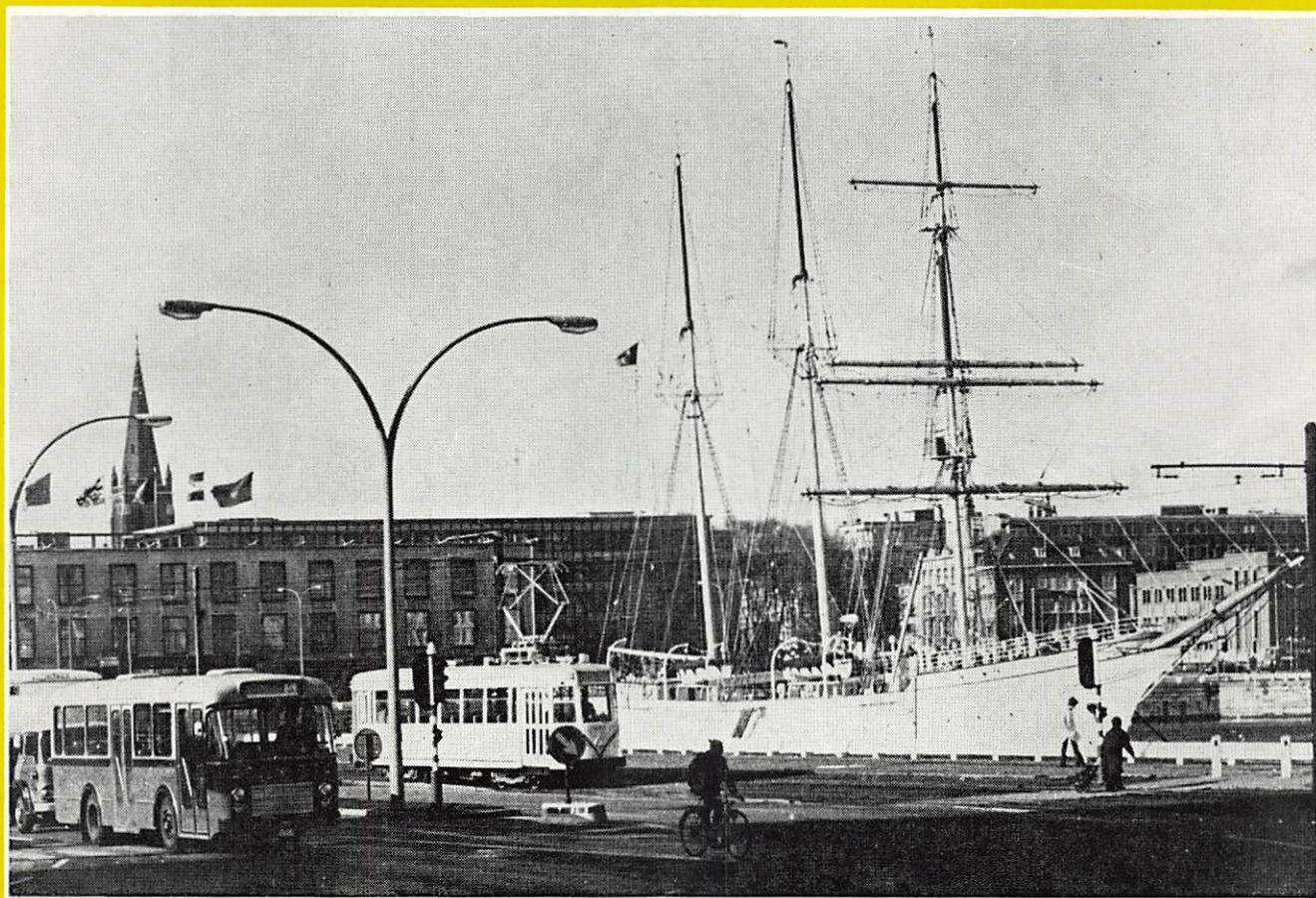


NOS VICINAUX

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



A Ostende, nos autobus et nos trams côtoient l'ancien navire école « Mercator ». (Photo A. Nys)

25 ANS DE REGNE



Notre pays fête cette année un quart de siècle de règne du Roi Baudouin.

Né le 7 septembre 1930, le prince Baudouin monta sur le trône le 17 juillet 1951.

Le 15 décembre 1960, après neuf ans de règne, le Roi épousa Doña Fabiola de Mora y Aragon, née le 11 juin 1928, à Madrid.

Le Roi prend un intérêt très vif à la vie de la Nation et plus particulièrement aux sciences et à l'industrie; aussi certaines de ses journées sont-elles consacrées à la visite d'universités, d'usines, de musées. Le Roi a le don de captiver ses interlocuteurs, savants ou travailleurs, tant par la connaissance de leurs activités que par sa sollicitude pour leur vie familiale.

Si la Reine Fabiola assiste, aux côtés du Souverain, à toutes les cérémonies officielles, elle déploie une activité personnelle centrée essentiellement sur

le domaine social. Dans ce but, la Reine a créé, au Château de Laeken, un secrétariat où de nombreuses requêtes affluent journellement. Elle manifeste un grand intérêt pour la jeunesse et surtout pour les problèmes de l'enfance handicapée. La Reine fait de fréquentes visites aux établissements éducatifs et hospitaliers qui s'en occupent. L'un d'eux porte d'ailleurs son nom.

Pour célébrer les 25 ans de règne du Roi, de nombreuses manifestations sont organisées dans tout le pays. En apothéose de ces festivités, une « Grande Fête » nationale se déroulera les 26 et 27 juin au Heysel, à Bruxelles.

La S.N.C.V., s'associant pleinement à l'hommage rendu par la Nation à ses Souverains, contribuera à la réussite de cette « Fête », en accordant le transport gratuit aux voyageurs qui seront munis d'une cocarde de participant.

UN CODE DE LA ROUTE RENOVE (suite)

Abordons maintenant l'examen de ce nouveau code.

Publié au Moniteur belge du 9 décembre 1975, le nouveau code de la route est rentré en vigueur le 1er mai 1976. Quelques dispositions ont été rendues applicables immédiatement, à savoir :

- la réglementation des parcomètres et quelques facilités pour les handicapés. Rien ne s'y opposait, car la réglementation des parcomètres n'est que la codification de prescriptions locales existantes et les textes relatifs aux handicapés leur sont avantageux.

D'autres règles sont reportées à plus tard; elles concernent :

- le port du casque par les conducteurs et passagers de cyclomoteurs qui sera obligatoire à partir du 1er octobre 1976;

- l'obligation de catadioptrés à l'avant, à l'arrière et aux pédales des bicyclettes, ainsi que la forme des catadioptrés des véhicules à traction animale. Ces dispositions n'entrent en vigueur que le 1er janvier 1978.

Enfin, de nombreux signaux lumineux ou autres et des marques routières qui ne sont plus conformes aux nouvelles prescriptions resteront valables les uns jusqu'au 1er janvier 1978, les autres jusqu'au 1er janvier 1979.

*
**

Nous allons maintenant passer en revue ce nouveau code en suivant l'ordre de ses chapitres. Car l'une des principales innovations est précisément le regroupement logique des matières.

Nous ne nous arrêterons guère sur les règles anciennes qui sont purement et simplement reprises tantôt dans leur rédaction originelle, tantôt sous une forme améliorée.

Notre propos est d'attirer votre attention sur les modifications qui vous demandent de changer votre attitude, voire de reconditionner vos réflexes. Nous rappellerons aussi parfois des règles importantes qui nous paraissent moins bien connues.

*
**

TITRE I

1. Les dispositions préliminaires.

Tout comme l'ancien code, celui-ci ne s'applique pas aux véhicules sur rails. Ce qui ne veut nullement dire que les conducteurs des autos et les conducteurs de trams peuvent s'ignorer. Le code prévoit des règles à suivre par l'automobiliste qui se trouve en présence d'un tram.

En vertu de ses propres règlements, le conducteur du tram doit, lui aussi, tenir compte de la circulation routière.

Disons même que les tribunaux n'accordent pas une valeur absolue à la priorité des tramways quand, notamment, le conducteur de la voiture s'est normalement trouvé sur les voies et que le wattman, qui avait une visibilité suffisante, n'a pas freiné à temps pour pouvoir s'arrêter.

2. Les définitions.

- **Bandes de circulation :** outre les bandes délimitées par des lignes continues et discontinues, que nous connaissons, apparaissent les bandes provisoires délimitées par des clous de couleur orange : celles-ci annulent celles-là pendant les travaux. Si les clous sont placés à distances courtes et régulières les uns des autres, ils signifieront : ligne continue. S'ils sont placés par groupes ils équivaldront à une ligne discontinue.

- **Routes pour automobiles :**

Nous connaissons les autoroutes et leur signalisation.

Désormais, certaines routes, qui seront spécialement indiquées par les signaux nouveaux n° F 9 (panneau rectangulaire bleu portant, en blanc, la silhouette avant d'une voiture) et F 11 (signal semblable, barré), n'auront pas le statut complet des autoroutes mais certaines règles de la circulation sur les autoroutes leur seront applicables (article 22).

- **La piste cyclable** peut exister sans que soit apposé le signal connu. Il suffit qu'elle soit délimitée comme une bande de circulation mais trop étroite pour une voiture.

- La notion de **passage à niveau** est étendue. En effet, par passage à niveau, on entendait uniquement un croisement entre une route et une voie ferrée située en dehors de la voie publique (sur siège propre, selon l'expression jadis en vigueur). Désormais si la voie ferrée sise en dehors de la chaussée (c'est-à-dire également celle qui se trouve en accotement ou en terre-plein central) croise une voie publique en tout ou en partie il s'agit aussi d'un passage à niveau. Ainsi, tous les carrefours comportant une voie de tram en accotement comprendront un passage à niveau. Il en sera de même quand la voie de tram quittera l'accotement pour se placer sur la chaussée ou vice versa.

- La définition du terme **agglomération** est remplacée par « l'espace compris entre panneaux blancs avec le nom en lettres bleues (limitant la vitesse à 60 km/heure) et les panneaux similaires barrés de rouge ». Cependant, l'ancienne définition (ensemble d'habitations disposées le long d'une voie publique, de

telle manière que celle-ci prend l'aspect d'une rue) reste également en vigueur jusqu'au 1er janvier 1978. Ceci intéresse tout particulièrement nos conducteurs d'autobus, qui peuvent exiger le passage au départ d'un arrêt, en actionnant leur clignotant, mais dans les agglomérations seulement.

La notion de grande agglomération (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège) disparaît.

- Les définitions du **cyclomoteur** et de la **motocyclette** englobent les **tricycles à moteur** qui ne sont plus repris dans le code. S'ils ne dépassent pas 40 km/h et si leur moteur est électrique ou d'une cylindrée inférieure à 50 cm³, ces tricycles sont des cyclomoteurs. S'ils n'en sont pas et si leur tare ne dépasse pas 400 kg ce seront des motocyclettes.

3. Les agents qualifiés.

Les agents qualifiés pour constater les infractions à la police de la circulation routière se voient renforcés par les « agents auxiliaires », par les agents des douanes dans l'exercice de leurs fonctions (même sans leur uniforme) et par la police militaire quand elle régle la circulation des colonnes militaires.

TITRE II

Règles de circulation.

1. Principes généraux.

Le conducteur doit veiller à ne pas dégrader la voirie, sous peine d'infraction.

Quand on quitte son véhicule, il faut enclencher l'antivol s'il en existe un.

2. Les conducteurs.

Les règles existantes ne sont pas modifiées. Le code introduit seulement une dérogation d'âge en faveur des handicapés physiques.

3. La place du conducteur sur la voie publique.

Le texte n'innove pas. Toutefois il précise que le conducteur ne doit plus se tenir le plus près du bord droit de la chaussée s'il s'agit de se conformer soit à une présignalisation annonçant des flèches sur la chaussée, soit à un portique. Mais après avoir pris les directions convenables, il doit reprendre sa place à droite.

Dans les agglomérations, les conducteurs peuvent suivre la bande de circulation qui correspond le mieux à leur destination, sur les chaussées à sens unique divisées en deux bandes au moins et sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation au moins.

Quant à la circulation en files parallèles — qui n'est toujours autorisée

que pour autant qu'il y ait une forte densité de circulation — elle peut se pratiquer, dans et hors des agglomérations, sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes ou plus, sur les chaussées à sens unique avec ou sans bandes, et sur les chaussées divisées en bandes commandées individuellement par des signaux lumineux placés au-dessus de chaque bande (autorisation : flèche verte dirigée vers le bas; interdiction : croix de St-André rouge).

4. La vitesse.

Les principes généraux restent inchangés. Seul un conseil souvent répété, celui de garder ses distances, à savoir : au moins deux secondes entre deux véhicules (M. Sécurité suggère de compter « un crocodile, deux crocodiles »), devient une règle. Le conducteur qui suit un autre de trop près, vu sa vitesse, peut être verbalisé.

5. Limitations de vitesse.

Restent inchangées, les limitations



générales de vitesse à 60 km/h dans les agglomérations, à 90 km/h en dehors des agglomérations, à 120 km/h sur les autoroutes et les routes à quatre bandes, de même que celles de 75 km/h pour les autobus et de 60 km/h pour les autres poids lourds de plus de 7,5 tonnes (ces dernières limites sont portées à 90 km/h sur les autoroutes et routes à 4 bandes) et les 40 km/h et 25 km/h pour certains véhicules.

Mais comme la notion d'agglomération se modifie, le champ d'application de ces limitations générales change : à partir du 1er mai 1976, on ne parle plus des « agglomérations d'Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège » et nous avons :

- définitivement : les agglomérations délimitées par les signaux d'agglomération (rectangle blanc, nom en lettres bleues et son contraire, soit le même signal barré de rouge);
- provisoirement, jusqu'au 1er janvier 1978, tous les endroits bâtis le long d'une voie publique, de telle manière que celle-ci prend l'aspect d'une rue.

Dans ces deux types d'agglomérations, la vitesse est limitée à 60 km à l'heure.

6. L'obligation de céder le passage.

Le mot « priorité » est tabou. Et c'est très bien ainsi. Quand vous circulez, vous acceptez des obligations et vous recevez très peu de droits. Il fallait proscrire jusqu'aux vocables « J'ai la priorité : il a pris sa priorité ».

Si vous vous trouvez sur une voie prioritaire, ce sont les autres conducteurs qui doivent vous céder le passage.

Domage que les rédacteurs du texte aient laissé passer à l'article 12.3.2 « Le conducteur qui a la priorité de passage perd le bénéfice de celle-ci... ».

Rien n'est changé quant au fond. La rédaction est améliorée; ainsi, la « prudence spéciale » dont beaucoup se demandent encore quelle est la signification, devient l'obligation de redoubler de prudence.

7. Les clignotants.

On avait déjà souvent dit et écrit que conduire un véhicule, c'est dialoguer en permanence avec les autres conducteurs : vous savez ce que vous avez l'intention de faire, vers où vous voulez vous diriger, etc. Les autres ne le savent pas. Et pourtant, votre sécurité et la leur dépend avant tout de la connaissance des intentions des autres.

Dans cet ordre d'idées, le nouveau code impose l'emploi des clignotants pour signaler tout mouvement à gauche ou à droite, si peu important soit-il. Même pour dépasser un cycliste. Signaler c'est indiquer ce que l'on va faire, avant de le faire. Ce n'est pas l'indiquer pendant la manœuvre, ni après. Il faut donc faire cesser l'indication tout de suite, dès que le mouvement est exécuté. Si après avoir obliqué à gauche, vous devez reprendre votre droite, il faut également le dire aux autres.

L'article 10.2 organise la signalisation préalable du ralentissement et de l'arrêt du véhicule. Votre voiture doit être pourvue de feux « stop » à fonctionnement automatique. Il est souhaitable de les utiliser, par petits coups répétés, avant de vous arrêter. C'est le même principe dans une autre application.

8. Dégagement des carrefours.

L'interdiction de pénétrer dans un carrefour si l'on risque d'y être immobilisé est maintenue dans une rédaction améliorée qui évitera, espérons-le, les interprétations divergentes qui furent émises par les journaux spécialisés à propos de l'ancien texte.

9. Croisement et dépassement.

Les dispositions relatives au croisement des véhicules ne sont pas modifiées; toutefois, peu importe désormais que le véhicule que l'on croise soit lui-même en mouvement ou à l'arrêt. Tandis que pour le dépassement, il n'est toujours pas considéré comme tel si le véhicule à doubler ne circule pas : ainsi rien n'est interdit à un cycliste ou un motocycliste de vous contourner par la droite quand vous êtes immobilisé en lui laissant à droite un espace suffisant

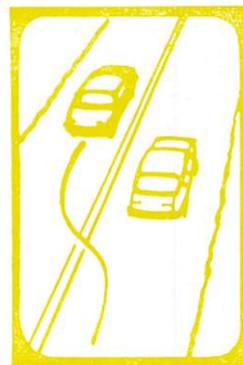
pour son passage; votre passager sera toujours en faute s'il le heurte en ouvrant sa portière.

Comme dans l'ancien code, il n'y a pas de dépassement dans la circulation en files ou dans des bandes parallèles.

Les règles du dépassement sont très importantes et nous conseillons à chacun de les relire dans son code de la route, bien qu'elles soient inchangées. La plupart des accidents ont lieu à l'occasion de dépassements : c'est parce que les conducteurs ou l'un d'entre eux n'a pas scrupuleusement respecté ces règles qui, cependant, sont très claires et compréhensibles pour tous.

Rappelons qu'il faut, dans l'ordre :

- 1° S'assurer qu'on peut opérer le dépassement sans danger (de l'avant, de l'arrière, en reprenant sa place) et, bien entendu, que ce n'est pas interdit;
- 2° Faire fonctionner ses clignotants; même pour dépasser un cycliste;
- 3° S'écarter suffisamment du conducteur à dépasser;
- 4° Arrêter ses clignotants;



- 5° Dépasser le plus rapidement possible;
- 6° Mettre ses clignotants vers la droite;
- 7° Reprendre sa place à droite dès que possible sans faire une « queue de poisson »;
- 8° Arrêter ses clignotants.

Le texte rattache à l'article du dépassement des règles relatives à la conduite à tenir en présence de piétons : le conducteur qui en dépasse un autre à l'approche d'un passage pour piétons doit le faire à une vitesse telle qu'il puisse s'arrêter devant un piéton qui traverse la rue dans le passage.

Désormais, il vous sera interdit de dépasser tout véhicule plus large qu'un « deux roues » dans tout carrefour où la priorité de droite est applicable, même si vous n'avez normalement pas à vous en préoccuper puisque la seule voie qui débouche le fait à votre gauche.

Il est, en outre, interdit de dépasser le conducteur qui s'arrête devant un passage pour piétons où il n'y a ni signaux lumineux, ni agent réglant la circulation.

Les anciennes dispositions, sous une rédaction modernisée, restent en vigueur.

10. Changement de direction.

Le nouveau code apporte deux innovations :

- 1°) il supprime le virage à gauche à partir de la droite en vertu d'une signalisation particulière (présignalisation et marques sur sol). Cette disposition nouvelle sera généralisée par la suppression de ces marquages pour le 1er janvier 1978.
- 2°) il autorise expressément les véhicules longs à se déporter à gauche avant de bifurquer à droite à condition :
 - a) que cela soit indispensable et dans la mesure de cette nécessité;
 - b) de ne pas mettre en danger les autres conducteurs qui circulent normalement sur la voie publique qu'ils s'appêtent à quitter. **Ce dernier texte est très lourd de signification pour nos conducteurs d'autobus** qui, nous le craignons bien, n'échapperont que difficilement à une condamnation en cas d'accident surve-



nu en faisant cette manœuvre. En effet, si un accident se produit, c'est que le danger était réel et que, ce danger, c'est le conducteur du bus qui l'aura créé.

Nous pensons qu'à défaut de témoignages précis et concordants établissant en toute certitude une imprudence grave, par exemple un excès de vitesse manifeste, dans le chef de l'autre conducteur, le conducteur de l'autobus sera tenu pour responsable. La réponse « le conducteur du bus n'a pas pu voir l'autre usager parce qu'il s'agissait d'un cyclomotoriste, placé dans un angle mort », ne sera probablement pas admise comme excuse par les juges.

11. Circulation sur les voies ferrées et les passages à niveau.

Les modifications apportées par l'article 20 du nouveau code, aux prescriptions des anciens articles 56ter et 56quater, sont très importantes :

- a) les notions de voies ferrées en **siège propre** (en dehors de toute voie publique) et de **siège spécial** (dans une voie publique mais en dehors de la chaussée, c'est-à-dire un accotement ou dans le terre-plein cen-

tral) sont supprimées et confondues en une seule notion : celle de la voie ferrée établie **en dehors de la chaussée**.

- b) toute circulation, même à pied, y est interdite.
Il s'ensuit que l'on ne peut plus traverser une voie ferrée que par un passage à niveau. Et comme l'article 2 du nouveau code ne connaît plus que les passages à niveau publics, la traversée des voies en accotement crée un problème.
- c) en rappelant ce que nous avons abordé en parlant de cette définition du passage à niveau, attirons l'attention sur les risques nouveaux créés pour la circulation routière. Beaucoup de ces situations qui s'appelaient jadis « **traversées** » deviennent des **passages à niveau** où les exigences de prudence et d'attention seront aggravées pour l'automobiliste et simultanément réduites pour le conducteur de tram. N'aurait-il pas été préférable de les obliger tous les deux à redoubler de prudence ?
- d) Comme pour les carrefours, il est interdit de pénétrer sur un passage à niveau si l'on risque de devoir s'y immobiliser.

12. Circulation sur les autoroutes et routes pour automobiles.

Aux règles antérieures, le code ajoute l'interdiction de remorquer sur les autoroutes, avec une attache de fortune, un véhicule accidenté ou en panne, si ce n'est à condition de quitter l'autoroute à la première sortie.

Sur les routes pour automobiles, de création nouvelle, ne peuvent circuler que les véhicules à moteur et leurs remorques hormis les véhicules agricoles, les cyclomoteurs et les trains de véhicules forains. Sauf l'obligation de circuler à une vitesse d'au moins 70 km/heure, les dispositions qui concernent les autoroutes sont applicables aux routes pour automobiles.

Sur les bandes latérales, si l'arrêt et le stationnement y restent interdits, il est permis d'immobiliser un véhicule pour raison majeure (panne ou menace de panne, accident, malaise du conducteur ou d'un passager...).

13. Arrêt et stationnement.

Ici d'importantes modifications interviennent :

- a) Pour l'arrêt et le stationnement.
Avant un passage pour piétons, il est obligatoire de laisser une distance de 5 mètres.
On ne peut s'arrêter ni stationner à moins de 20 mètres des signaux de circulation lumineux ou non, situés aux carrefours ou en dehors des carrefours; toutefois s'il s'agit de signaux routiers ou de signaux lumineux placés en dehors des carrefours et si le bord inférieur de ces signaux se trouve à plus de 2 mètres au-dessus de la chaussée, le stationnement et l'arrêt des véhicules de moins de 1,65 m est autorisé.

Enfin, il n'est plus jamais permis, sauf sur les chaussées à sens unique, de s'arrêter ou de stationner à gauche dans le sens de la marche.

- b) Pour le stationnement.

Les règles ne sont guère modifiées. Les interdictions de stationner devant certains signaux de circulation deviennent des interdictions de s'arrêter et de stationner. Il est interdit de stationner devant les entrées de parkings comme devant les entrées carrossables d'immeubles.

La distance d'un panneau d'arrêt d'autobus ou de tram où il est interdit de stationner est portée de 12 à 15 mètres.

Il est également interdit de stationner sur la chaussée centrale d'une voie publique qui comporte trois chaussées et, en dehors des agglomérations, sur la gauche des chaussées d'une voie qui en comporte plusieurs et sur le terre-plein qui les sépare.

Notons déjà que ce n'est plus la ligne jaune **continue** qui interdira le stationnement, mais bien la ligne jaune **discontinue**; quant aux signaux d'interdiction de stationner et de s'arrêter, ils ne seront plus valables, comme à présent, devant eux, mais bien, à partir de l'endroit où ils sont placés jusqu'au



carrefour ou jusqu'à l'indication de la fin de leur effet; certains sont valables tant sur la chaussée que sur l'accotement, d'autres sur la chaussée seulement.

Le stationnement alterné semi-mensuel peut être instauré pour toute agglomération par un signal placé à l'entrée de celle-ci en concours avec le signal de début d'agglomération. Il signifie que du 1er au 15 du mois on ne peut stationner que du côté des immeubles portant des numéros impairs et de l'autre côté du 16 au 31.

Quant au stationnement à durée limitée, il est concrétisé comme dans l'ancien code par des zones bleues ou des « rues bleues » ou plus exactement des tronçons bleus et, notion nouvelle dans le code quoique déjà beaucoup utilisée en vertu de règlements locaux, par des parcomètres. Les panneaux additionnels aux signaux interdisant le stationnement pour en limiter la durée sont supprimés. Quant aux signaux marquant le début et la fin de la zone bleue, ils sont totalement modifiés dans leur aspect et leur signification. Nous nous y attacherons davantage lorsque nous expliquerons la nouvelle signalisation.

A l'occasion des dispositions sur le stationnement, le code précise l'obligation de veiller à ne pas gêner ou mettre

en danger les autres usagers en ouvrant les portières, en les laissant ouvertes, en pénétrant ou en sortant d'un véhicule.

14. Les feux.

Par une prescription générale et en tête de chapitre, le nouveau code interdit expressément d'utiliser d'autres feux que ceux qui sont prescrits ou prévus. Le sens complet et exact de cette règle sera fixé, le temps aidant, par la jurisprudence des tribunaux. Elle pourrait en déduire qu'il est notamment interdit de circuler quand il fait clair avec des feux allumés, et plus probablement, que l'automobiliste qui circulera avec ses seuls feux de position allumés « entre chien et loup », ne pourra pas échapper à la contravention en prétextant que la visibilité n'était pas encore tombée en dessous de 200 mètres. Si vous hésitez, quand il fait un peu sombre, allumez plutôt vos feux de croisement.

L'emploi des feux en circulation sur la voie publique et à l'arrêt ou en stationnement n'est pas modifié dans son

fonctionner son avertisseur spécial, l'arrêt n'est plus obligatoire. Il était d'ailleurs souvent contre-indiqué. La nouvelle règle impose de dégager et de lui céder le passage.

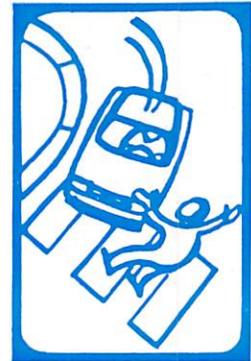
b) A l'égard des autobus quittant leur arrêt, dans les agglomérations.

Si l'autobus fait fonctionner son clignotant, il jouit de la priorité. Mais uniquement à l'égard des véhicules qui circulent dans la même direction.

Glissons ici un conseil aux conducteurs d'autobus. Quand un accident se produit au départ, le conducteur adverse va souvent prétendre que le conducteur n'a pas fait fonctionner son clignotant avant de démarrer, ou qu'il l'a fait trop tard. Ou bien, il affirmera au contraire que le clignotant fonctionnait alors que l'embarquement ou le débarquement des voyageurs n'était pas terminé, ce qui a permis à l'automobiliste de croire que le signal était accidentel et non pas destiné à l'avertir du départ imminent. Et dans la plupart des cas, la preuve sera bien malaisée à faire pour le conducteur de l'autobus, car il lui faudrait des témoins se trou-

Le nouveau texte reproduit en entier et regroupe les dispositions des articles 4 et 8 de l'ancien code. On y trouvera comme nouveauté, l'autorisation expresse d'utiliser simultanément tous les clignotants et aussi le feu portatif clignotant (ou rotatif) jaune-orange. On notera aussi que, dans les agglomérations, si la distance de 30 mètres pour le placement du triangle de danger ne peut pas être respectée, on pourra raccourcir cette distance jusqu'à placer le triangle sur le véhicule même.

Le texte nouveau règle aussi une source d'opinions divergentes à savoir : fallait-il ou non utiliser le triangle sur les autoroutes, en cas d'immobilisation involontaire sur la « bande des pneus crevés ». Maintenant, la réponse est affirmative : ce triangle doit être posé dès que le véhicule ne peut être rangé qu'à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits ; et c'est bien le cas. Un regret cependant : pourquoi l'apposition du triangle sur le véhicule même quand il est rangé à un tel endroit n'est-il pas autorisé ? Bien sûr



ensemble. Les textes sont mieux groupés et beaucoup plus clairs que dans l'ancien code, ce qui vous facilitera la découverte de la solution dans le code lui-même si vous vous posez une question.

Insistons cependant sur les feux de brouillard. Alors que les feux de brouillard avant restent facultatifs, un ou deux feux de brouillard arrière deviennent progressivement obligatoires sur tous les véhicules automobiles : les véhicules de moins de cinq ans en seront équipés au plus tard dès le début de 1977 (*). L'usage du feu de brouillard arrière est **imposé** en cas de brouillard, de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 mètres environ ; tandis que les feux de brouillard avant **peuvent** être employés en cas de brouillard ou de chute de neige ainsi qu'en cas de forte pluie, alors que dans ce dernier cas, le ou les feux de brouillard arrière doivent être éteints.

15. Comportement à l'égard de certains usagers.

a) A l'égard des véhicules prioritaires.

A l'approche d'un véhicule de police, de pompiers ou d'ambulance faisant

avant à l'extérieur et derrière l'autobus : en trouvera-t-il encore après l'accident ? Dès lors, pour que cette priorité ne devienne pas illusoire, le conducteur de bus doit mettre toutes les chances de son côté c'est-à-dire, terminer complètement le débarquement et l'embarquement des passagers puis, les portes étant fermées, faire fonctionner son clignotant et attendre un peu, soit 5 à 10 secondes, avant de démarrer.

16. Dispositions diverses.

Les derniers articles du titre III du nouveau code contiennent des dispositions qui portent sur des objets divers qui concernent les usagers de la route ou certains d'entre eux. Il s'agit surtout des points qui n'ont pas pu être transférés au règlement technique parce que le conducteur peut en encourir une responsabilité s'il ne les respecte pas. Pour leur plus grande part, ces notions et prescriptions sont connues et peu modifiées. Nous nous dispenserons donc de les commenter, tout en vous rappelant que ces prescriptions sont obligatoires et qu'il est donc fortement conseillé de les relire dans le code.

Parmi ces dispositions, nous épingleons spécialement les articles 51 et 53 qui prescrivent le comportement à tenir en cas d'accident ou de panne.

cela n'empêche généralement pas de le placer à 100 mètres. Mais la nécessité ou même l'utilité n'est guère apparente et, par ailleurs, combien de temps y restera-t-il debout, non loin du passage de véhicules rapides qui vont le plaquer au sol par leur déplacement d'air ?

Précisons encore que l'usage de tous les clignotants simultanément est une mesure de précaution en cas de panne ou d'accident et non une manière de signaler à la police que l'on stationne à un endroit interdit et qu'on en est conscient !

Enfin, tous les cyclomotoristes savent déjà qu'ils devront porter le casque, et pas n'importe lequel, le 1er octobre 1976 ; ceux qui en possèdent déjà un ne devront en changer que pour le 1er janvier 1982.

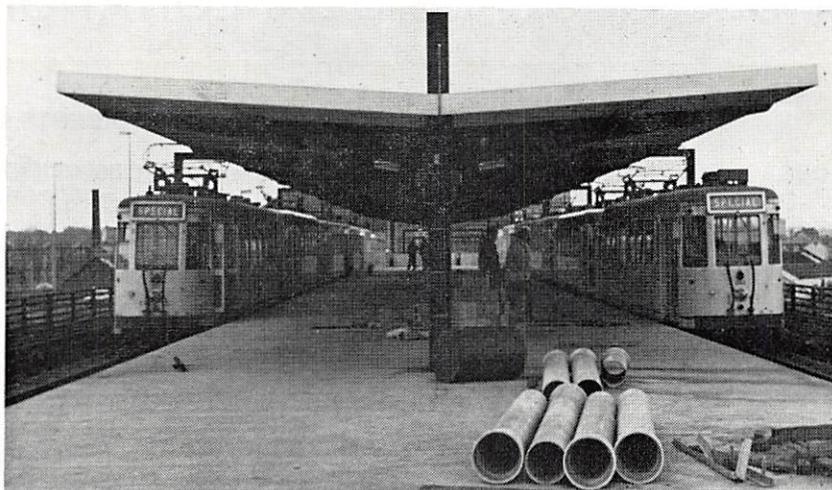
**

Dans un prochain article, nous examinerons les nouveaux signaux de circulation ou leur signification nouvelle éventuelle, tant les signaux lumineux que les autres signaux routiers et les marques routières.

(A suivre)
L. COLLINS,
conseiller juridique.

(*) Voir l'arrêté royal du 2 janvier 1976.

Semi-métro de Charleroi



La station « Sambre », avec les 12 motrices mises en place pour les essais.

La construction de la première section du réseau de semi-métro de Charleroi est maintenant achevée. Il s'agit de la liaison entre la gare du Sud et la station Ouest, comportant le viaduc de 700 m qui franchit notamment la Sambre.

La pose de la suspension caténaire a été effectuée par autorail-tracteur (ART 89) au début du mois de mars 1976. La première motrice électrique (S9041) circula le 19 mars 1976 avec

des wagons chargés de rails, qui furent déposés sur les trottoirs de la station « Sambre », et sur deux travées, pour permettre les essais de résistance du viaduc.

Ces essais, qui ont vu aussi la mise en place de 12 motrices, pendant 48 heures, sur la travée centrale, eurent lieu pendant les vacances de Pâques.

En attendant la mise en service de nouveaux types de tramways, dont la commande sera passée à brève

échéance, la S.N.C.V. a réalisé la transformation des voitures nécessaires (31 motrices du type S et 12 remorques, équipées pour permettre l'accès alternatif aux quais hauts des ouvrages du semi-métro et aux arrêts habituels).

L'inauguration officielle et la mise en exploitation du nouveau tronçon de voie ne sauraient plus tarder. Ce sera la première fois que la Société nationale desservira un tronçon de voie faisant partie d'un réseau de semi-métro.

MATERIEL ROULANT FERRE ELECTRIQUE Nouvelle numérotation

Depuis le 1er janvier de cette année, le matériel roulant ferré électrique de la Société nationale a été pourvu de nouveaux numéros, ce que certains de nos lecteurs auront déjà remarqué. Tout comme nos autobus, ce matériel porte maintenant un numéro de quatre chiffres. Bientôt, ce sera le tour à nos voitures de service sur route d'être dotées d'un numéro avec le même nombre de chiffres. A noter que le matériel se trouvant sur le réseau des « Grottes de Han », au Musée de Schepdaal et au « Tramway touristique de l'Aisne » n'est pas renuméroté.

La nouvelle numérotation a été adoptée dans un but d'uniformisation, certes, mais principalement en vue de simplifier et de faciliter les divers travaux de gestion et d'administration auxquels l'utilisation du matériel roulant donne lieu.

Voici la liste des différents types de matériel électrique et les nouveaux numéros correspondants.

TYPE	NUMEROS	NOMBRE DE VEHICULES
A. Motrices électriques.		
1. TS 1 : type S, à sens unique	9000 à 9003	4
	9005 à 9018	14
	9020 à 9028	9
		— 27
2. TS 2 : type S, à deux sens de marche	9030 à 9072	43
	9074 à 9116	43
		— 86
3. TS 3 : type S, à deux sens de marche, pour prémétro	9120 à 9150	31
4. T.N. : type N	9270 à 9287	18
5. T.Sd. : type Standard	9290 à 9294	5
6. T.M.E. : type Motrice-échelle	9295	1
7. T.M.PL. : Motrice à patins pour planer les rails	9297 à 9299	3
	Total	171
B. Remorques.		
1. T.N. : type N : Motrice T.N. transformée	9440 à 9465	26
	9484 à 9534	51
2. T.Sd. : type Standard	9536 à 9541	6
		— 57
3. T.BC : type Braine-le-Comte	9550 à 9563	14
4. T.S. 3 : type S - Motrice S transformée pour prémétro	9305 à 9316	12
	9300, 9301,	2
5. T.S. 2 : type S	9303	1
		— 3
	Total	112

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Machteld chez De Kegel M. (Gand)

ANVERS

Geert chez Baetens R. (St-Katelijne-Waver)
Ivan chez Willems Gh. (Turnhout)
Cindy chez Brands L. (Hoevenen)
David chez Van Rumst N. (Stabroek)
Ilse chez Van de Zande C. (O-L-Vrouw-Waver)
Tinny chez Van der Veken L. (Oud-Turnhout)
Bart chez Vermeylen J.B. (Baal)

FLANDRE ORIENTALE

Katja chez Hellebaut J. (Lokeren)

HAINAUT

Nancy chez Degroote M. (Morlanwelz)
Delphine chez Dhainaut J.-P. (Hornu)
Vincent chez Wuillaume R. (Lobbes)
Nancy chez Sauvage J.-P. (Marchienne)
Anne-Michèle chez Lefebvre R. (Courcelles)

NAMUR - LUXEMBOURG

Stephane chez Fayt F. (Mehaigne)
Fabian chez Dumont D. (Florée)
Sophie chez Micha D. (Bouillon)

LIEGE

Didier chez Carli B. (Montegnée)
Thierry chez Cesar R. (Grâce-Hollogne)
Magali chez Frerot M. (Dison)
Laurence chez Klippert H. (Visé)
Marcel chez Marx L. (Boirs)
Isabelle chez Detilloux E. (Grâce-Hollogne)

BRABANT

Guy chez Noël N. (Lot)
Corry chez Maroten H. (Vlezenbeek)
Kristel chez Van Ossel J. (Humbek)
Erica chez Rosier J. (Woluwe-St-Lambert)

LIMBOURG

Kurt chez Bauduin L. (Bree)

FLANDRE OCCIDENTALE

Isabel chez Maerten I. (Ypres)
Sophie chez Haerincq D. (Knokke-Heist)
Dorine chez Wayne J. (Oostduinkerke)
Axel chez Debou Fernand (Dixmude)
Cindy chez Depoorter R. (Ostende)
Inge chez Doom G. (Beerst)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle Wyns A. a épousé Matheys Chr.

ANVERS

Quiryne J. a épousé Mlle Nevelsteen R.
Blockx L. a épousé Mlle Dresselaerts M.
Van Eekelpoel Fr. a épousé Mlle Kerkhofs H.

FLANDRE ORIENTALE

Bellinck M. a épousé Mlle Van Coppenolle M.
Van Hamme Fr. a épousé Mlle Sachem M.-Th.

HAINAUT

Lefebvre R. a épousé Mlle Neuchon N.
Tumerelle D. a épousé Mlle Mahieu M.
De Witte D. a épousé Mlle Neukermans Fr.

LIEGE

Meunier Chr. a épousé Mlle Poitoux M.

BRABANT

Schaerlaeken J. a épousé Mlle Hermans Ph.
Van den Branden J. a épousé Mlle Van Belle M.
De Laet G. a épousé Mlle Coel P.

LIMBOURG

Tielens H. a épousé Mlle Raymaekers I.

FLANDRE OCCIDENTALE

Coucke Chr. a épousé Mlle Rycx M.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mars et avril 1976

	Années de service
ANVERS	
De Belder L., conducteur él.	44
Melis F., receveur	20
FLANDRE ORIENTALE	
De Sutter E., conducteur-rec. AB	34
Lippens K., ouvrier qualifié	31
Migom M., conducteur-rec. AB	25
Spriet V., conducteur-rec. AB	26
Thoorens V., premier commis	34
HAINAUT	
Buchet F., conducteur AB	36
Hanquet O., 1er ouvrier qualifié	35
Remy L., receveur	38
André C., receveur	42
Cohy A., conducteur él.	47
Lavenne R., ouvrier qualifié	46
NAMUR-LUXEMBOURG	
Decamp C., 1er ouvrier qualifié	35
Genon M., ouvrier qualifié	38
BRABANT	
Daron L., receveur	42
Gelenne J., chef de mouvem. 2 ^e cl.	46
Gille P., ouvrier qualifié	47
Matthijs P., ouvrier qualifié	36
Theunis L., ouvrier qualifié	47
Vanpee V., conducteur-rec. AB	41
Piron G., receveur	38
Tailleur J., 1er ouvrier qualifié	33
Vander Meulen J.-B., conducteur él.	43
Wolfs P., receveur	48
FLANDRE OCCIDENTALE	
De Bruyne A., conducteur AB	35
Snauwaert J., chef de mouv. 1 ^e cl.	41
D'Haene J., conducteur-rec. AB	45

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
FLANDRE ORIENTALE	
Platteeuw J., ouvrier qualifié 1ère cl.	64
HAINAUT	
Queriat M., receveur	42
LIEGE	
Mulquet J., commis	60
FLANDRE OCCIDENTALE	
Lemmens M., receveur	30

ALLOCATAIRES

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

ADMINISTRATION CENTRALE	
Denis J., chef de division	101
Leclercq G., rédacteur ppl.	86
ANVERS	
Hendrickx F., ouvrier qual. 1ère cl.	89
Nys M., conducteur él.	64
Huybrechts J., conducteur-rec. AB	59
Coppens J., ouvrier qual. 1ère cl.	75
De Wit B., ouvrier qualifié	76
Beerts P., conducteur él.	78
FLANDRE ORIENTALE	
De Bruycker O., conducteur-rec. AB	67
Van de Putte A., receveur	76
HAINAUT	
Urbain E., receveur	73
Carpentier R., brigadier	73
Verstraeten L., receveur	64
Remacle F., receveur	68
Colarte E., receveur	76
Van San J., ouvrier qualifié	75
NAMUR-LUXEMBOURG	
Lobbestael C., contremaître 1 ^e cl.	85
Koeune A., ouvrier semi-qualifié	63
LIEGE	
Hautecler J., conducteur AB	72
Schoefs L., receveur	73
Simon J., chef piocheur	89
Herpers J., commis sél. 1ère cl.	65
Mottar G., ouvrier qualifié	65
Collas P., ouvrier	71
Leburton G., contrôleur	73
BRABANT	
Roggeman Ch., chef receveur	92
Huybrechts J., freineur	72
Brichau J., receveur	67
De Backer J., receveur	63
Kirsch F., ouvrier qual. 1ère cl.	88
Claes P., chef receveur	84
Mattheys P., ouvrier d'élite	84
Vanderslycke J., ouvrier qual. 1 ^e cl.	84
LIMBOURG	
Vandevorst L., brigadier	87
Hermans C., piocheur	74
FLANDRE OCCIDENTALE	
Coucke C., conducteur él.	94
Dupon M., receveur	82
Hubert O., conducteur él.	78
Coopman B., receveur	81
Devulder C., commis auxiliaire	88

Administration Centrale

Dans « Nos Vicinaux » de novembre-décembre 1974 (n° 173), nous avons consacré un article au centenaire vicinal, M. Joseph Denis.

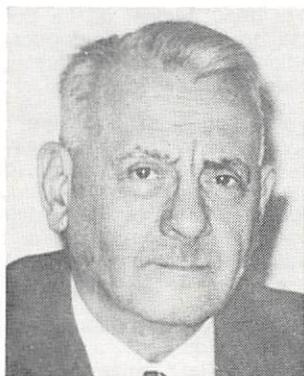
Nous avons le regret d'informer nos lecteurs que M. Denis est décédé le 1er février dernier. Nous présentons nos vives condoléances à sa famille.

En vue de pourvoir à des remplacements et à des transferts, il fut procédé à l'engagement de Mlle M. Mertens, poinçonneuse (direction IG) le 16-3-1976, M. M. Van Ussel, rédacteur temporaire (service S/Ass), Mlles B. Schaerlaeken et F. Fumier, poinçonneuses (direction IG), le 1-4-1976.

Anvers

M. H. BONGERS,
sous-chef de bureau,
est à la retraite.

M. Henri Bongers a été mis à la retraite le 1-2-1976, après une carrière bien remplie et exactement 35 années de service (1-2-1941).



Il débuta en qualité de commis à la direction du Groupe, fixée encore à Zurenborg à ce moment. Le 1-1-1947, il fut affecté au nouveau service « Assurance-Loi ». Il fut promu commis de 2e classe le 1-1-1948. Au 1-12-1958, il fut désigné comme chef des magasins centraux à Merksem et promu sous-chef de bureau un mois plus tard.

Les membres de la direction, ses chefs immédiats et ses collègues prirent officiellement congé de lui le 30 janvier dernier. Dans son allocution, M. Op de Beeck, inspecteur principal adjoint, n'avait que des éloges pour la ponctualité de M. Bongers. Après la

partie officielle de la fête, on leva le verre de l'amitié dans la meilleure ambiance.

Nous souhaitons encore beaucoup d'années de bonheur à M. Bongers et à son épouse.

Flandre Orientale

Le 1-4-1976, M. A. Nachtergaele, chef de service de 1ère cl., est arrivé du Groupe de Flandre Occidentale. M. R. Coeckelberghs, commis, a été recruté pour la Comptabilité, le 16-4-1976.

Hainaut

Deux commis ont été embauchés pour le service T/AT : le 1-3-1976, M. G. Wilmart et le 15-3-1976, M. D. Caudron.

Namur - Luxembourg

M. V. Petit, rédacteur, a été transféré de l'Administration centrale le 20-4-1976.

Liège

Gravement malade depuis le 13 septembre 1975, M. Mulquet J. est décédé le 22 mars 1976, à l'âge de cinquante-neuf ans.

Entré en service le 29-4-1941, il fut occupé au service des Voies et Travaux, successivement aux dépôts de Verlainne et de Rocourt.

A la suite de réformes de structure, il fut nommé commis, le 1er janvier 1965, au service des Ateliers de Liège Saint-Gilles.

Il laisse auprès de ses collègues et de ses chefs le souvenir d'un employé consciencieux et dévoué. Nous présentons à sa famille nos sincères condoléances.

Au service T/AT, deux commis sont entrés en service le 1-3-1976 : MM. M. Desormeau et D. Pirotte.

Brabant

Le 1-3-1976, une nouvelle recrue, Mlle A. Rochette, commis aux Recettes-Abonnements, a été accueillie.

Limbourg

La retraite de M. F. BRAUNS,
1er contrôleur.

M. Frans Brauns quitta en toute simplicité la direction du Groupe le 1er février dernier, date de sa mise à la retraite.

Né le 10-11-1914, il commença sa carrière à la Société comme receveur le 14-1-1946. Il comptait à ce moment déjà 11 années de service comme militaire de carrière. Il fut nommé receveur le 1-8-1957. Promu contrôleur le 1-1-1959, il fut chargé de la surveillance des lignes dans le secteur Hasselt - Saint-Trond et Heers-Tongres - Hasselt.

En raison de sa connaissance de toutes les lignes vicinales et de sa grande minutie, on lui confia, en outre, à la direction du Groupe, les travaux d'établissement des horaires et la mise à jour de ceux-ci aux points d'arrêt. Il obtint sa promotion comme premier contrôleur le 1-7-1975.

Ces dernières années, la santé de M. Brauns laissa un peu à désirer. Nous espérons qu'elle se rétablira entièrement. A la direction, le départ de ce collaborateur compétent, dont l'amabilité et la sérénité étaient appréciées par tous, se remarquera. Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite.

Flandre Occidentale

M. A. Reyngoudt, commis, est venu du Groupe de Flandre Orientale le 1-3-1976.

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. Vanderfaillie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Vers la C.R.A. en tram

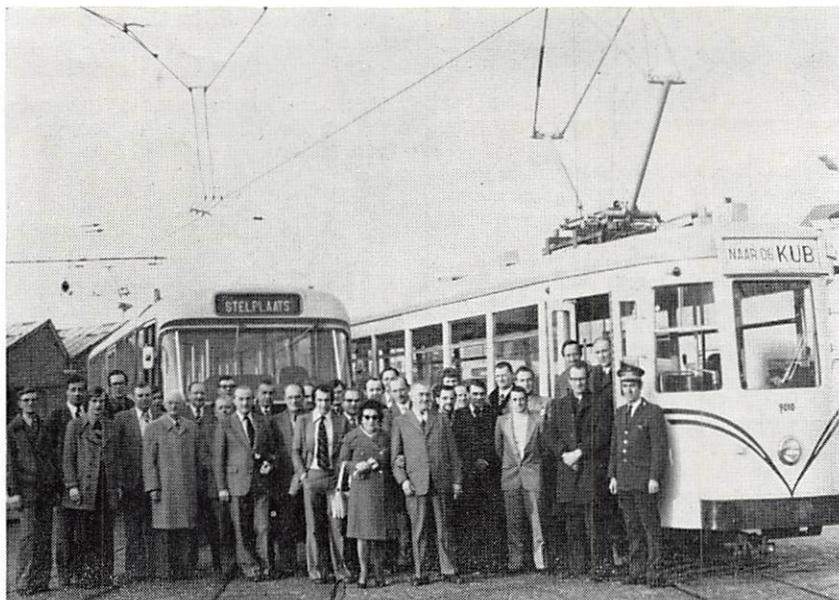
M. J. SNAUWAERT,
chef de mouvement de 1ère classe,
prend sa retraite

Le 19 février 1976, le Groupe de Flandre Occidentale a pris congé, de façon originale, d'un agent très méritant, apprécié par ses chefs et estimé de ses collègues et du personnel.

Du dépôt d'Ostende partit une motrice portant un film « Naar de K.U.B. » (Vers la C.R.A.), ayant à son bord MM. Vervaet, ingénieur principal-chef de Groupe, Keygnaert, ingénieur principal adjoint, Knockaert, inspecteur principal adjoint, et plusieurs autres fonctionnaires et employés.

A l'arrivée à l'arrêt « Ostende Quai », M. Vervaet salua M. Snauwaert et son épouse, lesquels prirent place dans la motrice, qui retourna au dépôt, où se tint la cérémonie d'adieu.

M. le chef de Groupe retraça la belle carrière de « Jef », qui débuta, en qualité de receveur temporaire le 18-6-1928 et fut occupé uniquement pendant la saison, jusqu'en 1945, année où il entra définitivement en service. Il fut nommé contrôleur en 1951, ensuite chef de mouvement de 2e classe et, à partir de 1965, chef de mouvement de 1ère classe.



Au dépôt d'Ostende, M. Snauwaert et son épouse sont bien entourés à l'occasion de son départ en retraite.

Au cours de sa longue et fructueuse carrière, s'étendant sur 48 années, il s'était pour ainsi dire identifié avec le tram de la côte et ses difficultés d'exploitation particulières.

Après avoir souligné les nombreuses qualités de l'intéressé, des fleurs furent offertes à son épouse et plusieurs ca-

deaux lui furent remis. Suivit une réception très réussie.

Nous souhaitons à M. et Mme Snauwaert encore beaucoup de satisfactions pendant de nombreuses années et nous espérons qu'il pourra maintenant se consacrer pleinement à ses diverses collections.

Des tramwaymen exposent des antiquités



Au centre, M. Herlemont, commissaire à la S.N.C.V. A sa gauche, M. Etienne, ingénieur et M. Desmecht, secrétaire national adjoint à la C.G.S.P.

Pour la première fois dans son histoire, le dépôt vicinal de La Louvière a abrité, du 6 au 15 mars derniers, une exposition d'antiquités rassemblées par le personnel du dépôt.

M. Herlemont, commissaire à la S.N.C.V., honora de sa présence l'inauguration de cette exposition, qui se déroula le 5 mars devant tout un aréopage vicinal hennuyer, des délégués syndicaux et les contrôleurs et moniteurs du dépôt, accompagnés de leurs épouses.

Afin d' étoffer l'exposition, cinq peintres amateurs du dépôt avaient installé leurs toiles à la cimaise du hall d'entrée. On put ainsi admirer les peintures des agents Papeux, Galez, Bauwens, Lance et Portier, avant de pénétrer dans la salle d'exposition.

Parmi la multitude des antiquités présentées, nous avons relevé au hasard quelques pièces rares ou curieuses : un vélo-pède en bois, un accordéon de la belle époque, un ancêtre de la machine à écrire, un coffret métallique d'un sous-marin allemand de la guerre 14-18.

Dépassant nettement les espérances des organisateurs, l'exposition connut un vif succès auprès de la population du Centre et contribua largement à faire revivre le passé de la région.

LES LONGUES CARRIERES



F. Vanden Abeele
a débuté le 23-9-1931 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère classe à Anderlecht.



F. Vandenbosch
a débuté le 7-10-1931 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur électrique à Louvain.



J. Demuyck
a débuté le 21-6-1931 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Hamme (arr. Termonde).



Ph. Van Eembeek
a débuté le 7-4-1930 et a été mis à la pension comme premier ouvrier d'élite à Anderlecht.



E. De Mulder
a débuté le 17-8-1931 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur électrique à Wemmel.



J. De Grande
a débuté le 10-4-1928 et a été mis à la pension comme premier chef piocheur à Ostende.

Il trouva 84.185 F



Régulièrement, des agents de la S.N.C.V. trouvent des sommes d'argent ou des objets divers dans nos trams, autobus, ou installations. « Nos Vicinaux » relate toujours ces actes de probité avec beaucoup de plaisir, car ils méritent bien une citation spéciale.

Mais il est tout à fait exceptionnel de trouver une somme aussi importante que celle dont nous faisons état dans le titre de cet article. C'est ce qui arriva à notre conducteur-receveur AB Marcel Higuët, de Wanfercée-Baulet, lorsqu'il était en service sur la ligne d'autobus effectuant, à partir de Châteleineau, « la grande boucle de la Basse-Sambre ».

Quand il vit un panier oublié dans son autobus, il ne se douta encore de rien. Mais en l'examinant, il trouva, parmi divers objets, un portefeuille bourré de billets de banque. Ayant prévenu aussitôt son dépôt d'attache, à Châtelet, on lui demanda de venir y remettre le panier et son « trésor », dès la fin du trajet en cours. Quand on en fit le compte, on arriva à un total de 84.185 F. L'heureux propriétaire a pu être remis en possession de son bien grâce à l'honnêteté de M. Higuët.

Nous tenons à le féliciter et l'assurons qu'il peut avoir la satisfaction du devoir accompli et qu'il s'est procuré l'estime de tous les gens honnêtes. A

travers lui, notre hommage va évidemment aussi à tous les autres membres du personnel qui se signalent par leur probité.

La Croix-Rouge de Belgique fait appel à de nouveaux donneurs de sang

Chaque année, le Service National du Sang de la Croix-Rouge de Belgique se trouve confronté avec une grave pénurie en sang frais pendant les mois de juillet et d'août. En effet, si le nombre d'opérations et d'accouchements reste stationnaire, celui des accidents de la route augmente en cette période, tandis que les donneurs de sang se font plus rares à cause des vacances.



La Croix-Rouge de Belgique, par le truchement d'une campagne nationale d'information, souhaite sensibiliser la population à ce problème et recruter, principalement parmi les jeunes, de nouveaux donneurs de sang occasionnels. Au cours de cette campagne, le petit personnage « Globulus », symbolisant graphiquement une unité de sang, sera largement répandu parmi le public.

C'est la mascotte de la transfusion sanguine. Elle représente la volonté de sauver une vie et la générosité d'un

donneur de sang bénévole et anonyme. Il y en a déjà 450.000 en Belgique, mais ils ne suffisent pas à la tâche.

En juillet et août, la Croix-Rouge est à toute heure sur la brèche, au service de tous.

Championnat cycliste du Hainaut

Le championnat du Hainaut qui s'est disputé pour la première fois le 24 avril dernier, entre Mons et Hyon, a connu un franc succès.

Ils étaient à 23 pour la course des « plus de 35 ans ». Sous l'impulsion de J. Balcaen et de E. Farazijn, 11 hommes se retrouvèrent en tête à la fin du 3e tour. Au 4e tour, malgré un vent debout sur certaines parties du parcours, J. Balcaen, décidément très en forme, faussa compagnie à ses compagnons d'échappée et effectua en solitaire les 4 derniers tours (40 km en 1 h 14'). A l'arrivée, il avait 1'45" d'avance sur E. Farazijn et 2'50" sur le groupe de chasse. J. Degaspari, du dépôt de Charleroi, devint champion du Hainaut.

Le fétiche de la ville de Mons pour le dépôt le mieux représenté alla au dépôt de Hasselt.

Pour la course des « moins de 35 ans », sur 75 km, 29 concurrents se présentèrent au départ. Au 2e tour, le peloton ne comptait déjà plus que 18 hommes. Au 3e tour, G. Farazijn s'échappa, mais il fut rejoint par six coureurs au 7e tour. Au 8e tour, seuls Rosseel, Farazijn, Van de Woestyne et Andries étaient au commandement. Ceux-ci ne furent plus inquiétés et restèrent groupés pendant les 7 autres tours. Ils se disputèrent la victoire au sprint, qui fut remportée magistralement par Rosseel, du dépôt d'Ostende, avec deux longueurs d'avance.

Le 5e arrivant, L. Wins, du dépôt d'Eugies, conquiert le maillot de champion du Hainaut.

Le fétiche de la ville de Mons, attribué au dépôt le mieux représenté, revint également au dépôt de Hasselt.

SERVICE GENERAL DE SECURITE, D'HYGIENE ET D'EMBELLISSEMENT DES LIEUX DE TRAVAIL

27e SEANCE ANNUELLE

Le 13 avril dernier, le Service général de la Sécurité a tenu, à l'Administration centrale, sa réunion annuelle traditionnelle. Les délégués des équipes et des services lauréats de l'exercice 1975, ainsi que les membres du Service général, étaient au rendez-vous.

La réunion était présidée par M. Storme, Président du Conseil d'administration. Il était entouré de MM. Monchy, Administrateur, Van Autgaerden, Directeur général, Valcke, Inspecteur général, Henrard, Directeur des Services Techniques, Cornellie, Directeur du Secrétariat et du Service des Finances, Mornard, Ingénieur en chef et De Coster, Ingénieur en chef. Plusieurs fonctionnaires spécialement intéressés à la sécurité se trouvaient dans l'assistance.

En tant que président du Service général de la Sécurité, M. Valcke, Inspecteur général, ouvrit la séance en remerciant M. le Président Storme et M. le Directeur général pour toute la sollicitude qu'ils portent aux travaux et aux succès du Service général. Il passa ensuite en revue les résultats enregistrés au cours de l'année écoulée.

Résultats de l'exercice 1975.

L'exercice 1975 se solde par une augmentation de 9% des accidents avec chômage, par rapport à 1974. Cette augmentation est due aux résultats du Mouvement et des Voies et Travaux (+ 17% pour chaque service), heureusement tempérée par une réduction méritoire des accidents dans nos ateliers (— 8,3%).

Le nombre d'heures d'exposition aux risques n'a que très légèrement augmenté (il est passé de 10.672.000 à 10.745.000), de sorte qu'il ne fournit pas une explication suffisante à cette augmentation. Par contre, nous avons été amenés à engager quelque 780 nouveaux agents contre 624 en 1974 et une moyenne de 450 les années précédentes. C'est dire que le nombre de débutants a été anormalement élevé en 1975, et une étude récente a montré qu'au cours de sa première année de service, un jeune travailleur sur 10 est victime d'un accident. Compte tenu de cet élément, les résultats de 1975 ne sont pas alarmants. Il s'agira cependant de rester sur vos gardes et de contribuer dans toute la mesure de vos moyens à la campagne organisée cette année pour promouvoir la sécurité des jeunes.

Le nombre total des accidents, avec et sans chômage, a augmenté de 13,5%, avec aggravation dans tous les services, la plus forte se présentant aux Voies et Travaux (+ 60%) et la moins forte dans nos ateliers (+ 5%).

Quant au taux de gravité, il a diminué de 1,69 en 1974 à 1,30 en 1975, de sorte que les accidents, plus nombreux, ont eu des conséquences moins graves.

L'année 1975 fut une nouvelle année de records : deux équipes ont dépassé les 1.000 jours sans accident avec chômage, une équipe les 2.000 jours, une équipe les 4.000 jours et, fait unique dans les annales de la Société, une équipe a dépassé les 5.000 jours.

Enfin, je suis heureux de constater que la diminution des accidents sur le chemin du travail enregistrée en 1974 a pu être maintenue en 1975 : leur nombre est resté pratiquement constant et nous n'avons eu aucun décès à déplorer.

Nouvelles dispositions légales.

M. le Président Storme se déclara heureux d'être l'interprète du Conseil d'administration pour féliciter tous ceux qui ont contribué, par leur dévouement et leurs efforts constants, au succès obtenu dans le combat contre le danger. Il attira aussi l'attention sur les nouvelles dispositions légales entrées récemment en vigueur.

Vous avez réussi, malgré l'entrée en service de nombreux jeunes, à maintenir notre coefficient d'accidents du travail sensiblement au même niveau, à savoir : 2,9 accidents par 100 salariés contre 2,8 en 1974. Le taux de gravité est même légèrement inférieur et aucun accident mortel ne fut à déplorer.

Ces derniers mois, de nouvelles lois très importantes au point de vue de la sécurité ont de nouveau été promulguées, parmi lesquelles un nouvel arrêté royal intitulé « Politique de prévention ». De nouvelles tâches sont assignées aux chefs et aux comités de sécurité. Elles concernent principalement l'obligation de prendre les mesures matérielles de sécurité indispensables à la préservation des travailleurs contre les risques décelables inhérents à leur travail et également les mesures nécessaires à l'adaptation du travail à l'homme. Mission peu aisée, sans doute.

Il résulte des statistiques que ce sont les jeunes qui ont enregistré le plus grand nombre d'accidents, ce qui prouve que mon appel de l'an dernier reste d'actualité. J'ai appris avec plaisir qu'une campagne y sera consacrée ce mois-ci.

Au point de vue de la circulation également, de nouvelles dispositions légales seront bientôt d'application. Le 1er mai prochain, le nouveau règlement de la circulation entre en vigueur.

Je lance un appel pressant à tous nos conducteurs, non seulement pour qu'ils en prennent connaissance, mais aussi pour qu'ils l'appliquent.

J'attire surtout l'attention sur les points suivants :
— ne roulez pas à une vitesse exagérée, et certainement pas pour rattraper des retards;



M. le Président Storme remet le Trophée « Président Comte Louis de Lichtervelde », aux mandataires du Groupe de Flandre Orientale, MM. G. De Smet et O. Smet.



La délégation du Groupe de Flandre Orientale, remportant le Trophée avec le plus bas coefficient d'accidents en 1975.

- soyez très prudents aux carrefours, lorsque vous prenez la priorité;
- respectez les signaux et les feux de circulation;
- ne vous laissez pas distraire par des conversations avec les voyageurs;
- bref, concentrez-vous sur la conduite de votre véhicule et respectez le règlement de circulation.

Pour terminer, je voudrais rendre aujourd'hui un hommage spécial aux membres de l'équipe N° 10 (Mouvement Eupen - Warzée) du Groupe de Liège, qui sont parvenus à franchir le cap des 5.000 jours sans accident avec chômage. Souhaitons que d'autres équipes encore puissent suivre ce magnifique exemple.

Importance du facteur humain.

M. le Directeur général insista sur l'importance du facteur humain dans la lutte contre les accidents.

C'est une nécessité impérieuse de soustraire le travailleur au danger par toutes mesures de précautions matérielles possibles. Les actions psychologiques ne peuvent toutefois être négligées, car on risquerait de voir se détériorer le climat de sécurité à la création duquel vous avez contribué durant tant d'années.

Tout accident dans lequel une personne est impliquée a ses caractéristiques propres, dont les éléments déter-



MM. A. Smet et J. Vermeersch, du Mouvement de la Flandre Orientale, congratulés par M. le Président Storme.

minants sont le facteur humain lié à la personnalité du travailleur, combiné avec le milieu dans lequel il œuvre, et le facteur matériel comportant un ensemble d'éléments entourant l'ouvrier. Maintes fois nous l'avons souligné : l'élément humain reste primordial. Poursuivez sans relâche l'action psychologique et mettez tout en œuvre pour maintenir, dans votre entourage, l'esprit de sécurité. Il y va de l'intérêt de chacun d'entre nous.

Notre personnel de maîtrise ainsi que nos instructeurs ont également le devoir de persuader nos travailleurs et nos conducteurs d'exécuter leur tâche en adoptant volontairement une attitude sûre dans le respect des règles de sécurité.

Le Conseil d'administration a été frappé par quelques accidents de circulation très graves qui se sont produits ces derniers temps. La S.N.C.V. a enregistré, l'année passée, 4.726 accidents de circulation contre 4.601 en 1974 et 4.500 en 1973. L'augmentation par rapport à l'exercice précédent est de 2,7%. On peut, en partie, attribuer cette aggravation aux limitations de trafic et de vitesse imposées au début de 1974 par la crise du pétrole; mais la cause principale est à imputer aux nombreux jeunes qui ont rejoint nos rangs.

La S.N.C.V. a recruté, au cours de 1975, 780 agents qui n'ont ni l'expérience de leurs aînés ni le même souci de la responsabilité. Un nouveau règlement de la circulation entre en application à partir du 1er mai prochain. J'invite tous ceux qui, dans notre monde vicinal, quel que soit leur grade, assument la responsabilité de former les jeunes éléments, à tenir rigoureusement compte des nouvelles prescriptions.

Conduire un autobus ou un tram est un acte éminemment social envers les concitoyens qui ont recours au transport en commun.



M. Monchy, Administrateur, complimente les délégués des Voies et Travaux du Brabant, MM. J. Pannus et E. Day.

Nos conducteurs sont des membres d'une communauté. Ils doivent en respecter les lois et règlements, aussi astreignants puissent-ils être, et une de leurs premières obligations professionnelles consiste à n'accomplir aucun acte qui soit de nature à constituer un attentat à la vie et aux biens de leurs semblables.

Ils ne peuvent perdre de vue que tout véhicule automobile, autobus ou tram, est un engin dangereux et non un jouet.

Il faut pouvoir se dominer, en homme civilisé, discipliné, courtois, tel qu'on s'efforce de le faire dans la vie familiale.

Mes chers collaborateurs, je tiens à vous remercier très vivement pour tout ce qui a été réalisé jusqu'à ce jour pour vaincre le danger et j'espère que, demain, vous vous mettrez au travail avec la ferme volonté de promouvoir encore mieux la sécurité au travail à la S.N.C.V., pour le bien-être de notre grande famille vicinale.

La distribution des prix.

Les exhortations et les recommandations des hauts dirigeants de la Société nationale furent écoutées attentivement et saluées d'applaudissements nourris.

La distribution des prix et des primes aux lauréats et la remise du Trophée « Président Comte Louis de Lichtervelde » s'effectuèrent dans la meilleure ambiance.

C'est le Groupe de la Flandre Orientale qui remporta le Trophée, avec le plus bas coefficient d'accidents en 1975.

Les prix des concours Inter-Groupes :

- 1) Mouvement de la Flandre Orientale;
- 2) Voies et Travaux du Brabant;
- 3) Ateliers de Namur-Luxembourg.

Des primes furent attribuées également à vingt-cinq équipes pour des périodes d'au moins 365 jours sans accident avec chômage.

A la fin de la cérémonie, un apéritif fut servi à l'assistance; les délégués se rendirent ensuite au déjeuner qui leur était offert pour la circonstance.



M. le Directeur général Van Outgaerden félicite les représentants des Ateliers de Namur-Luxembourg, M. J. Chaidron et M. M. Sternon.

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 : Dierckx L. (portefeuille + 500 F), Koninckx M. (2.000 F), Schroven C. (1.100 F), Tjalkstraat : De Backer V. (2.000 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : Vercauteren D. (500 F), De Vylder G. (500 F), Pussemier H. (3.380 F).
Hamme : Vergucht F. (2.424 F).
Herzele : De Backer G. (2.500 F).
Kalken : Verstraete I. (montre de dame), Van Hauwermeiren R. (3.770 F).
St-Niklaas : Van de Weghe E. (1.000 F).

HAINAUT

Eugies : Beuriot R. (portefeuille + 834 F).
Tournai : Vanderzippe M. (valise avec magnétophone), Robin H. (sac à main de dame + 2.090 F), Haulotte M. (sac à main + 444 F).

NAMUR - LUXEMBOURG

Andenne : Hemblenne A. (16.720 F).
Ermeton : Pirson M. (sac à main de dame + 535 F + papiers d'identité).
Forville : Decamp E. (650 F).
Havelange : Beaujean R. (1.300 F), Belaire V. (montre de dame).
Martelange : Matern A. (portefeuille + 2.100 F).
Namur : Dabe M. (1.010 F), Grandjean L. (montre), Goblet Ch. (780 F), Jacobs A. (900 F), Wallon J. (2.000 F + chèque de 1.450 F), Noblet J. (montre), Delorge A. (1.100 F), Godfroid F. (993 F), Lambillion (montre de dame).

LIEGE

Bassenge : Wouters (montre-bracelet).
Bressoux : Franssen (1.410 F).
Omal : Barvin (machine à écrire), Pire R. (3.116 F), Mouton (2.242 F), Strauven (500 F).
Rocourt : Closset J. (630 F).

BRABANT

Louvain : Van Sina D. (sac à main + carte d'identité + 1.620 F).
Tielt : Baeken L. (portefeuille + documents + 3.507 F).

LIMBOURG

Bree : Vanderstegen J. (violon + étui), Weytjens G. (portefeuille + 580 F).
Genk : Schrooten V. (serviette en cuir).
Hasselt : Vanham V. (chèque de 500 F).
Koersel : Vanhamel R. (2.850 F), Lathouwers A. (montre de dame).
Lanaken : Aerts J. (nouvelle paire de chaussures), Vincken H. (carnet de chèques).
Maaseik : Weetjens F. (570 F), Kuypers R. (radio portable).
St-Trond : Breels R. (porte-monnaie + 850 F), Holans H. (radio-auto + haut-parleur), Hillaert R. (fourrure de dame).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Allemeersch O. (portefeuille + 1.596 F), Van Mullem J.P. (portefeuille + 1.795 F), Dhondt R. (sac à main + 6.284 F).
Courtrai : Decocker E. (porte-monnaie + 1.006 F).
La Panne : Mouquet H. (porte-monnaie + 809 F).
Knokke : Vandenberghe R. (portefeuille + 14.000 F).
Ostende : Simoen A. (portefeuille + 1.500 F), Brackx A. (porte-monnaie + 1.000 F), Coucke Ch. (sac à main + 35.840 + montre en or), Vanhooren A. (porte-monnaie + 750 F + 16 livres), Willaert K. (portefeuille + 1.350 F).

L'ANNEE DES PAYSAGES, DES PARCS ET DES JARDINS

L'« Année des Paysages, des Parcs et des Jardins » s'inscrit dans une vaste campagne entreprise pour faire connaître le patrimoine touristique exceptionnel de notre pays.

Le Commissariat général au Tourisme a, jusqu'ici, mis en relief les richesses historiques, artistiques et culturelles de nos contrées, à savoir les châteaux, les abbayes, les béguinages, les hôtels de ville, les cathédrales, le folklore, les us et coutumes. Mais la Belgique est aussi un pays d'eaux et de forêts, de plages et de bruyères, de rochers et de rivières. C'est un pays où la nature est aimée par ses habitants au point qu'ils s'en sont inspirés pour le raffinement de leurs plus nobles demeures et pour l'embellissement de leurs cités.

Dans le cadre limité de notre chronique, nous nous en tiendrons dès lors à quelques considérations générales sur les parcs et jardins historiques.

À côté des jardins sauvages existant dans la nature, l'homme a senti le besoin, pour donner libre cours à son besoin d'expression, de créer des jardins à l'image de ses rêves et de ses nostalgies, de ses aspirations et de ses déceptions. Ces jardins, qui sont l'expression d'un moment de civilisation, nous apportent un message humain et témoignent des dispositions d'un peuple envers son milieu naturel, son climat, son sol, ses sources.

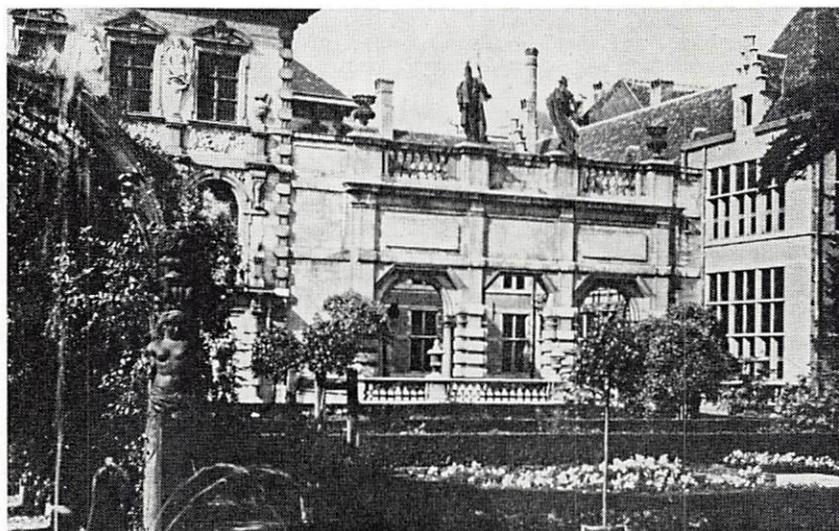
On ne peut considérer les jardins uniquement comme des « espaces verts » ou des coins de nature; on négligerait une des significations essentielles attribuées au « jardin histori-

que ». Celui-ci est le témoin d'une époque, est représentatif d'un style et peut être une œuvre d'art, tout comme une abbaye, une cathédrale ou un hôtel de ville. Il a été conçu comme toute autre œuvre d'art et diffère d'un jardin sauvage autant qu'une cantate de Bach du chant des oiseaux, qui a pourtant pu l'inspirer. Les jardins sont, en quelque sorte, des chambres de plein air, des espaces clos et restreints, qui complètent, en général, la demeure, l'abbaye ou le château dont ils dépendent. Selon une définition donnée, en 1971, au premier colloque international relatif aux jardins historiques, à Fontainebleau, « un jardin historique est une composition architecturale et végétale qui, du point de vue de l'art et de l'histoire, présente un intérêt public ».

Dans l'histoire des jardins, beaucoup de styles sont à relever. Le jardin d'agrément existe depuis l'Antiquité. Les jardins suspendus de Babylone, une des sept merveilles du monde, ont démontré de quelle science et de quels soins ils pouvaient faire l'objet. Ils étaient constitués de toutes sortes de fleurs et d'arbres fruitiers; du haut des ziggourats (temples), on pouvait admirer des jardins paradisiaques conçus à l'image du jardin céleste qu'ils reliaient à la terre.

Par l'Egypte, les jardins de Mésopotamie ont influencé ceux de la Grèce et de Rome : l'Egypte avait ses jardins de plaisance et la Grèce et Rome eurent des jardins splendides, où l'if et le buis taillés cachaient de petits temples et des pavillons de repos.

Les jardins perses, avec ceux de l'Inde les plus anciens du monde (2.000 ans avant J.C.), ne sont connus



Antvers : la « Maison Rubens » (Cliché C.G.T. - Photo Dédé).

que par quelques documents extrêmement rares. Ils arrivèrent à une grande croissance du temps de Darius et de Xerxès. Le principe qu'on pouvait retrouver dans tous ces jardins est celui de la répartition en un réseau de carrés réguliers.

Ce sont les Arabes qui, par leurs conquêtes, ont étendu l'influence des jardins perses jusqu'en Espagne. Avec leurs fontaines surélevées, amenant pour ainsi dire l'eau à la bouche et procurant une ombre bienfaisante à l'intérieur d'un enclos, ces jardins hédonistes étaient créés pour un type d'homme « qui grandit dans l'ascétisme, meurt dans la volupté » (L'homme et ses jardins, Benoist Mechin). Cette influence se fit sentir jusqu'à la fin du 15^e siècle, à la chute du royaume maure de Grenade en 1492, sous Isabelle la Catholique.

Pendant la Renaissance, les rois de France iront chercher en Italie le type de jardins dits Renaissance : échelonnés en gradins, ornés de statues, avec des terrasses offrant de belles vues. A la différence des jardins français ultérieurs, avec leurs masses de verdure géométriques, l'arbre y avait une valeur propre et il arriva de le trouver entièrement isolé, en dehors de tout autre contexte (Tivoli). Le jardin français classique constitue l'aboutissement de cette évolution : on ne trace plus de carrés mais des rectangles développés qui s'ouvrent, se simplifient et sont rehaussés par des décorations. A Chenonceaux, la diagonale fait son apparition.

Versailles forme le sommet de cette évolution. Le parc y fut aménagé d'après la formule qui a reçu le nom de « jardin français ». Au 18^e siècle, il fut adopté par toutes les cours d'Europe. La nature y était ordonnée comme une architecture.

De leurs voyages en Chine, les Anglais ramenèrent l'idée du jardin chinois, avec ses pavillons, rochers et

autres « fantaisies chinoises ». De Chine, d'Australie, de partout, on amena des fleurs, la plupart sauvages. Le style caractéristique anglais est le propre de jardins composés de pelouses, de cours d'eau, et de bosquets disposés sans symétrie apparente sur un terrain vallonné, en veillant cependant à garder quelques percées entre les massifs de verdure. Certains parcs, enfin, combinent le style anglais et le style français : des plates-bandes, des allées et des parterres à la française entourent l'édifice, tandis que des bosquets et des pelouses vallonnées s'étendent au loin...

Parmi les quelque deux mille jardins historiques éparpillés dans le monde, le Commissariat général au Tourisme en a retenu vingt-deux en Belgique, quatorze privés et huit publics. Ce sont, pour ce qui concerne les jardins privés : Belœil, Annevoie, Freyr, Attre, Jehay, Fanson, Leeuwergem, Aigremont, Bouchout-Moretus, Hanzinelle, Waleffe, le labyrinthe de Loppem, Le Roeulx, Nokere. Comme parcs publics, il y a : le Parc de Bruxelles, Mariemont, Gaasbeek, Tervuren, Middelheim, le jardin de la Maison de Rubens, celui de l'Abbaye de la Cambre et le Jardin botanique national de Belgique, à Meise-Bouchout.

Du temps où les jardins furent le plus en faveur en Belgique, l'époque des Archiducs Albert et Isabelle, il ne subsiste plus que quelques témoignages. Les jardins cités ici permettent cependant de se faire une idée de la diversité des styles. En effet, la Belgique a suivi les modes de l'étranger, tout en conférant à ses jardins un caractère propre de force, de solidité et de séduction.

Nous conseillons à nos lecteurs de profiter de cette année des paysages, des parcs et des jardins pour aller à la découverte des traits distinctifs que notre pays a su apporter au charme de l'Europe.

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

TRAMBUS : J'observe de près vos manœuvres aux arrêts. Quelques accidents graves se sont, en effet, de nouveau produits ces derniers temps, lors de la montée et de la descente des voyageurs. En fait, cela ne devrait JAMAIS arriver.

CONDUCTEUR - RECEVEUR AB : Je pense que je suis quand même toujours prudent, chef.

T. : C'est vrai ! mais ce n'est pas suffisant. Il faut REDOUBLER de vigilance quand on quitte un arrêt et observer rigoureusement les règles ci-après :

1. avant de fermer les portes, vérifier si plus personne ne monte dans la voiture ou n'en descend ;
2. ne jamais démarrer précipitamment ; il est préférable de perdre quelques secondes que d'occasionner un accident grave.

C. : On en tient compte, chef.

T. : Et pourtant, nous recevons beaucoup de plaintes relatives à des vitesses et à des freinages excessifs et dangereux. Récemment encore, une dame de 78 ans est tombée, à la suite d'un freinage brusque du conducteur. Et le même accident arriva à une autre personne, au cours du même trajet, quelques minutes avant que la dame ne fût victime de la conduite irréflectie du conducteur.

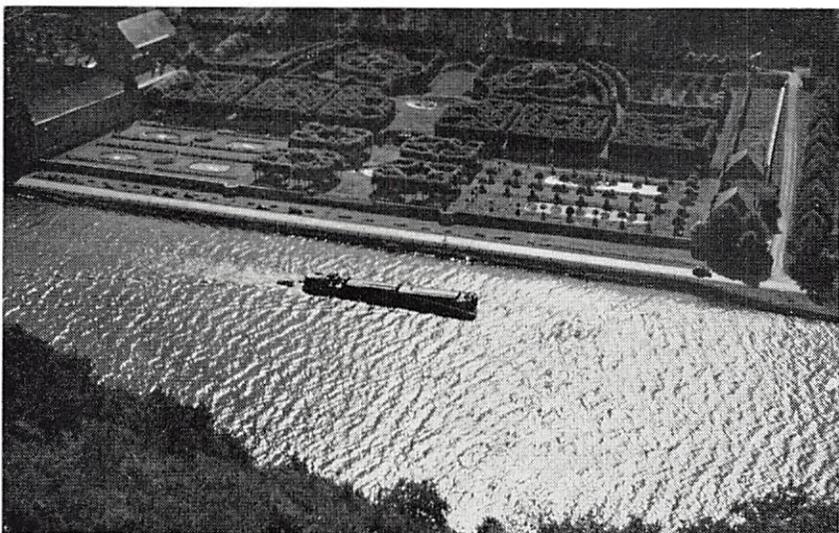
C. : Oui, mais on ne fait pas toujours ce qu'on veut. On est parfois obligé de freiner d'une façon brusque. Nous savons bien que la sécurité dans la circulation doit être notre premier souci et que nous ne pouvons agir avec étourderie.

T. : D'accord ! Mais tous ceux qui conduisent une voiture savent aussi qu'on peut régler sa vitesse dans la circulation sans être obligé de passer continuellement et brutalement de la pédale de gaz à la pédale de freinage. La conduite d'un autobus n'a rien à voir avec une course automobile.

C. : Là, je partage votre avis. Mais que doit-on faire quand on a du retard ?

T. : Je m'attendais à cette question.

Même dans ce cas, une conduite réfléchie passe avant une course effrénée. Quand on assure un transport public, il faut, en premier lieu, transporter les voyageurs en toute sécurité d'un point à un autre. Et cette sécurité doit être effective aussi bien lorsqu'ils sont dans la voiture que pendant la montée et la descente.



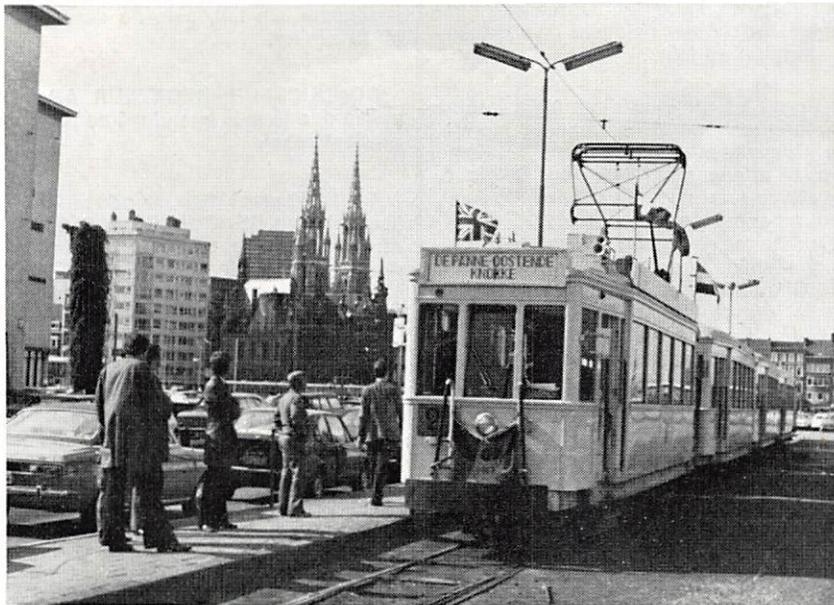
Freyr : la Meuse (Cliché C.G.T.).

VACANCES A LA COTE

Passez vos vacances à Zonnebloem ou dans nos appartements meublés.

Vous aurez peut-être l'occasion d'emprunter un tramway touristique comme celui qui roula pour la 1ère fois en 1975. Il était composé d'une motrice standard, de trois remorques et d'un

wagon fermé. Un buffet froid était servi dans les voitures. Des arrêts furent prévus pour permettre la prise de photos-souvenirs. Le départ eut lieu à Nieupoort-Bains. Le voici photographié à Ostende. Cette année, il circula déjà le 10 avril dernier.



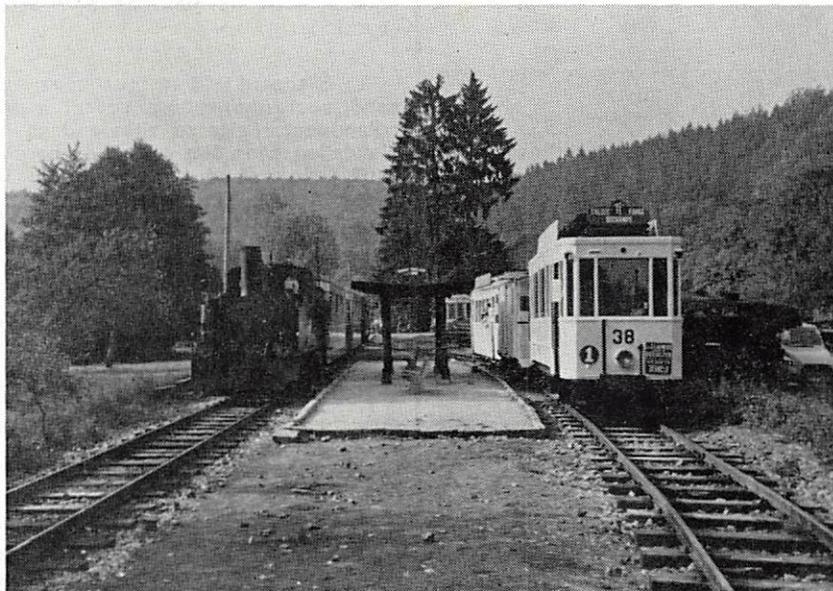
(Photo P. De Backer).

VACANCES A ANNETTE ET LUBIN

Séjournerez à Annette et Lubin et vous découvrirez une des plus belles régions de nos Ardennes. Si le cœur vous en dit, parcourez la nature avec le tram touristique de la vallée de l'Aisne, qui circule déjà depuis 11 ans.

Vous retrouverez peut-être des voitures qui ont roulé jadis chez vous, ou sur lesquelles vous avez servi à l'époque.

Ci-dessous, deux rames à Forge-à-la-Plez.



(Collection J.H. Renard).

Noces d'or

Nous rappelons aux pensionnés qui atteignent 50 ans de mariage cette année, qu'ils peuvent bénéficier d'un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances.

Ceux qui y sont intéressés doivent introduire leur demande, sans plus tarder, au Service Social de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, 1040 Bruxelles.

Calendrier des courses cyclistes pour le personnel de la S.N.C.V.

Décidément, les courses cyclistes pour le personnel de la S.N.C.V. prennent de plus en plus d'extension.

Cette année, on a déjà couru le championnat du Hainaut, à Mons, le 24 avril dernier. On annonce maintenant un championnat de Wallonie, qui sera organisé le 14 août prochain à Florennes.

Voici le calendrier des courses à disputer :

- le 14-8-1976, championnat de Wallonie à Florennes;
- le 29-8-1976, championnat du Brabant à Tielt (arr. Louvain);
- le 4-9-1976, championnat de Flandre à Assebroek;
- le 12-9-1976, championnat de Belgique à Dixmude.

Sauf à Dixmude, où il y aura également une course réservée aux membres du personnel âgés de plus de 50 ans, chaque championnat comprend deux courses, l'une destinée aux agents de moins de 35 ans, l'autre aux plus de 35 ans.

D'ores et déjà, nous souhaitons un vif succès aux organisateurs et aux concurrents.

Pour renseignements et inscriptions, les adresses suivantes sont à retenir :

- pour *Florennes* :
M. Marcel Paquet, Dépôt S.N.C.V., Route de Carene, 6388 Florennes.
- pour *Tielt* :
M. Jean Allaerts, Stelplaats N.M.V.B., 3211 Tielt (arr. Leuven).
- pour *Dixmude* :
M. Guido Doom, Stelplaats N.M.V.B., Stationsplein, 8160 Dixmude.
- pour *Assebroek* :
M. Julien 't Kindt, Stelplaats N.M.V.B., Gaston Roelandtsplein 9bis,