

# NOS VICINAUX

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



Quelques autobus S.N.C.V. à la gare d'autobus de Charleroi (Sud).  
(Photo E. Roels)



# LE CINQUANTENAIRE DE LA S.N.C.B.

Le 10 juin 1976, la Société Nationale des Chemins de fer Belges a célébré le cinquantième anniversaire de son existence. A cette occasion, de nombreuses manifestations et opérations « portes ouvertes » ont été et seront organisées à travers le pays; elles se poursuivront jusqu'en novembre 1976.

La S.N.C.B. fut créée par la loi du 23 juillet 1926. L'Etat lui confia, pour une période de 75 ans, l'exploitation des chemins de fer belges. Il est à souligner que le réseau ferré et le matériel roulant qui y est affecté restèrent et sont toujours restés propriété de l'Etat.

A l'origine, l'Etat exploitait lui-même le réseau qu'il avait décidé de construire dès les premiers jours de l'indépendance de notre pays en 1830. La première ligne ferrée de la Belgique et du continent, entre Bruxelles et Malines, fut inaugurée le 5 mai 1835 déjà.

Entre 1835 et 1843, l'Etat construisit et exploita les lignes les plus importantes du pays. D'une longueur de 559 km, elles desservaient les principales villes, les grands centres industriels et les principaux points de transit avec l'étranger. Entre 1845 et 1870, l'Etat ne construisit plus que trois lignes et concéda la construction et l'exploitation des autres lignes ferrées à l'industrie privée.

A partir de 1870, des raisons d'ordre économique et politique amenèrent l'Etat à concentrer à nouveau dans ses mains toutes les lignes du réseau ferré. Cette politique, adoptée systématiquement par l'Etat, fut poursuivie par la S.N.C.B., dès 1926, pour le compte de l'Etat. La dernière ligne privée, celle de Bruxelles - Tervuren, fut reprise en 1959.

Déjà avant 1926, des projets d'autonomie des chemins de fer belges furent étudiés. Il fallut une crise financière d'une ampleur exceptionnelle pour que le Gouvernement de l'époque se décide à mobiliser l'actif que représentaient les chemins de fer. Déposé le 8 juillet 1926, le projet de loi, créant la S.N.C.B., fut examiné et approuvé avec beaucoup de diligence; il fut signé par le Roi le 23 juillet 1926 déjà.

Si la S.N.C.B. est une société créée par une loi, ses organes de gestion présentent néanmoins des similitudes apparentes avec ceux des sociétés anonymes. C'est ainsi que l'on y trouve: une Assemblée générale des actionnaires, un Conseil d'administration, composé de 21 membres, un Collège de six commissaires et un directeur général.

Le législateur de 1926 a voulu protéger la collectivité, d'une part, contre les abus qui pouvaient résulter du

quasi-monopole que détenait la Société à cette époque, en matière de transport, et, d'autre part, contre l'amputation éventuelle d'un outil national indispensable. C'est la raison pour laquelle certaines contraintes et des situations d'exception furent imposées à la S.N.C.B.:

- elle ne peut augmenter ses tarifs sans autorisation du Gouvernement;
- elle peut se voir imposer par le Gouvernement un abaissement des tarifs;
- elle doit s'équiper pour faire face au trafic;
- elle ne peut supprimer des lignes ou en cesser l'exploitation que moyennant autorisation du Roi;
- elle ne peut emprunter que si elle y a été autorisée par une loi;
- elle n'est pas libre de fixer seule ses amortissements;
- les cheminots transférés de l'Etat à la S.N.C.B. doivent conserver leur stabilité d'emploi ainsi que leur régime de rémunérations et de pensions;
- elle doit sauvegarder les intérêts de l'économie nationale.

Au cours de ses 50 années d'existence, ces contraintes et ces situations d'exception allaient constituer pour la S.N.C.B. un handicap de plus en plus lourd, au fur et à mesure que son monopole de fait de 1926 fut entamé par l'essor prodigieux des transports par route, par voie navigable et par air.

La S.N.C.B. a dû adapter à cette évolution l'outil dépassé et suranné qu'elle avait hérité de l'Etat en 1926, au moment où le pays se remettait à peine des conséquences de la première guerre mondiale.

A la lecture des quelques données ci-après, on peut se faire une idée, forcément sommaire, des profonds changements apportés depuis lors à l'exploitation ferrée.

Le maintien de certaines lignes ne pouvant plus se justifier économiquement,

la longueur du réseau a dû être ramenée de 5.079 km à 3.998 km.

Alors que toutes les lignes étaient exploitées à la vapeur en 1926, le réseau électrifié s'étend actuellement sur 1.286 km.

Le 5 mai 1935, exactement cent ans après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer belge Bruxelles - Malines, la première ligne électrifiée fut mise en service entre Bruxelles et Anvers. L'exploitation de cette ligne se fit au moyen d'automotrices.

Dès les années 1950, les premières locomotives Diesel apparurent sur le réseau. Le 20 décembre 1966, le dernier train à vapeur circula entre Ath et Denderleeuw.

Malgré l'utilisation généralisée de l'automobile, la S.N.C.B. transporte encore aujourd'hui plus de voyageurs qu'en 1926: quelque 8 milliards de voyageurs km par an, ces dernières années.

L'amélioration du service, l'utilisation à grande échelle d'automotrices électriques et l'élimination des vieilles voitures en bois, dont la dernière circula en 1966, ont largement contribué à moderniser le transport de voyageurs. En 1926, l'Etat avait remis à la S.N.C.B. 9.319 voitures en bois.

Le 4 octobre 1952, les deux premières voies de la jonction Nord - Midi à Bruxelles étaient mises en service et, en 1954, les six voies étaient ouvertes au trafic. Actuellement, la jonction est saturée aux heures de pointe; sur certaines voies, on compte un passage de 19 trains par heure. La jonction a exercé une grande influence sur la desserte ferroviaire non seulement de Bruxelles mais du pays tout entier.

Sur le plan international, l'année 1957 voit la naissance des Trans Europ Express (TEE), trains rapides sans changement de composition. En 1956, les trains T.A.A. (auto-couchettes) avaient été inaugurés.

	1926	1976
Longueur du réseau	5.079 km	3.998 km
Réseau électrifié	0 km	1.286 km
Trafic (en milliards d'unités de trafic)	13,7 (1927)	15,0 (1975)
Engins de traction ou automoteurs	4.627	1.681
Voitures à voyageurs	9.319	2.379
Wagons	123.540	47.917
Personnel	116.133	59.931



En ce qui concerne le transport de marchandises, le trafic accuse, entre 1926 et 1976, des variations irrégulières entre 5 et 9 milliards de tonnes-kilomètres. La perte du transport de 10 millions de tonnes de charbon, à la suite de la diminution de la consommation de ce combustible, depuis 1927, a pu être compensée par des trafics nouveaux.

Dès 1926, la S.N.C.B. se proposa comme premiers objectifs la standardisation des wagons et l'augmentation de leur charge utile, l'accroissement de la vitesse autorisée et de la sécurité. A signaler à cet égard, la création des Trans Europ Express Marchandises (TEEM) et, depuis 1965, le transport par conteneurs (200.000 unités en 1975). La capacité moyenne de chargement par wagon a été doublée : elle est passée de 16,1 tonnes en 1926 à 33,2 tonnes fin 1975.

Il y a lieu de citer encore, parmi d'autres transformations internes, la modernisation des triages et de leurs méthodes de travail, la gestion du trafic marchandises par ordinateur et la construction de terminals pour conteneurs à Anvers, Bressoux, Châte-lineau et Zeebrugge.

Pour mesurer quelque peu l'évolution technique du matériel de traction des voitures et des wagons, il suffit de se remémorer les convois de 1926, avec leurs locomotives peu puissantes, leurs innombrables voitures ou wagons, leur nombreux personnel de conduite et d'accompagnement, et de les comparer aux convois d'aujourd'hui.

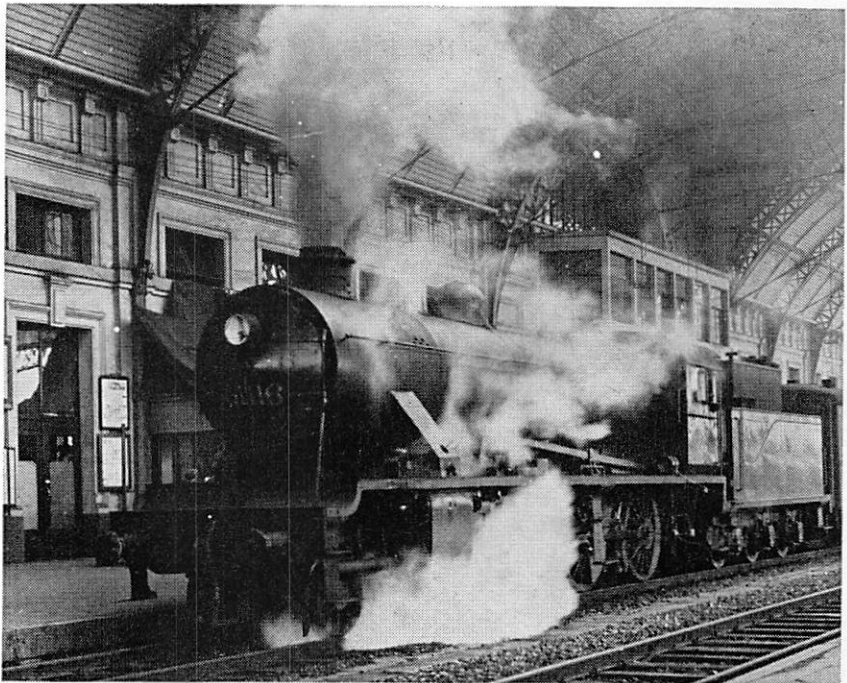
En 1947, les premières locomotives électriques circulèrent sur le réseau. Les systèmes de traction électrique adoptés chez nous et par nos voisins étant différents, la S.N.C.B. procéda à la mise au point de locomotives bicourant (en 1957), tricourant (en 1963) et quadricourant (en 1966).

En 1968, la « première mondiale », une automotrice à redresseur contrôlé (thyristor) fut mise en service; depuis 1970, toutes les nouvelles automotrices en sont équipées. En 1975, les premières locomotives à thyristors ont été mises en circulation.

Depuis 1926, des progrès importants ont été réalisés dans bien d'autres domaines : les ateliers d'entretien et de réparation, la voie avec ses engins de travail mécanisés, la signalisation, les installations fixes de traction électrique, les télécommunications, les passages à niveau, l'informatique etc.

La S.N.C.B. a également été confrontée avec le transport de voyageurs par route. Sur certaines lignes à trafic très réduit, rendant très onéreuse la circulation de trains, des autobus ont remplacé les trains. Dès 1934, huit services d'autobus, dits de « substitution », s'étendant sur 169 km, étaient en exploitation. En 1975, les services de substitution et les services de complément, qui s'y ajoutèrent dans l'après-guerre, étaient au nombre de 177 et couvraient un réseau de 8.120 km.

L'ensemble des fournitures, services et travaux que la S.N.C.B. confie à des



Cette locomotive, du type 31, circulait en 1920. (Photo S.N.C.B.)

tiers, contribue pour une part importante à l'activité économique du pays. En 1975, le montant s'élevait à plus de 12 milliards de F, ce qui correspond à un volume de travail suffisant pour occuper 10.000 personnes pendant un an.

Quant à l'avenir, la S.N.C.B. compte investir, à charge du budget de l'Etat, pour environ 40 milliards de F en cinq ans. Cet effort sera poursuivi après 1980 afin de moderniser l'infrastructure sur une grande échelle par l'électrification d'environ 400 km de lignes, l'adaptation des voies en vue de généraliser la vitesse des trains à 140 km l'heure, l'amélioration de la desserte

des grandes agglomérations par la création de voies supplémentaires, l'automatisation de nombreux passages à niveau et l'extension des installations ferroviaires dans les ports et zones industrielles.

Parallèlement, la S.N.C.B. consacrera, pour la période 1976-1980, près de 50 milliards de F au renouvellement du matériel roulant, à la modernisation de la signalisation, des ateliers, de l'équipement des voies et des stations.

Souhaitons que la S.N.C.B. puisse disposer des moyens financiers pour réaliser ce vaste programme dans le délai prévu.



La locomotive électrique la plus récente et une nouvelle automotrice électrique, côte à côte. (Photo S.N.C.B.)



## GROUPE DE FLANDRE ORIENTALE 1.000 JOURS SANS ACCIDENT POUR L'ÉQUIPE N° 6



Le samedi 26 et le dimanche 27 juin 1976, l'équipe n° 6, groupant les agents du Mouvement des dépôts de Herzele, de Hofstade et d'Audenarde, a fêté ses 1.000 jours sans accident avec chômage.

M. G. De Smet, chef de la sécurité, ouvrit chaque fois la séance à 15 h, souhaita la bienvenue à l'assistance et félicita les membres de l'équipe à l'honneur. Il mit l'accent sur le fait que les 1.000 jours ont été atteints trois fois déjà et exprima l'espoir que, cette fois, les 2.000 jours pourront être franchis.

M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant le Service général de la Sécurité, prit ensuite la parole. Dans une brève allocution, il congratula les intéressés pour les efforts accomplis, leur demanda d'observer toujours les prescriptions relatives à la sécurité et les exhorta à tout mettre en œuvre, dans un large esprit de solidarité, pour obtenir de meilleurs résultats encore.

Il s'adressa spécialement aux jeunes gens, parce que ceux-ci ont plutôt tendance à prendre des risques, ce qui est, sans aucun doute, une cause d'accidents. Il cita un texte d'une revue spécialisée en matière de sécurité, de nature à inspirer le personnel dans sa lutte pour les 2.000 jours.

Entre-temps, un rafraîchissement, fort apprécié par l'assistance, avait été servi.

M. Vervaeet, ingénieur principal-Chef de Groupe, fit d'abord l'éloge de la bonne collaboration du service général et du service régional de la sécurité. L'action de ces services serait cependant vaine, déclara-t-il, si les agents n'étaient pas imprégnés de l'esprit de sécurité. Il se réjouit de la performance accomplie et adressa ses félicitations aux membres de l'équipe n° 6, qu'il qualifia de porteur de drapeau de la province. Ce fut toujours cette équipe qui, les dernières années, se fit remarquer dans le domaine de la sécurité. Il insista sur la nécessité d'une étroite coopération entre tous et d'une attention soutenue de chacun, en vue d'arriver cette fois aux 2.000 jours.

En conclusion, M. Vervaeet remit le cadeau traditionnel aux agents et à leurs épouses. Un léger repas, préparé impeccablement par le personnel de « Zonnebloem », fut alors offert à l'assistance. On leva le verre de l'amitié, et ce fut aux sons d'une musique d'orgue que les membres de l'équipe n° 6 passèrent encore quelques heures agréables ensemble.

Avant de prendre congé, M. A. Vandenstein, conducteur-receveur AB, exprima les remerciements du personnel.

## 5.000 JOURS

Il n'y a même pas un an que nous annoncions dans Nos Vicinaux (n° 179, de novembre-décembre 1975) la performance exceptionnelle réussie par l'équipe du Mouvement d'Eupen et de Warzée qui atteignait 5.000 jours sans accident avec chômage.

C'était un cas sans précédent.

C'est avec grand plaisir que nous avons appris, il y a quelques semaines, qu'une deuxième équipe, celle de l'atelier de Cureghem, avait réalisé la même prouesse le 7-8-1976. Les agents de cette équipe n'ont plus connu d'accident avec chômage depuis 14 ans. N'est-ce pas réjouissant ? Que de souffrances et de peines épargnées. Il faut souhaiter que toutes les équipes parviennent à en faire autant.

Nous tenons à féliciter vivement les membres de cette deuxième équipe pour le succès obtenu grâce à leurs efforts incessants. Nous ne manquerons pas de publier, prochainement, le compte rendu de la fête bien méritée qui sera organisée en leur honneur.

## MAUVAIS TEMPS RÉDUISEZ VOTRE VITESSE

Le conducteur craint le verglas, la neige, un peu moins le brouillard.

Mais il ne se soucie pas assez de la pluie. Et pourtant, les distances de freinage sont doublées sur route mouillée.

N'oubliez pas que les routes sont souvent couvertes d'une couche de dépôts divers :

- huiles provenant des carters et des systèmes de lubrification;
- gomme de pneus;
- résidus de carburant;

- particules d'asphalte;
- boues et poussières etc.

Cet amalgame se fixe dans les dessins des pneus et diminue leur adhérence au sol. Quand il commence à pleuvoir, le danger est grand. Lesdits dépôts forment avec l'eau une pellicule particulièrement glissante, quasi savonneuse, qui n'est éliminée qu'après un bon bout de temps.

Conducteurs, par temps de pluie, ralentissez l'allure et évitez le freinage, surtout au début des averses.



---

## CHAMPIONNAT CYCLISTE DE WALLONIE

---

Le samedi 14 août 1976, sous un soleil radieux, s'est déroulé à Florennes le championnat cycliste de Wallonie pour le personnel de la S.N.C.V.

La première édition de cette épreuve connut un succès inespéré.

Dans une ambiance digne des critères professionnels, 19 coureurs s'alignèrent dans l'épreuve des plus de 35 ans et 28 concurrents participèrent à la course des moins de 35 ans. Ces participants étaient venus d'Ostenden, de Dixmude, de Bruges, d'Arlon, de Namur, de Charleroi...

Avant le départ, M. Chantraine, chef de mouvement, congratula le coureur le plus âgé : M. Balza (57 ans), du dépôt de Charleroi.

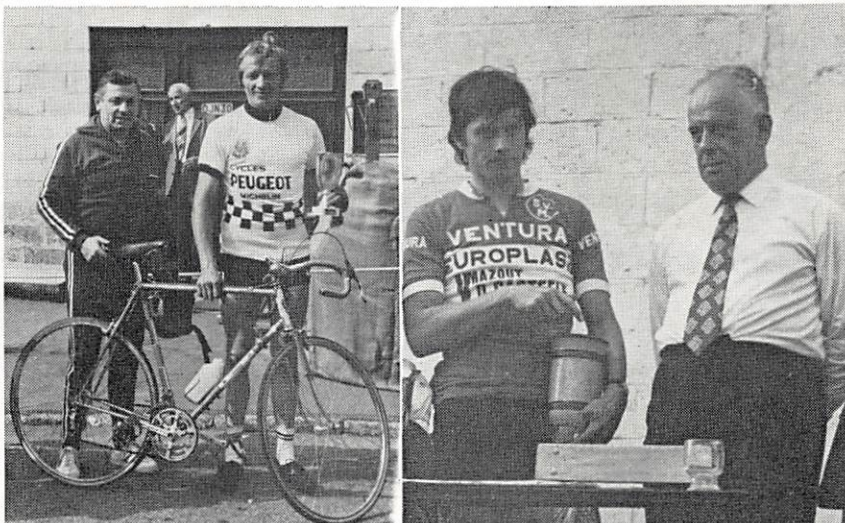
Les deux épreuves furent âprement disputées, sur un circuit de 3 km, dans les rues sinueuses de Florennes.

Ordre des arrivées :

**a) course des + de 35 ans :** 1) J. Balcaen, de Courtrai; 2) E. Farazijn, de Dixmude; 3) H. Roels, de Asse.

François Poncelet, du dépôt d'Arlon, classé 4e et premier coureur wallon, remporta la coupe de champion de Wallonie.

**b) course des — de 35 ans :** 1) Rosseel, d'Ostende; 2) Huygens, de Westerlo; 3) Andries, de Tielt.



A gauche, le champion de Wallonie des plus de 35 ans, M. F. Poncelet, du dépôt d'Arlon. A droite, le champion de Wallonie des moins de 35 ans, M. L. Charlier, du dépôt de Florennes.

L. Charlier, de Florennes, classé premier coureur wallon, conquist le titre de champion de Wallonie.

Une mention spéciale revient aux organisateurs qui se sont dévoués pendant plusieurs semaines pour préparer

ce championnat. Le comité était composé d'agents appointés et salariés du Mouvement et de l'Atelier de la région de Florennes. La police et le corps des pompiers de Florennes veillèrent à la sécurité le long du circuit.

---

## CHAMPIONNAT CYCLISTE DU BRABANT 1976

---

Le 29-8-1976, le championnat cycliste du Brabant pour les membres du personnel de la S.N.C.V. a été disputé à Tielt. Ce fut un succès complet : 57 participants, de nombreux spectateurs et un temps splendide.

Ils étaient 29 au départ de la course pour les concurrents de plus de 35 ans. Après quelques tours d'un parcours vallonné, Roels et Balcaen avaient 200 m d'avance. Malgré tous ses efforts, Farazijn ne put rattraper ce duo. Roels battit son adversaire dans un sprint étourdissant, Balcaen fut un second méritant et Farazijn suivit à 150 m. Se classèrent quatrième et cinquième : Cockaerts, qui prouva ne pas avoir volé son surnom de « Lion du Brabant », et Verstraten.

Vingt-huit coureurs participèrent à la course des moins de 35 ans, sur un parcours de 75 km. Ici également, la course fut très disputée, en raison du nombre élevé de primes. Rapidement, les favoris se trouvèrent en tête : Andries, Rosseel, Vandewoestyne, Deckers, etc. A la mi-course, Brams mit le feu aux poudres, mais les favoris réagirent et tous restèrent groupés; Andries s'échappa à l'improviste, passa

le premier la ligne d'arrivée et devint champion du Brabant. Arrivèrent ensuite : Rosseel (2e), Vandewoestyne (3e), Deckers (4e) et De Keyzer (5e).

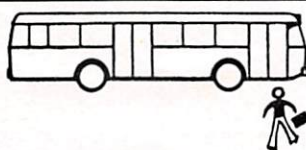
Au soir de cette belle journée, les organisateurs se réjouissent en constatant que leurs plus grandes espérances avaient été dépassées.



La remise du maillot du vainqueur à M. Andries, champion du Brabant dans la catégorie des moins de 35 ans.

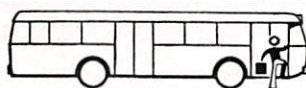


**Ta  
sécurité  
est  
notre souci,  
elle  
doit aussi  
être le tien**



### Avant la montée

- Attends tranquillement l'arrêt complet de l'autobus ou du tram.
- S'il existe un embarcadère, un trottoir ou un accotement en saillie, range-toi convenablement sur celui-ci.
- Ne joue pas sur l'aire réservée à l'arrêt de l'autobus ou sur les voies du tram.



### Pendant la montée

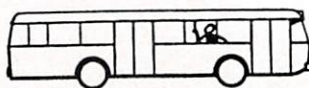
- Monte calmement.
- Utilise les mains courantes.



Au début de la nouvelle année scolaire, une attention particulière a été réservée aux écoliers et aux étudiants, dans le cadre de la prévention des accidents.

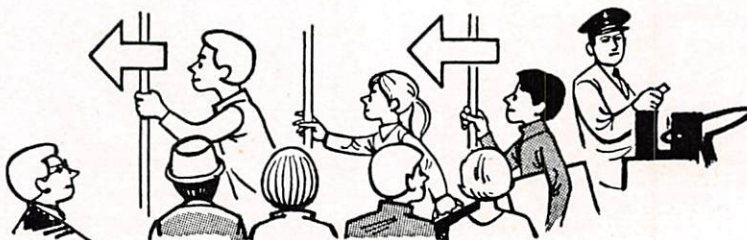
A ce moment, le Conseil supérieur de la Sécurité routière avait lancé une grande campagne sur le thème « Enfants sur la voirie »; cette campagne a débuté en septembre et s'étendra jusqu'à la fin de l'année.

La S.N.C.V., qui assure journalièrement le transport de milliers d'écoliers et se soucie de leur sécurité, a remis à tous les abonnés scolaires un petit dépliant, illustrant les quelques conseils ci-après.



### Après la montée

- S'il n'y a plus de place assise, avance vers l'arrière, au besoin au-delà de la porte médiane, afin de faciliter la montée des voyageurs aux arrêts suivants.
- Tiens-toi bien aux mains courantes.

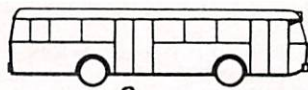






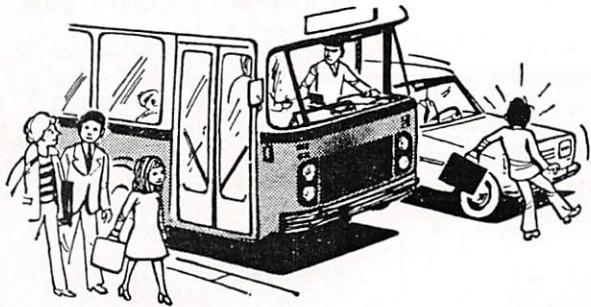
### Pendant la descente

- Descends calmement et surtout ne pousse pas la personne qui te précède; elle pourrait faire une chute très grave.
- Utilise les mains courantes.



### Après la descente

- Ecarte-toi du véhicule pour éviter tout accrochage au moment du démarrage.
- Evite de passer devant ou derrière le véhicule à l'arrêt: une voiture peut surgir à tout moment, songes-y.



Attention, conducteurs d'auto-bus !

Cet appel à plus de prudence vous concerne aussi.

En appliquant strictement les règles de la circulation, en roulant à une allure modérée près des arrêts, en évitant les freinages brusques inutiles et en accordant une attention spéciale à l'ouverture et à la fermeture des portes, vous pouvez contribuer, dans une grande mesure, à prévenir les accidents guettant les écoliers et les étudiants.

Le respect de ces obligations n'est certes pas toujours facile et est souvent compromis par laisser-aller ou par manque de conviction de leur nécessité.

Celui qui prétend que cela concerne uniquement « les autres » fuit sa propre responsabilité.

N'attendez pas jusqu'au jour où vous serez vous-même impliqué dans un accident grave pour vous en convaincre.

## Le sculpteur Dolf Ledel est décédé

Dolf Ledel, statuaire et médailleur, vient de décéder à l'âge de 83 ans. Dolf Ledel est l'auteur de la breloque de fidélité qui est remise à tous les membres du personnel ayant atteint 35 années de service.

En vue de la gravure de cette médaille, il réalisa une reproduction du haut-relief en pierre blanche qui orne le hall d'honneur du bâtiment de l'Administration centrale.

Dans le hall de notre bâtiment adjacent à l'Administration centrale et occupé par l'Administration de la Marine, se trouve une autre de ses œuvres: « La Flamme » symbolisant le rail renaissant de ses cendres et créée à l'occasion de l'érection de cet immeuble. Les musées de Belgique et de l'étranger abritent un nombre important de ses œuvres.

Dolf Ledel était un sculpteur de grande classe dont les œuvres furent, entre autres, distinguées à Madrid et à Helsinki.

## VOTRE SÉCURITÉ DANS L'OBSCURITÉ

Pour votre sécurité dans l'obscurité, portez un vêtement ou un accessoire réfléchissant. Vous serez visibles par les automobilistes à 135 mètres de distance; ils pourront freiner ou manœuvrer à temps pour vous éviter.

Qu'il s'agisse d'écoliers, de piétons, de cyclistes ou de cyclomotoristes, tous ont le plus grand intérêt à se protéger à l'aide de matériaux réfléchissants. D'après les statistiques belges, les accidents mortels survenus à ces usagers de la route arrivent, dans 75 % des cas, la nuit.

Ces dernières années, les services publics chargés de la sécurité routière n'ont cessé de prôner l'utilisation des matériaux en question, lorsqu'on cir-

cule de nuit sur des routes non éclairées.

Jusqu'il y a peu, la gamme de produits réfléchissants était plutôt limitée: certains vêtements et des brassards. Ce n'est plus le cas actuellement.

Dans un grand nombre de magasins, on peut se procurer des dossards, des languettes et des autocollants à apposer sur les vêtements, les chaussures, les cartables, les bicyclettes etc. Des pochettes avec autocollants ont même été créées spécialement à l'intention des écoliers. Ces autocollants ont différentes formes, ce qui permet aux enfants de réaliser des dessins amusants, selon leur fantaisie. En jouant, ils apprennent ainsi à penser à leur sécurité.



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

## Naissances

**ADMINISTRATION CENTRALE**  
Isabelle chez Rase-Delpire (Warisoulx)

### ANVERS

Kurt chez Luyten A. (O-L-V-Waver)  
Matthijs chez Peeraer L. (Rijkvorsel)  
Jerry chez Mahy R. (Malines)  
Sofie chez Volkaerts P. (Putte)

### FLANDRE ORIENTALE

Els chez Cornelis A. (Hamme)  
Bert chez Berger R. (Hamme)  
Inge chez Van Cleef G. (Heusden)  
Christoph chez De Boes A. (St-Nicolas)  
Dorine chez Van Hamme F. (Dikkelvenne)  
Kristof chez Verdurme H. (Alost)  
Peter chez Verdurme H. (Alost)

### HAINAUT

Johan chez Buys N. (Wasmuël)  
Severine chez Peteau J. (Leval-Trahegnies)  
Sébastien chez Héraut R. (St-Symphorien)  
Luc chez Broenleiz Cl.

(Vellereille-les-Brayeux)

Mallory chez Leconte L.

(Strépy-Bracquegnies)

Sébastien chez Piéron L. (Haine-St-Paul)  
Grégory chez Marescalk G. (Boussu)  
Cédric chez Bouckhuys J.M. (Tournai)  
Angélique chez Delcourt Fr. (Angreau)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Raphael chez Colige F. (Sart-Bernard)  
Samuel chez Decruynaere Ph. (Andenne)  
Marilyne chez Greuse D. (Saint-Servais)  
Véronique chez Hubaux R. (Lustin)  
Sylvianne chez Lesseigne R. (Jambes)  
Christophe chez Plas P. (Andenne)

### LIEGE

Etienne chez Bormans G. (Lamine)  
Gerome chez Hollange J. (Angleur)  
Virginie chez Lambert Y. (Saint-Nicolas)  
Raphael chez Marechal Chr. (Fiéron)  
Marianne chez Nahon Cl. (Bressoux)  
Christine chez Neuville A. (Huy)  
Funk chez Puts J. (Bressoux)  
Nadege chez Dekimpe J.Cl. (Milmort)  
Isabelle chez Detilloux E. (Grâce-Hollogne)

### BRABANT

Kristof chez De Saeger P. (Schepdaal)  
Wim chez Verwimp P. (Testelt)  
Cindy chez Mees H. (Rhode-St-Genèse)  
Veronique chez Dooms Henri  
(Molenbeek-St-Jean)

Jochen chez Van den Bergh W. (Meerbeke)

### LIMBOURG

Iris chez Indestege P. (Diepenbeek)  
Kristof chez Boonen J. (Bocholt)  
Jurgen chez Brouwers L. (Dilsen)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Veerle chez Vancraeynest U. (Middelkerke)  
Andy chez Dujardin W. (Wervik)  
Nils chez Parmentier R. (Gullegem)  
Nathalie chez Andries J. (Bruges)  
Vanessa chez Van Mullem J.P. (Bruges)

## Mariages

### ANVERS

Verreet Th. a épousé Mlle Verstraeten M.  
Van Hoydonck J. a épousé Mlle Van Wolvelaer U.

### FLANDRE ORIENTALE

Kegels Fr. a épousé Mlle Droffaert J.

### HAINAUT

Neusy M. a épousé Mlle Coubeau E.  
Savoie E. a épousé Mlle Machado M.T.  
Philippe Fr. a épousé Mlle Reinquet Chr.  
Alexandre A. a épousé Mlle Leclercq Ch.  
Leclercq J. a épousé Mlle Legros G.  
Nicaise J.L. a épousé Mlle Lefebvre Ph.  
Dutrieux R. a épousé Mlle Dendooven A.M.  
Demoulin L. a épousé Mlle Gossiaux A.M.  
Delfosse J.Cl. a épousé Mlle Alu T.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Gillot L. a épousé Mlle Dechany L.

### LIEGE

Devillers J.M. a épousé Mlle Peeters M.H.

### BRABANT

Renders Fr. a épousé Mlle Robeyn D.  
Gillis A. a épousé Mlle Cells J.  
Uytbroek R. a épousé Mlle Semall A.  
Claes W. a épousé Mlle Dupont G.  
Denon R. a épousé Mlle Goossens M.J.  
Appelmans J. a épousé Mlle Vastesaeger H.

### LIMBOURG

Liefsoens J. a épousé Mlle Wilderjans J.  
Warnants H. a épousé Mlle Stevens L.  
Bats B. a épousé Mlle Strauven Chr.  
Vaelen Y. a épousé Mlle Morlas A.  
Ubachs W. a épousé Mlle Eerdekens L.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Deconinck R. a épousé Mlle Vanhoutte A.  
Heytens E. a épousé Mlle Flama M.  
Janssens E. a épousé Mlle Staelens Cl.

## Agents des Groupes mis à la pension

Mois de juillet et août 1976

	Années de service
<b>ANVERS</b>	
Engelen A., conducteur-rec. AB	34
Luyckx J., conducteur-rec. AB	35
Van Dooren K., 1er ouvrier qualifié	38
Waghemans E., chef receveur	36
Breens J., conducteur-rec. AB	33
Dierckx J., ouvrier qualifié 1ère cl.	36
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Schamp R., ouvrier qualifié	34
Pringels A., ouvrier spécialisé	30
<b>HAINAUT</b>	
Dehaye M., conducteur él.	39
Deronne E., conducteur AB	31
Gilloteaux A., conducteur él.	33
Haulotte A., conducteur-rec. AB	36
Moullart G., aiguilleur	23
Baille H., chef piocheur	43
Beugnies E., 1er contrôleur	34
Cotils E., 1er ouvrier qualifié	42
Urbain G., ouvrier d'élite	38
<b>LIEGE</b>	
Renkin H., conducteur-rec. AB	31
Fagnoule A., chef de mouv. 1ère cl.	43
<b>BRABANT</b>	
Clinckx J., ouvrier qualifié	35
Socquet Ch., conducteur-rec. AB	33
Verbraeck V., receveur	36
Wuyckens G., conducteur-rec. AB	42
Blockx J., chef de mouvement 1ère cl.	47
De Samblanx E., moniteur	46
Goovaerts K., rédacteur	48
Grietens G., conducteur-rec. AB	44
Sevenants J., conducteur-rec. AB	36
Van Den Winckel A., conducteur él.	42
Vanopdenbosch H., 1er ouvrier qualifié	39
<b>LIMBOURG</b>	
Gielen A., 1er contrôleur	48
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Legrand A., conducteur-rec. AB	45
Nierynck A., receveur	40
Samyn G., ouvrier d'élite	49

## Nécrologie

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

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>ADMINISTRATION CENTRALE</b>	
Devlésaver A., sous-chef de bureau	59
Deroloffe J., conducteur-recev. AB	59
Mlle Cobraiville L., assistante sociale	45
<b>ANVERS</b>	
Verstraelen A., ouvrier qualifié	54
Coenen K., chef Voies et Travaux	62
<b>HAINAUT</b>	
D'Hainaut L., receveur	62
Pirson R., ouvrier qualifié 1ère cl.	63
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Obchitte M., conducteur-receveur AB	31
<b>BRABANT</b>	
Van Horick F., ouvrier qualifié	55
<b>LIMBOURG</b>	
Nijs A., ouvrier qualifié 1ère cl.	52
Marchal A., chef de dépôt 1ère cl.	62

### ALLOCATAIRES

C.A.M. - C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.	
<b>ANVERS</b>	
Verschaeren A., premier contrôleur	72
Melis J., piocheur	81
Coppens A., contremaitre	77
Krols A., piocheur	81
Schepers P., receveur	75
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Hoogewijs A., receveur	67
<b>HAINAUT</b>	
Lecharlier L., freineur	73
Piret P., brigadier	63
Goulem F., contrôleur	74
Dufour M., ouvrier d'élite	66
Lefebvre G., conducteur él.	68
Maddelein M., chef piocheur	73
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Clause A., ouvrier qualifié	79
Decœur L., chef piocheur	75
Gillet A., conducteur-receveur AB	64
Fadeur A., ouvrier qualifié	82
Weber M., piocheur	77
<b>LIEGE</b>	
Crotteux L., receveur	80
Streel L., chef piocheur	78
Vreven J., conducteur él.	85
<b>BRABANT</b>	
Van de Perre J., piocheur	62
Willem J., ouvrier semi-qualifié	77
Dewael J., conducteur-receveur AB	66
Ergo K., ouvrier qualifié 1ère cl.	68
Reniers O., conducteur AR	77
Jacquet F., chef receveur	88
Copette E., conducteur él.	72
Fortier E., ouvrier qualifié	75
<b>LIMBOURG</b>	
Lenaerts R., ouvrier qualifié	96
Convents M., ouvrier qualifié	73
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Gouwv C., piocheur	91
De Brabandere A., cond.-recev. AB	71
Lagast R., conducteur-recev. AB	57



## Administration Centrale

**M. Jan FELIX,  
chef de bureau,  
part en retraite**

Né le 19-8-1911, M. Felix est entré au service de notre Société le 2 septembre 1929, en qualité de rédacteur à la direction du Secrétariat. Il fut immédiatement attaché en ordre principal aux travaux de traduction et c'est dans ce domaine qu'il se spécialisera tout au long d'une carrière de près de 47 ans.



Sa compétence particulière en matière linguistique, a fait de lui un conseiller précieux pour ses collègues.

Il fut nommé sous-chef de bureau le 1-1-1945 et chef de bureau au 1-1-1952. Il devint ainsi responsable tant des travaux de traduction que des tâches se rapportant à la préparation des séances du Conseil d'administration, à l'organisation des assemblées générales des actionnaires, à l'octroi des livres-parcours, à la tenue de la bibliothèque, etc.

C'est également sous les ordres de M. Felix que fut mis en place, en 1964, dans sa structure actuelle, le service de traduction de l'Administration centrale.

M. Felix alliait la compétence, le souci d'exactitude et la discrétion à une grande serviabilité et avait su s'attirer l'estime de tous. Dorénavant, il pourra se consacrer entièrement aux multiples activités vers lesquelles le porte sa large culture artistique et, notamment, à la chorale réputée qu'il dirige depuis de nombreuses années.

Nous lui souhaitons cordialement une longue et heureuse retraite.

---

C'est avec consternation que fut accueillie l'annonce du décès de M. André Devlésaver, le 5 août dernier, à l'âge de cinquante-neuf ans. Bien que son état de santé ait été altéré par cinq années de captivité en Allemagne — il était reconnu invalide de guerre — rien ne laissait présager une fin aussi soudaine.

Entré à la Société en qualité de commis le 8 octobre 1945, au bureau de la Comptabilité générale du service Financier, il était ensuite passé au service des Assurances, où il fut nommé rédacteur le 1er janvier 1949 et rédacteur sélectionné le 1er janvier 1961. Depuis près d'un an, il effectuait un stage de sous-chef de bureau à la direction de l'Exploitation.

M. Devlésaver, au caractère communicatif et affable, accomplissait son travail avec beaucoup de zèle et de compétence, et ne comptait que des amis parmi le personnel.

Nous présentons à son épouse et à sa famille nos condoléances les plus émues.

---

Six jours à peine après le décès inopiné de M. André Devlésaver, on apprenait avec stupéfaction que M. Joseph Deroloffe était mort subitement, alors qu'il venait de quitter son travail.

Né le 19-5-1917, M. Deroloffe était entré en qualité de conducteur-receveur au dépôt de Chastre le 6-9-1962 et avait été affecté pour raisons de santé à l'Imprimerie depuis le 13 mai 1976. Ces quelques mois ont suffi pour faire apprécier son dévouement et son affabilité.

Nous prions sa famille de recevoir l'expression de nos sincères condoléances.

---

Le lendemain, on apprit le décès de Mlle Liliane Cobraiville, assistante sociale, âgée de 45 ans seulement. Hospitalisée depuis quelques jours, sa fin prématurée bouleversa le personnel, encore sous le coup du décès de deux de ses collègues dans un délai d'une semaine.

Mlle Cobraiville, qui était entrée en service le 17-10-1960, fut pendant toute sa carrière, occupée dans les Groupes de Liège et de Namur-Luxembourg. C'était une personne sensible qui traitait toujours avec beaucoup de cœur les cas sociaux qui lui étaient soumis. Ayant elle-même été souffrante à plusieurs reprises, elle compatissait vivement aux malheurs des autres et s'efforçait d'y porter remède dans la mesure du possible.

Ses collègues garderont d'elle le meilleur souvenir.

Nous présentons à sa famille nos très sincères condoléances.

---

En vue de pourvoir à des remplacements, ont été engagés : le 1-7-1976, Mme A.-M. Saesen, dactylographe, et le 1-8-1976, M. P. Vanhove, psychologue (IG/PS).

Le 1-8-1976, sont arrivés, d'autre part, du Groupe du Hainaut, M. A. Deloor, contrôleur; du Groupe de Namur-Luxembourg, MM. J. Roufosse, rédacteur sélectionné et R. Schyns, contrôleur.

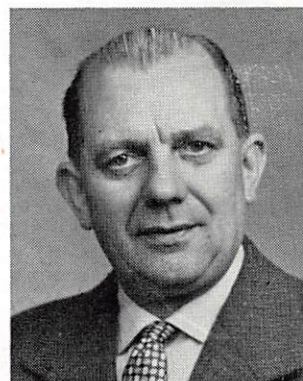
## Anvers

Mlle B. Schaerlaeken, poinçonneuse-dactylographe, venant de l'Administration centrale, a été accueillie le 1-7-1976.

## Hainaut

**Le départ à la retraite  
de M. QUÉRIAT,  
chef de mouvement de 1ère classe**

M. Gaston Quériat entra en service à Thuillies le 1er avril 1937, en qualité de receveur. Nommé contrôleur le 1er janvier 1943, il assura la surveillance des services d'autobus de la Basse-Sambre.



Affecté ensuite au bureau du Mouvement de Charleroi, il fut promu chef de mouvement de 2e classe, le 1er janvier 1958, et de 1ère classe, le 1er janvier 1963. Il y fut chargé plus particulièrement d'études se rapportant aux substitutions des lignes ferrées du réseau de Charleroi.

M. Quériat y terminera une carrière, au cours de laquelle compétence, ponctualité, discrétion et humeur égale furent souvent appréciées.

A l'occasion de son départ, le 31 mai 1976, il fut fêté par ses chefs et ses collègues, qui lui souhaitèrent encore beaucoup d'années de bonheur. « Nos Vicinaux » s'associe bien volontiers à ce vœu.

---

Nous souhaitons la bienvenue à M. B. Draguet, commis, et à Mlle M. Beumier, poinçonneuse-dactylographe, engagés le 1-7-1976.

## Namur-Luxembourg

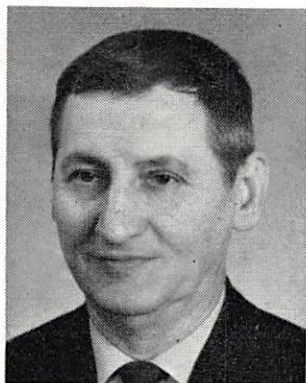
Le 1-8-76, M. J.-C. Picard, rédacteur, est arrivé de l'Administration centrale.



## Liège

### M. H. GALLER, commis, à la retraite

Le 1-6-1976, M. Hubert Galler, commis au bureau du magasin de Liège Saint-Gilles, a pris sa retraite. Il était entré à l'atelier de Saint-Gilles, en qualité d'ouvrier, le 3-2-1939.



En prévision de la gestion des magasins par ordinateur le 1-6-1963, il collabora à la codification des articles entreposés au dépôt de Liège Saint-Gilles. Après réussite de l'examen de commis le 18-9-1970, il fut désigné pour remplir cette fonction au magasin de l'atelier de Saint-Gilles, à partir du 1-3-1971. Il s'y occupa, en ordre principal, des commandes.

Malheureusement, un ennui de santé survenu quelques jours avant sa retraite, n'a pas permis l'organisation de la petite réunion d'adieu traditionnelle et, de ce fait, une délégation du personnel appointé lui a remis à domicile le cadeau de circonstance. Nous souhaitons à notre collègue un prompt rétablissement et une retraite paisible et heureuse.

## Brabant

### Mise à la retraite de M. R. HAUSMAN, inspecteur principal

Le 1er juin dernier, M. Hausman atteignait l'âge de la retraite.



Titulaire d'un diplôme d'ingénieur des Arts et Métiers (ECAM), et après des stages effectués dans d'autres sociétés de transport, il entra au service de la S.N.C.V. le 1er janvier 1938, en qualité de chef de service à l'atelier de Cureghem, où il devint le collaborateur direct de M. Daubresse, ingénieur-chef de service à l'époque.

Cet atelier était chargé d'un assez vaste programme de modernisation du matériel roulant. De nombreuses motrices et remorques furent dotées d'une caisse métallique, en remplacement de la caisse originelle en bois, et équipées de bogies construits à l'atelier même. M. Hausman avait pris d'emblée une part active à ces travaux, quand survint la guerre, au cours de laquelle il fut fait prisonnier.

Rentré de captivité début 1941, il fut rapidement confronté avec les gros problèmes du maintien en service du matériel roulant nécessaire au transport des voyageurs, dont le nombre avait triplé. Ce ne fut pas chose facile et il suffit de citer, à titre d'exemple, que plus de 40 % du parc de véhicules à moteur fut mis hors service durant le rude hiver 1941-1942.

Après la guerre, l'atelier de Cureghem entreprit la construction d'un nouveau type de motrice électrique. Responsable de l'atelier, sous les ordres de M. Cuvelier, directeur, M. Hausman prit une part importante dans la réalisation et la construction de plus de 300 motrices types N et S, qui circulèrent sur presque toutes les lignes électriques de la S.N.C.V. Le 1er janvier 1958, M. Hausman fut promu inspecteur technique.

Soucieux de la sauvegarde du matériel vicinal historique, il apporta son aide précieuse et efficace aux promoteurs du Musée du Tram de Schepdaal, où furent rassemblés et restaurés quelques fleurons typiques du matériel S.N.C.V.

Lors de la création du Groupe de Travail de la Promotion des Transports Urbains, auprès du Ministère des Communications, M. Hausman fut détaché à ce service, le 1er juin 1967. Sa promotion au grade d'inspecteur principal, le 1er novembre 1974, devait couronner sa carrière.

Nous souhaitons à M. Hausman et à son épouse encore de nombreuses années de bonne santé et de bonheur.

### La retraite de M. E. DE SAMBLANX, moniteur



Le 1-8-1976, M. Eugène De Samblanx, moniteur, a été mis à la retraite. Au cours d'une cérémonie à l'atelier de Kessel-Lo, il fut fêté par ses chefs et ses collaborateurs. Un vélo de course lui fut offert en cadeau d'adieu par le personnel.

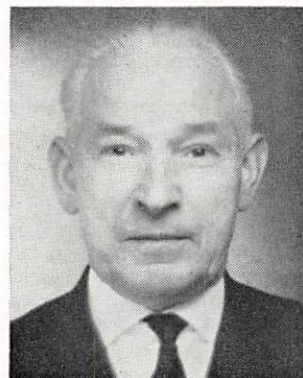
M. De Samblanx débuta comme électricien de l'atelier de Cureghem, le 4-8-1930. Muté à l'atelier de Haacht le 15-6-1936, en qualité de brigadier, il fut promu contremaître le 1-1-1939 et contremaître de 1ère classe le 1-1-1946. En 1968, il devint moniteur et fut affecté à l'atelier de Kessel-Lo.

M. De Samblanx s'est toujours acquitté, avec beaucoup de dévouement et de conscience professionnelle, des nombreuses tâches qui lui furent confiées dans les différents ateliers brabançons.

Sa santé est resplendissante et nous espérons qu'il restera encore de longues années en bonne forme afin de profiter au mieux de son nouveau vélo.

Tous nos vœux de longue et heureuse retraite accompagnent M. De Samblanx et son épouse.

### M. J. BLOCKX, chef de mouvement de 1ère classe, est à la retraite



M. Jules Blockx entra en service, le 12-8-1929, en qualité de receveur à Louvain. Il fut nommé, successivement, chef receveur le 1-11-1941 et contrôleur le 1-8-1942. Il fut ensuite appelé à la direction du Groupe de Louvain de l'époque, où il s'occupa activement de l'organisation du Mouvement. Il y acquit le grade de chef de mouvement de 2e classe le 1-1-1952, et celui de chef de mouvement de 1ère classe le 1-1-1954.

Le 16-7-1962, lors de la suppression de la traction électrique sur le réseau de Louvain, il fut muté au service de l'Exploitation à Bruxelles. A partir du 26-8-1970 et jusqu'à la fin de sa carrière, il fut de nouveau affecté au bureau de Louvain.

Sa serviabilité et son esprit de camaraderie furent hautement appréciés par ses collègues. Lors de la fête donnée à l'occasion de son départ, il fut comblé de cadeaux.

Que sa retraite, en compagnie de son épouse, soit longue et heureuse !



Mlle C. De Jonghe, commis, a été embauchée pour le service T/AT à Anderlecht, le 1-7-1976.

## Limbourg

**M. J. GIelen, 1er contrôleur, a pris sa retraite**



Le 9-7-1928, jour de ses 17 ans, M. J. Gielen commença sa carrière à la so-

ciété, en qualité de receveur à Bilzen. Il fut nommé chef receveur le 1-10-1941 et contrôleur le 1-1-1945.

Après la guerre, M. Gielen fut en grande partie responsable de la bonne marche du service au poste de Bilzen, ce qu'il fit à la satisfaction de tous. Sa nomination comme 1er contrôleur, le 1-7-1967, ne fut dès lors pas une surprise.

Au cours d'une réunion intime, M. et Mme Gielen furent fêtés par plusieurs collègues en présence de M. Goovaerts, ingénieur principal-chef de groupe. Le personnel de Bilzen, également, rendit à « son contrôleur » un hommage bien mérité. Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse, de nombreuses années de bonheur.

### Le décès de M. A. MARCHAL, chef de dépôt de 1ère classe

Le matin du 23 juillet 1976, la nouvelle du décès, à 62 ans, de M. Marchal laissa tout le monde stupéfait. En effet, il était entré depuis 3 jours seulement, en clinique, pour observation.

De stature haute et robuste, M. Marchal était un personnage bien connu, tant par le personnel que par

les voyageurs de Hasselt et environs, ainsi que par ceux de Maastricht. Il fut occupé à Hasselt du 5-11-1940 au 31-12-1960, d'abord en qualité de piocheur et ensuite, successivement, en tant que receveur (1941), chef receveur (1945) et contrôleur (1948). En 1961, il devint chef de dépôt à Maastricht.

La ponctualité qu'il s'imposait et qu'il attendait du personnel et des voyageurs, n'enlevait rien à son obligeance et à sa grande affabilité.

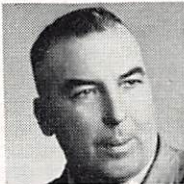
Nous présentons à sa famille nos très vives condoléances.

Muté du Groupe du Brabant, M. G. Ombelets, commis, est venu rejoindre nos rangs le 1-7-1976.

## Flandre Occidentale

M. J. Demol, rédacteur, a été transféré de l'Administration centrale à la direction de Bruges, le 19-8-1976.

# LES LONGUES CARRIÈRES



**J. D'Haene**

est entré en service le 19-11-1928; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Ypres.



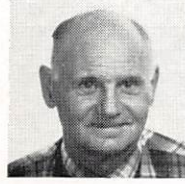
**P. Wolfs**

est entré en service le 22-3-1928; il a été mis à la pension comme receveur à Haacht.



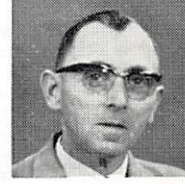
**F. Houdart**

est entré en service le 19-8-1935; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Mons.



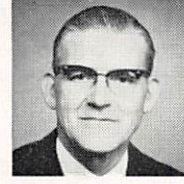
**P. Marissen**

est entré en service le 1-8-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Merksem.



**A. Vranckx**

est entré en service le 21-6-1932; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Louvain.



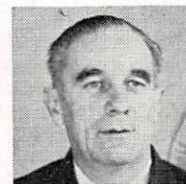
**C. André**

est entré en service le 30-1-1934; il a été mis à la pension comme receveur à Eugies.



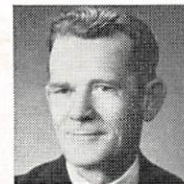
**O. Godard**

a débuté le 15-10-1928 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Jodoigne.



**C. Haesevoets**

a débuté le 11-11-1940 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier qualifié à Hasselt.



**P. Blockx**

a débuté le 1-4-1929 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Mol.



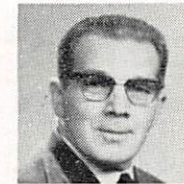
**P. De Vits**

a débuté le 31-12-1928 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Anderlecht.



**P. Barbier**

a débuté le 28-7-1944 comme receveur (Groupe de Liège); il est devenu ultérieurement secrétaire syndical provincial.



**A. Leonard**

a débuté le 1-11-1927 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Marloie.



# LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Les journaux parlent pour ainsi dire quotidiennement de l'une ou l'autre des Communautés européennes. Dans le cadre du Mouvement européen, qui prit forme après la deuxième guerre mondiale, on créa beaucoup d'organismes qui ne sont pas très bien connus du public. Nous avons dès lors cru faire œuvre utile en faisant un tour d'horizon succinct des dites Communautés.

## Les traités.

Il y a d'abord lieu d'attirer l'attention sur les traités.

La « Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier » (CECA) a été instituée par le Traité de Paris du 18 avril 1951, première expérience de marché commun entre l'Allemagne (R.F.), la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas. Le traité confiait à une institution supranationale — la Haute Autorité — la charge d'établir et d'administrer un marché commun pour le charbon, la ferraille, la fonte et l'acier, à l'échelle des six pays.

La « Communauté Economique Européenne » (CEE) a été instituée par le Traité de Rome du 25 mars 1957, prévoyant — après une période de transition — l'établissement d'une union douanière et économique entre les six mêmes pays européens, avec libre circulation et libre établissement pour les personnes et harmonisation des politiques commerciales envers les pays tiers.

La « Communauté Européenne de l'Energie Atomique » (CEEA), mieux connue sous son appellation *Euratom*, a également été instituée par le Traité de Rome du 25 mars 1957. L'*Euratom* fut chargé de promouvoir la recherche commune entre les Six, dans le domaine de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire.

Deux autres traités doivent également être cités : celui qui institue un Conseil et une Commission uniques pour les trois Communautés existantes (traité dit « de fusion des exécutifs »), signé entre les Six le 8 avril 1965, et le traité dit « d'élargissement des Communautés », signé le 22 janvier 1972, qui s'est traduit au 1er janvier 1973 par l'entrée du Danemark, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, faisant ainsi succéder l'Europe des Neuf à celle des Six.

## Les institutions et les pouvoirs.

Depuis la mise en œuvre du traité de fusion des exécutifs et de celui qui porte à Neuf le nombre d'états-membres, le pouvoir exécutif est exercé pour les trois Communautés existantes par une seule *Commission* et par un *Conseil des Ministres unique*.

« La *Commission* » est un collège de 13 membres, nommés par l'ensemble des neuf gouvernements (deux Allemands; deux Britanniques; deux Français; deux Italiens; un Belge; un Danois; un Irlandais; un Luxembourgeois et un Néerlandais). Au sein de cette Commission, les décisions sont prises à la majorité. La Commission doit être l'initiatrice de la politique communautaire, spécialement par les propositions qu'elle transmet et soumet au Conseil. Elle est la gardienne des traités et l'organe d'exécution des Communautés. A cette fin, elle dispose d'un budget et de services administratifs propres (7.200 fonctionnaires au 1er septembre 1974).

Le « *Conseil des Ministres* » est composé de représentants de chaque gouvernement des neuf pays-membres (ministres des Affaires étrangères mais aussi, selon l'ordre du jour, les ministres de l'Agriculture, des Finances, des Transports, des Affaires sociales...). Son rôle est essentiel dans la prise de décision sur toute disposition générale ou d'une certaine importance. Sauf cas exceptionnel, le Conseil agit et décide sur base de propositions formulées par la Commission. En pratique, il prend ses décisions à

l'unanimité sur les matières importantes. Le Conseil dispose de sa propre organisation de travail : le *secrétariat général* du Conseil (1.132 fonctionnaires au 1er septembre 1974). Un organisme, dont le rôle effectif de plus en plus important dans le processus communautaire, est chargé de préparer les sessions du Conseil et se trouve au centre de toutes les négociations entre les états ou entre pays-membres et Commission : le *Comité des représentants des Etats-membres* ou *Coreper*.

Le « *Parlement Européen* » compte 198 membres désignés par les Assemblées nationales (Allemagne 36 sièges - France 36 - Grande-Bretagne 36 - Italie 36 - Belgique 14 - Pays-Bas 14 - Irlande 10 - Danemark 10 - Luxembourg 6). Le Parlement européen est un organe de contrôle sur l'action de la Commission. Il s'exprime par des avis et des résolutions. Il n'a pas de pouvoir législatif mais il dispose d'un pouvoir accru en matière budgétaire.

La « *Cour de Justice* » des Communautés, composée de neuf juges, a le pouvoir de décider si les actes de la Commission des Communautés européennes, du Conseil des ministres, des gouvernements membres et d'autres organes sont compatibles avec les traités. La Cour peut annuler les actes de la Commission et du Conseil non conformes aux traités.

A noter qu'existent, à titre consultatif, des comités où sont représentés les principaux intérêts économiques et socio-professionnels des pays-membres : le *Comité Economique et Social* pour les matières relevant des traités de Rome (CEE et Euratom), avec 144 membres (24 pour chaque « grand » pays-membre; 12 pour la Belgique ainsi que pour les Pays-Bas; 9 pour l'Irlande comme pour le Danemark et 6 pour le Luxembourg); un *Comité consultatif* (60 membres au moins; 84 au plus) pour les affaires CECA. La Commission se doit de consulter ces Comités sur nombre de projets de décision.

## Mots-clés.

Pour avoir une meilleure connaissance du jargon des Communautés Européennes, quelques explications s'imposent encore. Qu'entend-on par « Union douanière », par exemple ?

L'« *Union Douanière* » est un régime fondé sur le principe du libre-échange et de la libre circulation des produits entre les pays membres de l'Union; il implique donc la suppression des droits de douane, du rationnement des importations et des divers obstacles techniques aux frontières. Par contre, vis-à-vis des pays tiers, un cordon douanier identique est mis en place.

A ce propos, on fait parfois état du « *Tarif Extérieur Commun* » (TEC). C'est le tarif douanier établi à un même niveau pour les pays membres de la Communauté, à l'égard des pays non membres. Le TEC a été établi de manière progressive par la CEE et, depuis le 1er juillet 1968, la Communauté constitue, du point de vue des tarifs douaniers, un exemple homogène vis-à-vis des pays tiers.

Il est aussi souvent question de l'« *Union Economique* », de « *Supranational* » et de « *Prélèvement Agricole* ».

L'« *Union Economique* » est un régime qui, en plus de l'union douanière, institue des politiques et règles communes pour l'ensemble des pays-membres, tant pour l'agriculture que la monnaie, l'énergie, les transports, l'aide aux régions, les budgets, la conjoncture, le droit de la concurrence, la libre circulation, le libre établissement des personnes, etc.

« *Supranational* » est un terme juridique caractérisant un organe fédéral commun qui a le pouvoir de prendre directement des décisions qui ont force de loi pour les citoyens, les entreprises et les gouvernements des pays-membres et dont les membres, une fois désignés, ne sont plus dépendants des pouvoirs nationaux, lesquels ne peuvent ni les démettre ni leur donner des instructions (exemple : Haute Autorité CECA).



« Prélèvement Agricole » est une taxe frappant des produits agricoles importés de pays non membres. Cette taxe est ainsi calculée de façon à couvrir la différence entre le prix offert par les pays non membres, s'il est inférieur à celui pratiqué dans les Six pays européens et celui que la Communauté garantit à ses agriculteurs. Le mécanisme vise donc à protéger les produits agricoles des Six pays, tout en fournissant des ressources au FEOGA, c'est-à-dire à ce Fonds européen d'orientation et de garantie agricoles, constitué en 1962, qui finance des interventions sur les marchés, subventionne certaines exportations ou importations, ainsi que des opérations visant aux adaptations jugées nécessaires des structures agricoles européennes.

Combien de fois n'utilise-t-on pas les termes « *Serpent monétaire et Tunnel* », « *Monnaie flottante* » etc. Et pourtant, ils ne sont en usage que depuis quelques années.

Après la décision américaine de non-convertibilité en or du dollar (15 août 1971), puis de dévaluation du dollar, après la réévaluation du D.M., du franc belge et du florin et la dévaluation de la lire italienne et de la couronne danoise (décembre 1971), l'accord de Bâle d'avril 1972 a limité les marges de fluctuation entre les monnaies des pays de la CEE à 2,25 pour cent en deçà et au-delà de leur parité. C'est ce qui a donné naissance à la métaphore du tunnel, d'une largeur de 4,50 pour cent et du serpent dans ce tunnel, d'un diamètre variable mais atteignant 2,25 pour cent au maximum (au sein du Benelux, l'accord d'août 1971 limitait ce maximum à 1,50 pour cent, mais il y a été mis fin il y a quelques mois). Ce système a été mis à rude épreuve après coup.

Certaines monnaies sortirent du système et « flottent ».

La parité fixe des monnaies est un idéal, mais la situation n'a pas évolué dans ce sens.

### Organismes financiers et fonds européens.

Un bref aperçu des quelques organismes financiers et fonds européens nous éclairera encore mieux au sujet du fonctionnement des Communautés Européennes.

Créée par le Traité de Rome, la « *Banque Européenne d'Investissements* » est un organisme de droit public indépendant. La Banque, qui a pour mission de contribuer au

développement équilibré de la Communauté (« L'Europe des neuf »), peut financer, par des prêts et l'octroi de garanties, des projets d'investissements conformes à certains critères (mise en valeur de régions moins développées, modernisation et conversion d'entreprises, projets intéressants plusieurs Etats-membres, etc.).

Le « *Fonds Européen de Développement* » (FED) finance, par dons ou prêts, des projets économiques et sociaux dans les pays en voie de développement qui sont associés à la CEE.

Le « *Fonds Social Européen* » procède, selon une formule nouvelle, par interventions financières quand se posent des problèmes de licenciements collectifs et de réadaptation de travailleurs (autres que ceux du secteur charbon-acier) ou quand des décisions du Conseil risquent d'affecter le marché de l'emploi.

Le « *Fonds de Réadaptation CECA* », alimenté par le prélèvement sur la production charbon-acier, contribue pour moitié aux frais de réadaptation des travailleurs dans le secteur charbon-acier.

Le « *Fonds Européen de Coopération Monétaire* » a été constitué, à la suite de la Conférence au Sommet de Paris (19-20 octobre 1972), comme un outil de la coopération monétaire entre les Neuf.

Le « *Fonds Européen de Développement Régional* » a été créé au Sommet de Paris, en décembre 1974, pour contribuer à corriger les déséquilibres régionaux dans la Communauté élargie et notamment ceux résultant d'une prédominance agricole, de mutations industrielles et d'un sous-emploi structurel.

En conclusion, il y a encore lieu de citer « *Le Conseil Européen* ». Cette nouvelle institution ne concerne pas seulement la mise en œuvre des traités et la définition des politiques communes de la C.E., mais également la *coopération politique* des Neuf. Elle a été décidée par le dernier Sommet de décembre 1974. Cette formule de Sommet, qui consistait en une rencontre occasionnelle des chefs d'Etat et de gouvernement des pays-membres, est abandonnée au profit d'une formule plus institutionnelle, le *Conseil européen*, qui, composé des chefs de gouvernement, se réunira au moins trois fois par an. Le premier Conseil européen s'est tenu à Dublin en mars 1975.



Bruxelles : le siège des Communautés Européennes. (Photothèque de la C.C.E.)



# LES ARDENNES FLAMANDES

Certains admirateurs de Felix Timmermans, romancier flamand bien connu, pourraient, à la lecture de quelques-unes de ses œuvres, s'attendre à trouver, en Flandre, une nature très opulente. Cela ne correspond pas toujours à la réalité, car la belle nature flamande a, depuis bien longtemps, été pour une grande part, sacrifiée sur l'autel de l'industrie du bâtiment.

Heureusement, quelques sites ont pu être sauvegardés, et parmi ceux-ci les Ardennes flamandes. Cette région, peu visitée jusqu'à présent, a été remarquablement bien préservée; elle est constituée de jolies collines, allant jusqu'à 150 m d'altitude, couvertes de bois épars et sur lesquelles quelques moulins montent la garde. Bien souvent, des chemins à forte dénivellation serpentent à travers de vertes vallées idylliques.

La nature est belle dans ce qu'on appelle un peu présomptueusement les « Ardennes » flamandes. Celui qui a besoin de repos, celui qui recherche la solitude ou veut se laisser envoûter par le charme des différentes saisons, s'y plaira certainement.

On confond trop souvent les Ardennes flamandes, région comprise entre Audenarde, Renaix et Grammont, trois villes de Flandre orientale, avec les « Monts de Flandre », en Flandre occidentale. Quoique ces dernières collines se prolongent aussi bien vers l'est que vers l'ouest, leur plus grande partie peut être située dans un quadrilatère constitué par les villes d'Ypres, Poperinge, Cassel et Armentières. C'est surtout le mont Kemmel (159 m) qui y retient l'attention du touriste.

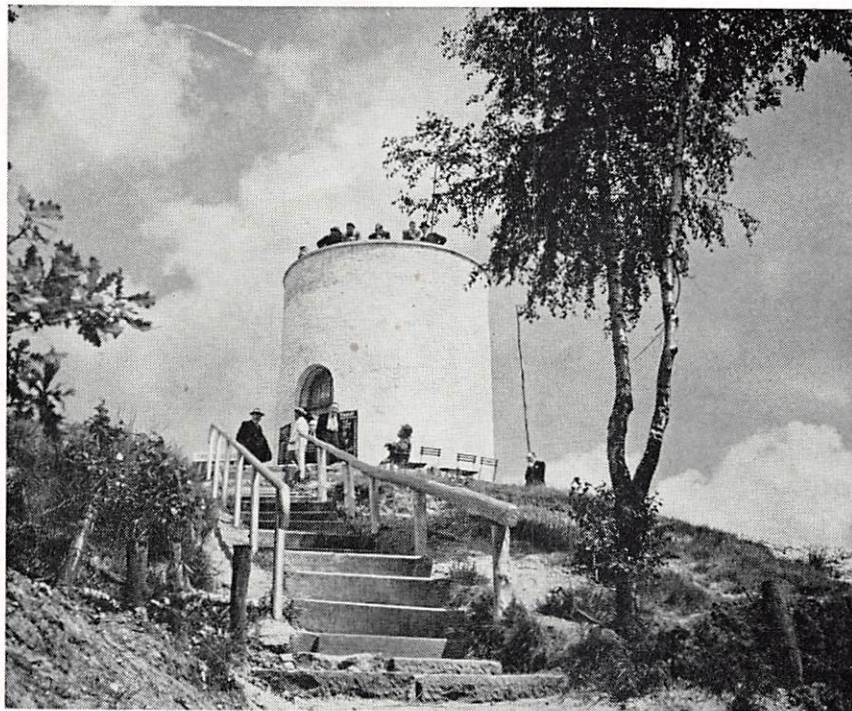
La ville de Renaix, sise sur la frontière linguistique, est considérée comme le centre touristique des Ardennes flamandes. Si la ville ne possède pas tellement de monuments historiques, elle peut s'enorgueillir de pouvoir montrer la plus grande crypte du pays. La crypte de Saint-Hermès, datant de 1075, où reposaient jadis les reliques du patron de la ville, est répartie en trois nefs, soutenues par une double rangée de 32 colonnes. Cette église souterraine de 650 m<sup>2</sup> témoigne de la vie religieuse de jadis.

La collégiale Saint-Hermès se trouve à l'emplacement de l'église primitive

Saint-Pierre et du cloître. Dans un petit parc, à la Kaatsspellein, on peut encore voir les soubassements de l'église, qui faisait partie de l'ancienne abbaye Saint-Pierre. Des haies de charmes indiquent l'emplacement de l'ancienne abbaye, des bâtiments du chapitre et du cloître moyenâgeux.

Dans une rue adjacente, la Priesterstraat, également appelée « Papenstraat », d'après l'appellation du clergé au moyen-âge, se trouve le musée du folklore et d'histoire régionale : il abrite une rétrospective de l'industrie textile, des métiers de la région et de la vie corporative. La visite du musée de la ville doit se terminer à l'auberge « Le Vieux Dragon », où tout témoigne encore de la vie rustique de nos grands-pères.

Renaix a beaucoup à offrir aux amateurs de la nature. Le point de départ d'une belle promenade de panoramas, par exemple, se trouve au parc « de l'Arbre de Malander », au sommet du Kruisberg, près de la route d'Etat n° 58. Sur place, au cadran solaire, le promeneur jouit déjà d'une vue inoubliable sur Renaix. Au-delà de la frontière linguistique, on aperçoit les collines du nord-ouest du Hainaut, avec des vallées verdoyantes où s'éparpillent des villages accueillants, avec leurs bas clochers, et des fermes imposantes.



Le belvédère du Kluisberg. (Cliché C.G.T. - Photo Dédé)

Une autre belle promenade commence à la Beekstraat, via le Beekweg, dans la vallée de la Molenbeek, à suivre sur une distance d'environ 1 km. Le chemin s'éloigne brusquement du ruisseau et arrive, 300 mètres plus loin, au hameau Boekendries, à la route de Renaix vers Schorisse. Au croisement, prendre à gauche le chemin de Schorisse. Environ 600 m au-delà de Boekendries, le chemin bifurque, à angle droit, vers la gauche. Quelques mètres plus loin commence le chemin vers le Muziekberg. Il passe la Drijborrebeek et, après 300 m, on arrive à la ligne de chemin de fer Renaix - Audenarde. Ici commence la montée vers le Muziekberg (140 m d'altitude). Après 350 m environ, il y a une bifurcation. Garder la gauche, marcher encore 650 m et on atteint le sommet du Muziekberg, d'où on a une vue magnifique sur Renaix et les environs. On descend ensuite vers Louise-Marie, situé à 1 km. Dans ce hameau, prendre la route Schorisse - Renaix (à gauche); 400 m plus loin, à une bifurcation, garder la droite (par la gauche, on arrive à Renaix via Boekendries). Après 700 m, on rencontre à gauche une ferme imposante et, après encore 200 m, on passe le tunnel de chemin de fer de Louise-Marie (ligne Renaix - Audenarde). Continuer tout droit jusqu'au croisement du chemin de Renaix vers Etikhove, 1.300 m plus loin.



Vous prenez ce chemin à gauche dans la direction de Renaix; après 1 km, on traverse le hameau Hogerlucht. Retour vers Renaix, via le chemin Etikhove, Hogerluchtstraat, Wolvestraat, St-Pietersnieuwstraat, Marktplein, Priestersstraat, Hospitaalstraat, Grote Markt. Total : 2 h 15.

La promenade suivante connaît également beaucoup de succès. On quitte Renaix en direction du nord, par la Kruisstraat, et on suit la grand-route n° 58 vers Audenarde, jusque passé le moulin « Ter Kruisens ». On pourrait aussi prendre l'autobus jusque là (direction Audenarde). A gauche, descendre un chemin sablonneux vers la Kuitholbeek et le village de Zulzeke, où un ravissant paysage s'offre aux yeux. Ensuite, il y a une forte montée, partiellement à travers bois, et avec des vues splendides. Après environ une demi-heure, on atteint de nouveau, près de Nukerke, la grand-route n° 58. On peut poursuivre la promenade en prenant à Nukerke le chemin qui descend en direction d'Audenarde; ensuite, on prend le premier chemin à gauche vers le Koppenberg, d'où le panorama est également merveilleux.

Pour Renaix et environs, le jeu « son et lumière » : « Le temps de la folie », et le « Fiertel » constituent deux grands

événements et des attractions intéressantes.

Le spectacle « Le temps de la folie » est une réussite extraordinaire; il conte et présente l'histoire de la ville tout en évoquant, avec beaucoup de finesse, la civilisation de l'époque. Les événements locaux sont commentés et expliqués à la lumière de ce qui se passait alors aussi bien dans notre propre pays que dans le monde.

Le « Fiertel » ou « Ommegang St-Hermès » est une curieuse procession remontant vraisemblablement au 13ème siècle. Elle sort chaque année le premier dimanche après la Pentecôte. Ce cortège remarquable, religieux, historique et folklorique, se déroule dans le cadre merveilleux des Ardennes flamandes. Pendant toute une journée, la chasse de St-Hermès est portée à travers toute la ville et les villages environnants, sur une distance d'environ 33 km.

En ce qui concerne le « Fiertel », on se demande d'où provient ce nom, quelle est son origine et sa signification. Jusqu'à ce jour, on n'a pu trouver une explication valable et la réponse ne sera probablement pas donnée de sitôt. Quoi qu'il en soit, ce qui n'est contesté par personne, c'est la grande beauté et le charme des Ardennes flamandes.

## 27<sup>e</sup> semaine du 3<sup>e</sup> âge

La 27<sup>e</sup> semaine du 3<sup>e</sup> Age sera organisée du 14 au 21 novembre prochain, sous le thème « Et maintenant... des réalisations pour un 3<sup>e</sup> Age à part entière dans la commune ».

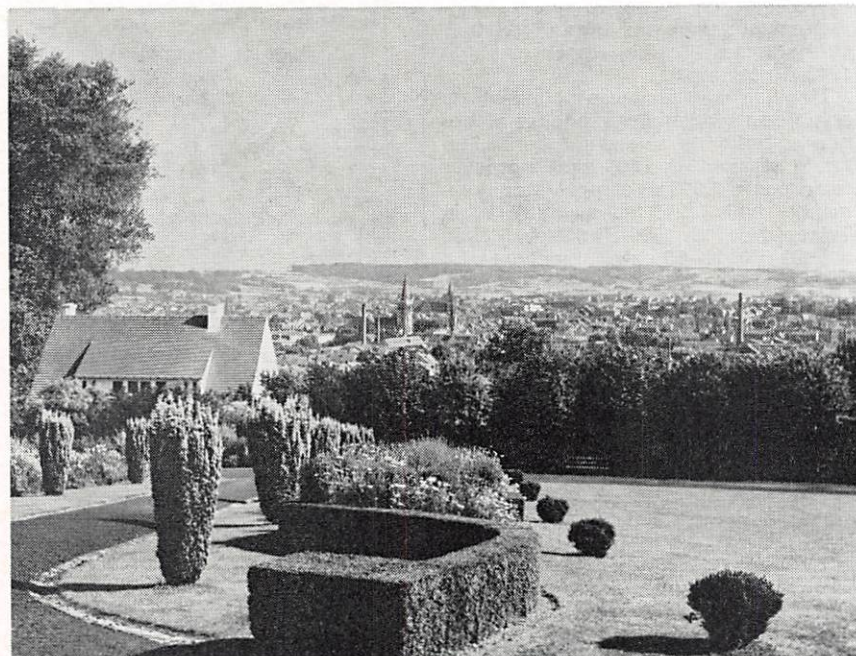
A une époque où, de plus en plus, l'accent est mis sur la participation, à tous les niveaux, et sur l'importance des structures locales, les seniors demandent à être considérés comme des citoyens « à part entière » dans leur commune, à l'égal des membres des autres générations.

Cela signifie concrètement que leur information, leur consultation et leur participation aux décisions doivent être assurées dans tous les domaines.

Ils souhaitent que l'on mette à leur disposition ce qui correspond à leurs besoins essentiels et désirent notamment :

- rester dans leur environnement;
- pouvoir se déplacer sans danger ni fatigue;
- avoir des possibilités de contacts et de relations avec d'autres personnes;
- être en sécurité;
- être pleinement acceptés dans la vie sociale et communale et y trouver les structures d'accueil nécessaires.

Si l'intégration sociale des seniors est nécessaire à leur propre épanouissement, elle l'est tout autant pour un bon équilibre de la communauté tout entière.



Vue sur la ville de Renaix. (Photo Ville de Renaix)

### 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.



## LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

**TRAMBUS :** Vous avez là un fameux pansement au doigt !

**MENUISIER :** Je me suis fait mal il y a quelques jours. J'étais en train de fixer des clous. Quelqu'un m'a interpellé et j'ai été distrait un moment. La tête du marteau a glissé du clou. Et voilà le résultat.

**T. :** En effet, le centre de la face du marteau doit frapper le clou perpendiculairement à son axe.

**M. :** C'est évidemment la bonne méthode.

**T. :** Tant qu'on y est, parlons un peu des autres dangers auxquels on s'expose en enfonçant des clous.

**M. :** Il y en a un bon nombre.

**T. :** En effet, un clou mal frappé peut vous blesser à l'œil, la tête du marteau peut se détacher et être projetée violemment en l'air, une écharde d'une manche abîmée peut pénétrer profondément dans la paume de la main et provoquer une blessure, à soigner d'urgence pour éviter le risque d'infection.

Un marteau doit être en bon état, bien équilibré et choisi en fonction du travail à effectuer. Il doit être pourvu d'une tête solidement fixée, à l'angle voulu, avec une face sans ébréchures, et avoir un manche, poli dans le sens du bois, qu'on puisse bien tenir en main.

**M. :** S'il faut enfoncer les clous convenablement, on doit aussi pouvoir les arracher d'une manière pratique. Je connais un bricoleur qui voulut enlever un clou avec un marteau fendu. Il le fit de tout son poids, le manche se brisa et ses doigts cognèrent le bord d'une poutre. Résultat : 2 doigts cassés. S'il s'était servi d'une tenaille, cela ne serait pas arrivé.

**T. :** Avec un peu plus de bon sens, on éviterait un grand nombre d'accidents similaires. En matière de sécurité, il importe de toujours rester sur ses gardes et de... ne pas hésiter à frapper souvent sur le même clou !

## BIBLIOGRAPHIE

« De autobus vroeger en nu », par Ch. SMITS.

Il y a environ cinquante ans, les premiers services d'autobus furent mis en exploitation en Belgique. L'auteur a constitué son album de photos, afin, dit-il dans l'introduction à son livre, « de garder vivant, chez chacun, le souvenir de l'évolution de notre autobus ». L'album contient 150 photos de différents types de véhicules avec leurs caractéristiques; les photos ont été prises, à quelques exceptions près, dans la province d'Anvers.

L'ouvrage, édité par les soins de l'auteur, un conducteur d'autobus à la S.N.C.V. (dépôt de Tjalkstraat, An-

vers), peut être commandé à l'adresse suivante : Ch. Smits, Ernest Joutrelaan 23, boîte 1, 2520 Edegem. Le prix du livre s'élève à 400 F, à verser au compte bancaire n° 001-0466097-88 de Ch. Smits, Edegem.

« Les tramways au pays de Liège », tome 1 : « Les tramways urbains », par E. FELLINGUE, R. HANSEN, M. LAMBOU et J. RENARD.

Il s'agit d'un ouvrage d'une certaine envergure, puisque l'édition d'un deuxième tome, consacré aux lignes vicinales dans le pays de Liège, est d'ores et déjà prévue.

Le tome 1 paraîtra en décembre. Il contient 280 pages, de nombreux plans et schémas, et plus de quatre cents photos. La première partie du tome 1 relate, en dix chapitres, l'histoire des tramways; la deuxième partie est consacrée aux aspects techniques qui s'y rapportent.

Cet ouvrage, dont on dit dès à présent qu'il est indispensable à tous ceux qui s'intéressent aux tramways de Liège, peut être commandé au G.T.F. (Groupeement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire) c/o Marcel Lambou, rue Jardinière, 272, 4900 Angleur (1.400 F + 90 F pour frais d'envoi, à verser au compte n° 240-0217981-26 du G.T.F., Liège).

« Histoire des Transports publics à Bruxelles », tome 1 : « La belle Epoque », par E. CASAERT et J. DELMELLE.

Cette œuvre exceptionnelle, relative aux transports publics à Bruxelles, a été réalisée sous les auspices de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.), à l'occasion de la mise en service de la première ligne de métro. A paraître ultérieurement : tome II : l'Age d'or (1919-1944); tome III : Le Renouveau (de 1945 à nos jours).

L'édition est luxueuse, contient de nombreuses illustrations inédites d'époque et traite de sujets très variés. Le tirage est limité à 2.500 ex. Le premier tome coûte 1.500 F et peut être commandé à la S.T.I.B., avenue de la Toison d'Or, 15, 1060 Bruxelles (C.C.P. n° 000-0039442-60, avec mention « La belle Epoque »).

## 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 :** Verstappen W. (porte-monnaie + 1.689 F).

**Turnhout :** Dehouwer F. (porte-monnaie + 1.310 F), Geentjens A. (porte-feuille + 7.200 F), Van Sweevelt L. (porte-feuille + 1.410 F), Nys K. (porte-monnaie + 118 florins), Janssen F. (porte-monnaie + 633 F).

### FLANDRE ORIENTALE

**Audenarde :** Reyns S. (643 F + 733 F).  
**Destelbergen :** Maes J. (2.000 F), Witgeers W. (2.000 F + 30 DM), Pussemier H. (1.000 F),

Erauw W. (1.249 F), Walley G. (864 F), De Vreese A. (3.150 F).

**Hamme :** Segers A. (8.100 F).

### HAINAUT

**Charleroi :** Poupart A. (porte-feuille + 670 F), Moudry (porte-feuille + 2.540 F), Decombel R. (sac + 642 F), Chapelle J. (porte-monnaie + 1.170 F), Cartelli (porte-feuille + 2.300 F), Van Acker C. (porte-feuille + 2.507 F), Moreau F. (porte-monnaie + 866 F).

**Châtelet :** Daumery (porte-feuille + 1.027 F), Berghmans M. (porte-feuille + 1.754 F).

**Jumet :** Yancis W. (porte-feuille + 1.350 F), Niemegeerts F. (porte-monnaie + 1.693 F).

**La Louvière :** Piery (porte-feuille + 300 F + 10 DM).

**Nalinnes :** Senzée G. (montre de dame).

**Quaregnon :** André C. (porte-monnaie + 843 F).

**Tournai :** Rasseneur F. (porte-feuille + 15.740 F), Cardon J.-P. (porte-feuille + sac de dame + 1.000 F), Vanderzippe (sac de dame + 410 F.F. + 50 F).

### NAMUR - LUXEMBOURG

**Aille :** Micha R. (700 F).

**Florenville :** François J.-Ph. (4.238 F).

**Mariembourg :** Meurrens J. (1.100 F).

**Morville :** Alexandre J. (1.425 F).

**Namur :** Greuse D. (1.188 F), Margot B. (800 F), Pierroux Y. (1.162 F), Burnay Cl. (montre), Greuse D. (porte-feuille + 10.520 F + documents), Malherbe J. (2.744 F), Maurcot J. (610 F), Rivet J.-C. (1.867 F), Vandezande D. (2.460 F).

### LIEGE

**Bressoux :** Oosterbosch (958 F), Delhayé (500 F).

**Eupen :** Leclerc (873 F), Demonty (500 F), Bosten (1.620 F), Bong (7.830 F).

**Omali :** Bawin V. (1.320 F).

**Oreye :** Panis (10.773 F).

**Rocourt :** Schoefs L. (1.123 F), Hansen A. (9.020 F).

**Warzée :** Colaris J. (1.631 F).

### BRABANT

**Anderlecht :** Gils A. (porte-feuille + 2.200 F).  
**Grimbergen :** Malfait M. (sac à main + 3.950 F).

**Lasne :** Frederic A. (porte-feuille + 7.050 F).

**Louvain :** Kempeneers A. (porte-feuille + 2.000 F + documents), Jossa F. (sac à main + 3.512 F + carte d'identité).

**Tirlemont :** Bamps G. (porte-monnaie + 3.865 F).

### LIMBOURG

**Hasselt :** Jacobs D. (4.233 F).

**Lanaken :** Kathagen T. (porte-feuille + 2.000 F).

**Maaseik :** Joosten H. (sac à main + 2.678 F).

**St-Trond :** Dirickx K. (980 F).

**Tessenderlo :** Daniels L. (638 F).

### FLANDRE OCCIDENTALE

**Assebroek :** Saron F. (porte-feuille + 5.420 F), Hoeman E. (porte-feuille + 1.000 F), Vroman A. (porte-feuille + 480 F), Coppejans H. (porte-feuille + 1.400 F), Vansevenant D. (chèque de 5.000 F), Ruysschaert J. (porte-feuille + 503 F), Wildemeersch H. (porte-monnaie + 2.391 F).

**Courtrai :** Cosijns E. (porte-monnaie + 17.300 F), Pottie P. (porte-monnaie + 2.100 F), Vanhandsaene E. (sac à main + 1.072 F), Knockaert G. (porte-feuille + 2.500 F), Deceuninck M. (sac à main + 694 F + 60 DM), Balcaen J. (porte-feuille + 2.000 F), Baekelandt E. (porte-monnaie + 779 F), Seys A. (porte-monnaie + 2.118 F), Struyve E. (radio + 920 F).

**Knokke :** Verduyn G. (montre de dame), Haerincq D. (sac à main + 4.000 F), Kempe H. (500 F).

**La Panne :** Deprez F. (sac à main + 15.540 F + carnet d'épargne avec 12.349 F).

**Ostende :** Vanderjeugd D. (sac à main + 1.356 F), Boedt F. (sac à main + 16.400 F), Hubert M. (porte-monnaie + 500 F), Laleman M. (porte-monnaie + 950 F + porte-feuille + 920 F + appareil de photographie), Vansteenberge F. (porte-monnaie + 6.666 F), Bethuyn R. (porte-feuille + 1.425 F), Vanderwee W. (porte-feuille + 700 F), Debondus M. (sac à main + 6.540 F + chèque de 7.500 F), Jonckheere J. (porte-feuille + 1.560 F), Nierynck R. (porte-monnaie + 2.784 F), Wilaert K. (porte-monnaie + 6.376 F), Mylle G. (sac à main + 2.067 F), Desopper H. (porte-feuille + 1.194 F), Rosseel R. (porte-feuille + 660 F), Van Vlaenderen J. (sac à main + 12.680 F), Vermeulen D. (porte-feuille + 52 F), Pieters T. (sac à main + 1.170 F), Devriese E. (porte-feuille + 859 F + 110 FF), Laforce P. (porte-feuille + 1.930 F), Reunbrout R. (appareil de photographie), Bossant F. (appareil de photographie).