ont été engagés : le 2-1-1976, M. Y. Plateau, rédacteur (Comptabilité Mons); le 2-2-1976, M. J.P. Bougard, rédacteur (Mouvement Charleroi) et M. M. Bertiau, commis (Comptabilité La Louvière); le 16-2-1976, M. L. Devaux, commis (Mouvement Charleroi).

Namur-Luxembourg

Le départ en retraite de M. A. MARIS, moniteur

Au cours d'une cérémonie d'adieu organisée le 19 décembre 1975, à l'atelier d'Andenne, un hommage émouvant fut rendu à M. Maris, en présence de ses supérieurs hiérarchiques, de ses collaborateurs, des hommes de l'atelier et des délégations de plusieurs centres d'entretien.



M. Barbier, ingénieur en chef, passa en revue les mérites du nouveau retraité. Il souligna sa grande conscience professionnelle, sa connaissance du métier, ses travaux de recherche opiniâtres ainsi que ses qualités d'homme et de chef. Il associa à son éloge

Mme Maris, qui, habitant la maison vicinale, était toujours prête à rendre service.

M. Barbeaux, brigadier, exprima les remerciements, la reconnaissance et les vœux du personnel. Il remit le cadeau d'adieu traditionnel.

Par la suite, M. Maris fut encore congratulé par M. Botton, ingénieur principal-chef de Groupe, qui insista sur l'extraordinaire expérience acquise par l'intéressé, grâce à ses efforts de recherche personnels.

M. Maris entra à la S.N.C.V. comme ajusteur en 1929, fut nommé brigadier en 1940, contremaître en 1945 et contremaître de 1ère cl. en 1950. Il fut promu chef d'atelier de 1ère cl. en 1960 et moniteur en 1965.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse, de jouir longtemps d'une heureuse et agréable retraite.

Frappé par la maladie, M. Fl. Opovin est décédé le 20 décembre 1975, à l'âge de soixante-deux ans.

Entré en service comme receveur à Marloie, le 17 décembre 1945, il fut occupé successivement à La Roche, Bouillon, Namur, et Salzinnes, où il devint ouvrier qualifié le 1er janvier 1963 et commis de 2e classe le 1er janvier 1970. Travailleur consciencieux et dévoué, il s'était acquis l'estime du personnel et de ses chefs.

Nous adressons à la famille du défunt nos plus vives condoléances.

Liège

Mme C. Goyens-Libioulle, dactylographe-poinçonneuse, arriva de l'Administration centrale le 16-2-1976.

Brabant

Le 2-2-1976, M. D. Swinnen, rédacteur, a été recruté pour le service du Mouvement à Anderlecht.

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel 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

Limbourg

Le décès de M. HAENEN, chef de service de 1ère classe

Lorsqu'on apprit le décès de M. Haenen, dans l'avant-midi du 9 janvier, la nouvelle causa une pénible surprise, quoiqu'on sût qu'on pouvait s'y attendre. Lui qui n'avait jamais été malade auparavant fut terrassé en six mois par une maladie fatale.

Né le 3 juillet 1917, il entra en service le 1er mai 1941 au Secrétariat, où il s'occupa de la gestion du service des Assurances nouvellement mis en place. Il organisa et dirigea ce service avec compétence et doigté. Il fut nommé sous-chef de bureau le 1er janvier 1947.

Lors de la création du Service général de la Sécurité en 1949, il fut désigné comme chef de la sécurité du Groupe du Limbourg. Immédiatement gagné à l'idée de la sécurité il s'efforça de la faire partager par chaque membre du personnel. Il a eu le

bonheur d'enregistrer de beaux résultats et de pouvoir organiser une fête au moins pour toutes les équipes de sécurité du Groupe. Pour le bon accomplissement de sa mission, il reçut la médaille « Construire ».



On lui confia également, successivement, la responsabilité du service du Personnel et du service de la Comptabilité et des Recettes. Il fut nommé chef de service le 1-1-1957 et chef de service de 1ère cl. le 1-1-1965, en tant

que responsable de tous les services administratifs du Groupe.

Pour ses supérieurs, M. Haenen fut un homme compétent, honnête et loyal à qui on pouvait toujours faire appel et qui avait une solution, mûrement réfléchie et basée sur une expérience étendue, pour chaque cas qui lui était soumis. Pour le personnel, il était un modèle de devoir, un chef correct et humain et un conseiller précieux.

Nous nous associons à la peine de sa veuve et de sa famille et leur présentons nos plus vives condoléances.

Mlle M. Spaas, chef de service de 1ère cl., a rejoint nos rangs le 1-11-1975.

Flandre occidentale

Le 16-2-1976, M. R. Vansoye, programmeur, est venu de l'Administration centrale.

Championnat cycliste du Hainaut

On nous communique qu'un championnat du Hainaut, réservé au personnel S.N.C.V. de toutes les provinces, sera organisé le samedi 24 avril prochain, entre Hyon et Mons.

Il y a plus de 4.000 F de prix par course, de nombreuses primes, une coupe et un maillot aux vainqueurs, et

un cadeau pour le dépôt le mieux représenté.

Le départ a lieu à Hyon-Monument à 13 h 30 pour les concurrents de plus de 35 ans (40 km) et à 15 h pour ceux de moins de 35 ans (75 km). La carte de service sera requise.

Noces de Diamant à Deerlijk

A l'occasion du 60e anniversaire de leur mariage, M. et Mme J. Peers-M. Vandemoortele furent reçus et fêtés à la maison communale de Deerlijk, le samedi 10 janvier dernier.

M. J. Peers naquit à Deerlijk le 6-6-1892 et se maria le 6 janvier 1916. Le 11 mai 1919 il entra en service à la Société nationale en qualité de pio-

cheur. Il fut pensionné comme receveur auxiliaire le 1er juillet 1957. Il est toujours resté un homme dynamique au service de diverses associations.

Nos Vicinaux s'associe avec plaisir aux félicitations qui furent adressées à l'heureux couple et lui souhaite encore de nombreuses années de bonheur et de santé.



Bibliographie L'âge d'or du rail européen, 1850-1900

Cet ouvrage est la suite du livre « La naissance du rail européen », que le « Prix Chatrian » de littérature ferroviaire couronna en 1971. Son auteur, M. L. Pecheux, qui est belge, fait revivre dans son nouveau livre la période la plus faste de l'histoire des chemins de fer.

Entre 1850 et 1900, le réseau européen avait plus que décuplé, atteignant 260.000 km en 1900. C'est l'ère des initiatives hardies, des grands travaux et des constructions monumentales. On jette des ponts métalliques, mobiles ou suspendus, on construit des ferry-boats et des tunnels sous-marins, on perce les premiers grands tunnels transalpins. Le rail apparaît au cœur des villes avec les tramways et les métros. Il s'installe jusqu'au sommet de la montagne, avec des chemins de fer à crémaillère et des funiculaires. Le matériel roulant se modernise et les grands voyages de plaisir s'organisent. Mais les armées en guerre aussi, hélas, s'emparent du rail.

M. Pecheux a le don de captiver ses lecteurs sans faiblir. Son ouvrage très bien écrit, dans un style clair et direct, est basé sur une documentation tout aussi riche que variée. C'est un livre agréable et instructif, parfaitement présenté et abondamment illustré, qui mérite l'attention d'un large public.

Un volume de 256 pages. Editions BERGER-LEVRAULT, rue Auguste Comte, 5, 75006 PARIS. Prix : 42 FF.

LES LONGUES CARRIERES



E. Delatte

a débuté le 16-3-1938 et a été mis à la pension comme ouvrier spécialisé à Anderlecht.



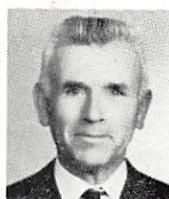
C. Thielens

a débuté le 16-4-1929 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Overijse.



E. Nuyts

a débuté le 10-5-1935 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à La Louvière.



F. Saerens

a débuté le 11-3-1935 et a été mis à la pension comme conducteur - receveur électrique à Wemmel.



L. Schuddinck

a débuté le 1-4-1937 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Malines.



J. Decock

a débuté le 3-7-1929 et a été mis à la pension comme brigadier à Ostende.



L. Schrevens

est entré en service le 5-5-1930; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Mons.



E. Collas

est entré en service le 1-5-1941; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Genk.



A. Parmentier

est entré en service le 27-5-1936; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Mons.



R. Le Loup

est entré en service le 30-4-1931; il a été mis à la pension comme conduct. - rec. AB à Destelbergen.



M. Dufour

est entré en service le 11-6-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Eugies.



A. Willekens

est entré en service le 1-4-1929; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Anvers.



F. Molenbroeck

a débuté le 17-5-1926 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Lanaken.



M. Morren

a débuté le 26-2-1940 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Tielt (arr. Louvain).



L. Reenaers

a débuté le 16-7-1925 et a été mis à la pension comme brigadier à Hasselt.



G. Lixon

a débuté le 1-11-1937 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Charleroi.



H. De Ridder

a débuté le 8-3-1931 et a été mis à la pension comme 1er contrôleur à Charleroi.



T. Schouteren

a débuté le 1-2-1926 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Hasselt.

CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

Equipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident, au 31 janvier 1976

	Jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen - Warzée)	5.114
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	4.811
NAMUR - LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	4.357
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	1.730
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze)	1.659
ANVERS 2 (Mouvement Oostmalle - Broechem)	1.039

HISTORIQUE DES ROUTES BELGES



Fagnes : aux environs de la Baraque Michel. (Cliché C.G.T. - Photo L. Philippe)

On prétend parfois que la route a commencé avec les Romains et est morte avec eux. Ce n'est pas entièrement exact.

En effet, depuis que l'homme vit sur la terre, depuis qu'il a cherché à se déplacer, d'abord pour trouver sa nourriture, plus tard pour procéder à des échanges, il a laissé derrière lui sa trace, il y est repassé, il l'a entretenue et consolidée, il en a fait un sentier, un chemin, une route.

Les « routes romaines » sont toutefois les plus anciennes dont on retrouve encore des vestiges en Belgique, principalement dans le quadrilatère Saint-Trond, Waremme, Gembloux, Wavre, dans les vallées de la Sambre et de l'Escaut et en Gaume. Mais il est établi qu'il y eut, avant les routes romaines, un réseau de « routes celtiques » assurant un important trafic commercial entre les Celtes, d'une part, les marchands romains, les peuplades de Grande-Bretagne et d'Irlande et celles d'Outre-Rhin, d'autre part. Ce sont d'ailleurs ces routes celtiques qui ont été utilisées à l'origine; la construction des véritables chaussées romaines, empruntant les chemins gaulois importants au point de vue militaire ou administratif, ne fut entamée qu'après la pacification des régions conquises.

Le réseau des routes romaines n'a pour ainsi dire rien de commun avec le réseau routier actuel; il n'y a pas été incorporé, exception faite de certains tronçons de chemins communaux d'intérêt très local et secondaire. Ces routes ont cependant joué un rôle capital dans l'évolution de nos contrées, par la pénétration de la civilisation romaine et de la langue latine, puis, plus tard, au 5e siècle, par l'invasion et l'implantation des Francs, qui restaurèrent les

routes tombées en ruines dès avant la chute de l'empire romain et en assurèrent ainsi la conservation pendant plusieurs siècles.

Mais elles se dégradèrent à nouveau après le démembrement de la monarchie franque au 9e siècle et l'avènement du « régime féodal ». A cette époque, l'entretien des routes était à charge des riverains; ce n'étaient que des chemins de terre asséchés, grâce à des fossés, et consolidés occasionnellement avec des moyens de fortune (moellons, graviers, fascines et rondins).

Les ornières et les fondrières rendaient leur usage très difficile. Pour tirer un chariot chargé, en été, en pays plat, il fallait des attelages de dix à douze chevaux, et en haute Belgique, de vingt à vingt-quatre chevaux; en hiver, ces chemins étaient impraticables. Elles restèrent dans cet état embryonnaire jusqu'au 12e siècle, époque où les communes s'organisèrent et où le commerce et les échanges s'accrurent à tel point qu'il fallut répondre aux nouveaux besoins.

C'est de cette époque que datent les premiers pavages dans les villes, dont celui de la place du Meir à Anvers, en 1324, notamment. Au cours du 14e siècle, le pavage se développa systématiquement dans les villes. Les travaux étaient exécutés en régie avec des matériaux que les villes achetaient aux carrières. Mais l'extension du pavage à l'extérieur des murailles des villes fut extrêmement lente; il fallut attendre le 17e et le 18e siècles, soit plus de trois siècles, pour voir se réaliser des chaussées pavées prolongeant les rues des villes jusqu'aux localités voisines et se soudant à d'autres

tronçons, pour constituer ainsi les premières liaisons interurbaines.

Le développement de ce réseau fut à l'origine des « péages » ou « droits de barrière » prélevés par les villes pour financer la construction des chaussées, car il fallait suppléer à la carence des riverains. Ces droits impliquaient l'intervention du pouvoir central, qui, sous la forme d'octroi, autorisait les villes à faire construire des routes même en dehors des limites de leur territoire. L'octroi accordait le droit de prélever des péages et des taxes diverses, en vue d'assurer l'entretien des routes et le remboursement des emprunts.

En fait, ce n'est qu'au début du 18e siècle que la construction des routes subit un essor remarquable, essentiellement pour des raisons militaires.

Louis XIV fit la guerre dans nos provinces, et c'est ainsi que le Tournaisis et la Flandre se virent dotés de bonnes voies de communication. En 1704, les chaussées de Bruxelles à Gand, de Bruxelles à Mons, de Bruxelles à Louvain et de Malines à Kontich furent mises simultanément en chantier.

Le passage sous la domination autrichienne n'arrêta pas cet élan, mais l'intérêt national devint secondaire car les autorités provinciales et communales furent chargées de la construction des routes.

D'autres facteurs accentuèrent le manque d'harmonie dans le développement du réseau routier. Pendant des siècles, on partait du principe qu'il ne fallait pas de route s'il y avait une voie navigable sur le même tracé. La construction de la chaussée de Gand à Anvers ne fut autorisée qu'en 1785, car on s'opposa formellement à ce

qu'elle suive l'Escaut, et on imposa de passer par Lochristi, Lokeren et Saint-Nicolas.

D'autre part, l'existence au milieu des Pays-Bas autrichiens d'un Etat étranger et rival, la Principauté de Liège, explique l'isolement complet des provinces de Luxembourg et de Limbourg. La Principauté de Liège retarda considérablement la réalisation des grandes routes de Bruxelles vers la Rhénanie par Diest, vers Aix-la-Chapelle par Liège, vers Luxembourg par Marche et Bastogne.

La réforme fondamentale fut réalisée sous l'occupation française. On transféra à l'Etat la construction, l'entretien et les réparations des grandes routes. Les réseaux indépendants existants furent ainsi reliés entre eux.

Au cours du 19e siècle, les provinces et les communes déployèrent, parallèlement à l'Etat, une activité remarquable dans la construction des routes; de 1830 à 1850, la longueur totale des routes provinciales passa en effet de 500 à 1.500 kilomètres et celle des chemins pavés, empierrés ou ensablés, de 1.500 kilomètres à 9.400 kilomètres.

Il y avait toutefois une ombre à ce tableau : l'essor se fit souvent au détriment de la qualité. Alors que les grandes routes du 18e siècle avaient une largeur normale de 15 mètres, celle-ci se trouva réduite à 10 mètres et moins. Les tracés adoptés sont sinueux et capricieux; les profils suivent servilement les plis de terrain; les revêtements empierrés sont de qualité médiocre. Ce



Tongres : borne milliaire du 2ème siècle. (Cliché C.G.T. - Photo Desutter)

souci de stricte économie nous coûtera très cher plus tard. Il est vrai aussi que la naissance et le développement du chemin de fer marqueront une période de décadence routière, qui allait durer

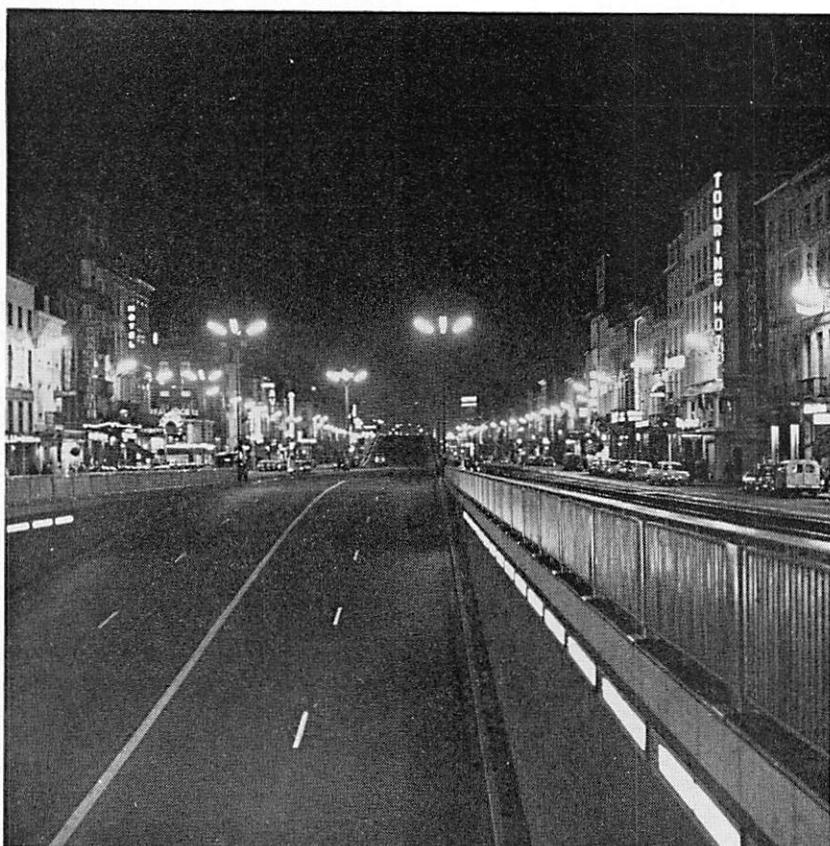
jusqu'au début du 20e siècle, soit plus d'un demi-siècle. Certains accotements furent même loués comme pâture, tandis que la conversion des routes en terrains de culture était mise à l'étude. A partir de 1885, époque de l'apparition des chemins de fer vicinaux, les routes considérées comme trop larges servirent d'assiette aux voies ferrées.

Le réseau de routes de grande voirie connut néanmoins, entre 1850 et 1900, une extension importante, mais ce fut, presque exclusivement, grâce à l'incorporation d'un grand nombre de voies concédées ou communales, à la suite de l'abolition des péages et des barrières (en 1866 sur les routes de l'Etat, de 1867 à 1873 sur les routes provinciales).

La période de décadence routière prit fin au début du 20e siècle, avec l'apparition du véhicule automobile, qui inaugura une période de développement prodigieux des transports par route. L'adaptation des routes aux nécessités de la circulation se fit cependant régulièrement avec retard, en raison de difficultés budgétaires. Deux longues guerres mondiales aussi en furent responsables. Différents fonds des routes furent créés; un vaste programme de modernisation est actuellement en voie de réalisation.

La route a connu une longue histoire avec quelques revers. Mais elle a pris définitivement revanche au 20e siècle. Plus que jamais, les Romains avaient raison : Via Vita - « La route, c'est la vie ! ».

(D'après une étude « Les Routes Belges », par M. Hondemarcq, Directeur général des routes au Ministère des Travaux publics, brochure n° 51 de l'Institut géographique militaire, 1952).



Bruxelles : une artère moderne. (Cliché C.G.T. - Photo Buyle)

LES ARDENNES ET L'EIFEL

On oublie trop souvent que l'Ardenne ne s'arrête pas à la frontière belge. Au sud de la province de Namur, il y a encore un département français des Ardennes. Le nord du Grand Duché de Luxembourg aussi fait partie de la même région naturelle. En Allemagne, l'Eifel, qui s'étend jusqu'au Rhin, constitue un prolongement des Ardennes et offre le même type de paysages.

Au-delà des frontières, toute cette région est un grand pays de vacances aérant, comme un poumon vert, les centres urbanisés de la Moyenne Belgique, du Randstad hollandais, du bassin de la Ruhr, de la Sarre et des zones industrielles françaises autour de Metz, de Nancy et de Lille. Les services touristiques des quatre pays se sont, depuis tout un temps, mis d'accord pour présenter les Ardennes et l'Eifel comme une seule entité touristique.

Quoiqu'ils continuent à mener

une campagne touristique distincte, les responsables de l'« Ardenne-Eifel » estiment néanmoins que le touriste a tout intérêt à faire abstraction des frontières entre les quatre pays. L'offre est alors beaucoup plus abondante et variée.

Ces dernières années, l'hôtellerie s'y est modernisée, tout comme ailleurs. On a le choix : du luxueux hôtel avec piscine jusqu'à la simple pension de famille. Et les prix sont souvent très avantageux. Quant aux restaurants, leur réputation n'est plus à faire. Surtout en octobre et novembre, les menus de chasse attirent des milliers d'amateurs.

L'Eifel et les Ardennes sont imprégnés d'idéaux européens, ce qui explique qu'on appelle souvent cette région « le pays sans frontières ». Que l'on vienne de Paris ou de Reims, Luxembourg, Trèves ou Coblenze, de Cologne, Aix-la-Chapelle ou Bruxelles, on sera toujours séduit par la beauté des

paysages. A eux seuls, ils justifient déjà un séjour prolongé; tout ce que le touriste recherche aujourd'hui, il le trouvera en abondance.

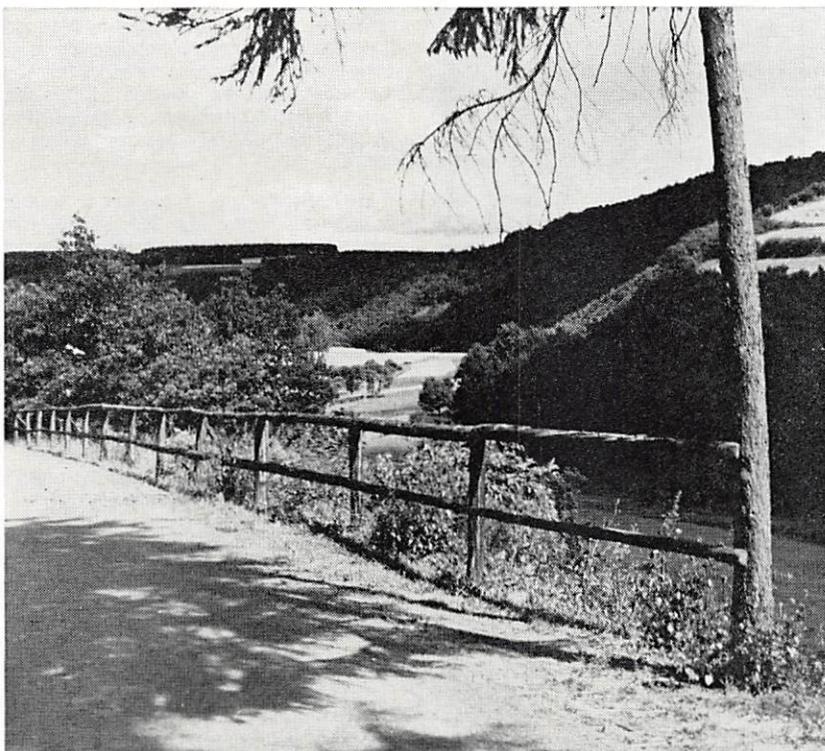
Entre le Rhin, la Meuse et la Moselle, on compte des milliers de kilomètres carrés de forêts et de collines, traversées par des rivières pittoresques : la Semois, la Lesse, l'Ourthe, l'Amblève, la Wiltz, la Warche, la Sûre, l'Our, la Ruhr et l'Ahr.

Outre la « Route verte » à travers l'Eifel et les Ardennes, le voyageur y trouvera un bon réseau routier qui l'incitera à découvrir une région particulièrement riche en beautés naturelles. Les attraits de cette région à caractère fermé sont multiples et variés; indépendamment du Rhin et de la Meuse, il suffit de comparer les fagnes et l'Eifel vulcanique, les lacs dans le Nord de l'Eifel et le « Butterländchen » près d'Eupen, l'« Oesling » luxembourgeois et les grottes belges avec leurs lacs souterrains, ou les rives rocheuses de la Meuse et le plateau de Bastogne.

L'Eifel et les Ardennes se confondant pour ainsi dire, les parcs naturels germano-luxembourgeois et germano-belges franchissent allègrement les frontières communales.

La vallée de la Meuse, avec ses paysages variés, est une des plus belles de la Belgique. Une randonnée dans les magnifiques vallées de l'Ourthe, de la Lesse et du Bocq laissera des souvenirs inoubliables. La vallée pittoresque de la Semois nous conduit jusque dans les Ardennes françaises. Près de Givet, au village de Chooz, on peut admirer un magnifique méandre de la Meuse.

Si l'Eifel, les Ardennes et le Luxembourg sont fréquentés principalement pour la beauté de leurs paysages, cela ne signifie nullement que ces régions sont dépourvues de monuments intéressants. Au contraire, beaucoup d'édifices élevés à travers les siècles ont été conservés et méritent l'attention.



La vallée de Ouren. (Cliché C.G.T. - Photo Robelus)

Bon nombre de localités, riches en curiosités de toute nature et témoins du passé, sont à explorer. Il y a de petites villes qui n'ont, pour ainsi dire, pas perdu leur aspect d'antan (Monschau, Bad-Münstereifel, Nideggen).

Des églises et des abbayes témoignent du sens artistique de nos ancêtres. Les monastères importants de Prüm, Maria Laach, Orval, Echternach et Stavelot-Malmédy furent des berceaux de culture occidentale. Les temps féodaux et autres nous ont légué, en outre, beaucoup de châteaux. On peut aussi contempler les ruines romantiques de certains d'entre eux, en général très attrayantes en raison de leur situation.

L'histoire y remonte jusqu'aux temps des Romains. A proximité de sa résidence d'Aix-la-Chapelle, se trouvèrent les terrains de chasse de Charlemagne. De son château surmontant la vallée de la Semois, Godefroid de Bouillon partit pour la Croisade. St-Hubert vit le cerf portant une croix entre ses bois; la région est riche en mythes et légendes pieuses.

Des dizaines de musées ont ouvert leurs portes aux touristes curieux. Dans le Grand Duché, il y en a deux particulièrement inté-

ressants : le « Musée d'Etat » à Echternach, avec des collections de céramiques, de porcelaines, de meubles et de bijoux du 18e-19e siècle, et le « Musée de l'Etat » à Luxembourg, avec des tableaux, des sculptures, des antiquités, des meubles, du folklore et de la zoologie.

Dans le département français des Ardennes, il faut visiter Givet, Furnay, Rocroi, Monthermé, Charleville-Mézières et Sedan, remarquables pour leurs curiosités historiques, touristiques ou autres.

En Ardennes-Eifel, la natation, le ski nautique, le canotage, le sport et la promenade peuvent se pratiquer un peu partout. Dans ce pays accidenté, on peut aussi faire de l'escalade. Pour des séjours de convalescence, les nombreuses stations thermales sont tout indiquées.

Des fêtes traditionnelles sont organisées en de nombreux endroits. Parmi les manifestations sportives, les courses automobiles du Nürburgring et de Francorchamps ont acquis une renommée internationale.

Il y a tant de possibilités dans ce pays qu'il faut y retourner à plusieurs reprises.

Les propos du chef Trambus

EMPLOYE : De passage, chef ? En ce qui concerne la sécurité, vous n'aurez certainement pas l'occasion de formuler beaucoup d'observations dans mon cas. Elles se justifient plutôt pour le personnel du mouvement et des ateliers, me semble-t-il.

TRAMBUS : Là, vous vous trompez : le danger guette aussi l'employé. Vous admettez par exemple que les armoires de classement peuvent basculer si elles ne sont pas fermement posées sur le sol. Les portes d'armoires peuvent s'ouvrir inopinément lorsqu'on les déplace et blesser les personnes qui se trouvent à proximité. C'est pourquoi, il faut toujours déplacer les armoires à deux, même lorsqu'elles sont vides.

Et, pensez-y, il peut même être dangereux de remplir une armoire. Si vous commencez par le dessus, il y a des chances que l'armoire s'en trouve déséquilibrée. Commencez donc toujours par le bas.

E. : Je dois avouer que je ne me suis jamais demandé comment il fallait remplir une armoire.

J'ai toujours considéré l'ordre comme une première nécessité pour la sécurité. Et vous conviendrez, chef, qu'il y a de l'ordre dans ce bureau.

T. : Certainement, et je dois vous en féliciter. L'ordre est incontestablement de la plus haute importance pour la sécurité.

Des piles de papier et de boîtes de carton constituent en effet un réel danger dans un bureau; il faut les ranger dans un autre lieu.

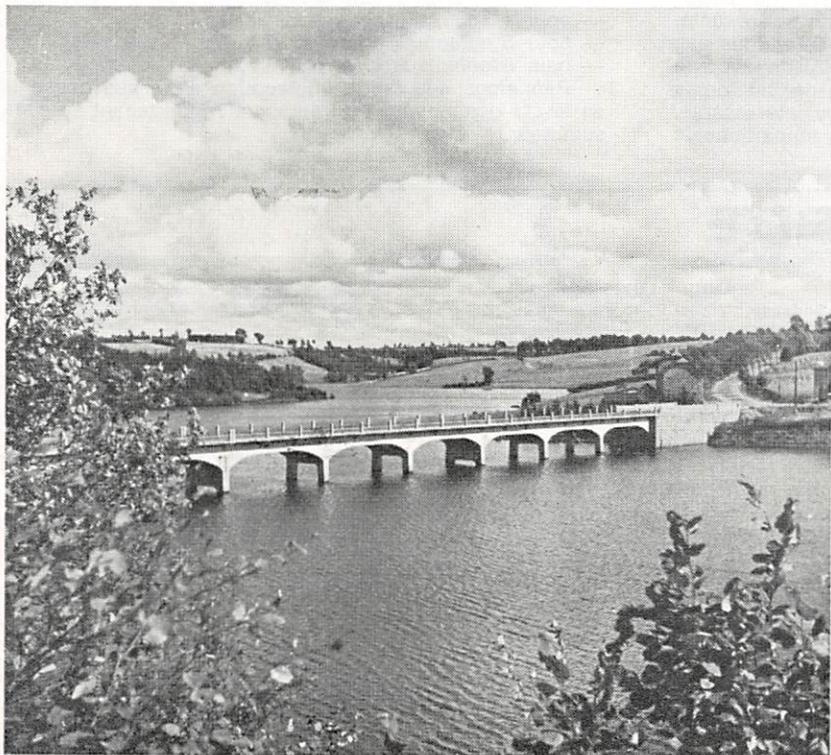
Encore un conseil : après usage, fermez les meubles de bureau et les classeurs.

Les machines à écrire et à calculer sont souvent munies de longs fils ou cordons qui peuvent faire trébucher. Faites placer les fils de manière à ce qu'ils ne gênent personne et assurez-vous que les fiches ne traînent pas dans les passages.

E. : Cela me fait penser que je dois encore signaler qu'une dalle s'est détachée à l'entrée du bureau.

T. : Oui, le revêtement de sol aussi mérite constamment notre attention. Un coin de tapis usé ou une dalle détachée peuvent facilement être à l'origine d'une mauvaise chute.

Vous voyez : le danger ne nous pend pas toujours au-dessus de la tête; il se faufile parfois sous nos pieds... comme une vipère entre les pierres.



Le lac de Robertville. (Cliché C.G.T. - Photo Burton)

6e PRIX DIRECTEUR GENERAL HOENS

Le 6e « Prix Directeur général Hoens », couronnant les dessins réalisés en 1975 par les enfants de 6 à 12 ans des pensionnaires de nos maisons de vacances, a été attribué récemment. Le jury a désigné les lauréats ci-après :

ZONNEBLOEM

— dessin colorié de Rosita Franssen,

— dessin en noir et blanc de Gina Roelants, fille de Valentijn Roelants, du dépôt de Louvain.

ANNETTE ET LUBIN

— dessin colorié de Caroline Dhondt, fille de l'agent Robert Dhondt du dépôt d'Assebroek;

— dessin en noir et blanc de Pascale Desmet, fille de l'agent Kamiel Desmet du dépôt de La Roue.

Nous les congratulons de tout cœur.

Dès à présent, nous souhaitons beaucoup de succès à tous ceux qui prendront part au concours de dessin de cette année.

ON VOUS ATTEND

Parmi vos projets d'évasion, avez-vous pensé à nos maisons de vacances ? On vous y attend. Elles sont admirablement situées et vous pouvez y bénéficier de conditions de séjour vraiment avantageuses. Quoi qu'on ait pu satisfaire à toutes les demandes formulées dans les délais requis, en 1975, nous conseillons à tous ceux qui en ont la possibilité, d'y aller de préférence en juin, début juillet, fin août, soit encore septembre. Il y a moins de monde à ces époques.

Et pourquoi ne pas organiser un voyage en groupe, comme le fait, depuis 1962, une mutuelle réunissant du personnel vicinal des Groupes de Liège et de Namur-Luxembourg ? La première année, cette mutuelle n'avait prévu qu'un seul voyage d'un week-end au home de Wenduine, pour les membres pensionnés. Dès la deuxième année, deux voyages d'un week-end furent nécessaires, car ils étaient 108 à s'inscrire. A partir de 1968, ces week-ends se transformèrent en deux séjours d'une semaine, à Zonnebloem. Et depuis, chaque année, deux groupes d'environ 60 personnes s'y rendent pour y passer des vacances tout aussi agréables que bénéfiques. Une belle initiative à suivre.

Si vous êtes à Spa, essayez les installations sportives créées en forêt, depuis quelques années, par une compagnie d'assurances sur la vie : il s'agit d'une piste balisée sous bois d'environ 2 kilomètres et demi, jalonnée de 20 postes où des exercices divers, expliqués par panneaux, sont à effectuer, pour le plus grand bien de votre santé. Ou bien, si vous êtes en voiture, pourquoi n'iriez-vous pas jusqu'à Erezée pour visiter la vallée de l'Aisne avec le tramway touristique ? Un voyage dans un de ces petits trains de jadis constitue une attraction très intéressante.

Nous vous attendons aussi dans nos appartements

meublés de Blankenberge, de Coxyde et de Wenduine. Vous y aurez le confort moderne, à bon prix.

50 ANS DE MARIAGE

Dans le numéro précédent de « Nos Vicinaux », nous avons signalé que les pensionnés qui ont 50 ans de mariage cette année peuvent obtenir un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances.

Le moment approche où les intéressés devront se décider et introduire éventuellement la demande requise.

APPARTEMENTS MEUBLES

Au cours de sa séance du 25 février dernier, le conseil d'administration de l'A.S.B.L. « Home du Personnel de la S.N.C.V. » a décidé d'accroître, à partir des vacances de 1976, l'intervention du Home au profit des familles séjournant dans les appartements de la S.N.C.V.

Tout comme auparavant, cette intervention est limitée aux seuls mois de juillet et d'août, pendant une quinzaine au maximum, pour les familles y séjournant avec au minimum trois de leurs enfants n'ayant pas atteint l'âge de 16 ans au 1-7-1976.

Jusqu'à présent, cette intervention s'élevait à 100 F par enfant à charge. Dorénavant, elle s'établira comme suit :

- pour 3 enfants à charge : 300 F;
- pour 4 enfants à charge : 500 F;
- pour 5 enfants à charge : 700 F;
- pour 6 enfants à charge : 1.000 F.

Rappelons que ladite intervention n'est pas consentie en faveur des membres du personnel appartenant au cadre supérieur.

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

Anvers : Lambrechts K. (portefeuille + 650 F), Didelez J. (papiers de valeurs + 2.000 F), Van Tichelen J. (portefeuille + 1.590 F).

Broechem : Heyselberghs J. (portefeuille + abonnement mensuel + 1.460 F).

Turnhout : Teunkens F. (portefeuille + 640 F), De Witte E. (540 F), Van den Heuvel A. (portefeuille + 935 F), Keersmackers L. (portefeuille + 910 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : De Ridder J.P. (570 F), De Cock R. (610 F), De Bleu A. (1.037 F).

Gand St-Pierre : Verstraete G. (2.200 F).
Hamme : Heirwegh D. (728 F).

HAINAUT

Charleroi : Gerin A. (1.656 F), Higuët M. (84.195 F), Goethals G. (2.773 F), Matthis M. (8.213 F), Wery A. (2.310 F), Wery V. (1.014 F), Hardy M. (portefeuille + 1.020 F).

Tournai : Foucart A. (portefeuille + 1.483 F), Douillet R. (montre), Lambert R. (trousse d'écolier + 1.003 F), Beausiere L. (montre).

NAMUR - LUXEMBOURG

Andenne : Michel R. (portefeuille + 1.380 F).
Florennes : Lefebvre G. (1.525 F).

Forville : Liban R. (1.200 F), Decamp G. (2.914 F).

Havelange : Danloy J. (602 F), Beaujean R. (900 F).

Mariembourg : Dropsy U. (portefeuille + 845 F).

Morville : Linhet R. (500 F).

Namur : Libion M. (sac à main + 1.240 F), Robert J. (portefeuille + 1.700 F), Legrand B. (950 F), Delbecq F. (1.080 F), Delforge R. (6.454 F), Gaux L. (10.000 F), Bauduin P. (872 F), Dubucq G. (fourrure), Pirard M. (montre), Majerus J. (machine à écrire).

Ohey : Havelange R. (2.970 F), Michel R. (1.050 F).

Onoz : Trefois L. (montre-bracelet), Massart A. (portefeuille + 2.020 F).

Wellin : Pigeon M. (portefeuille + 3.140 F + 80 FF + documents).

LIEGE

Eupen : Servais R. (856 F).

Liège St-Gilles : Lamborelle C. (1.900 F).

Omal : Dengis A. (539 F).

BRABANT

Jodoigne : Hennebel G. (sac + documents + 1.271 F).

Louvain : Smets J. (sac à main + 4.000 F + carnet de chèques), Stabel B. (portefeuille + 3.300 F).

LIMBOURG

Bree : Boonen J. (1.751 F), Bauduin L. (2.860 F).

Genk : Noben G. (appareil de photographie + sac à main), Houben J. (887 F), Clerckx J. (appareil de photographie), Vanspauwen E. (853 F + documents).

Hasselt : Tielens R. (8.900 F), Ramaekers I. (2.040 F), Ramaekers H. (1.060 F).

Lanaken : Brouns A. (1.467 F), Vanderheyden G. (montre de dame).

Maaseik : Coenen T. (poste de radio).

St-Trond : Prijs R. (500 F).

Tessenderlo : Verlinden F. (horoscope en or).

FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : Bekaert E. (sac à main + 1.029 F), Louage G. (portefeuille + 1.613 F), Blicck A. (montre), Ackou A. (porte-monnaie + 4.181 F).

Ostende : Sticker J. (portefeuille + 600 F), Verwoest H. (porte-monnaie + 1.060 F), Vanhooren A. (appareil de photographie), War-

moes J. (sac à main + 1.450 F), Brissinck P. (sac à main + 790 F).