

BRUGGE X

G.P.P./4/340



NOS VICINAUX



REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

groupe d'anvers

Le samedi 23 mai 1981 eut lieu, au réfectoire de l'atelier de Merksem (Ancienne Barrière) la remise des distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux et des décorations civiques pour 35 ou 25 années de service.

Au cours de la cérémonie, à laquelle participaient également les épouses des lauréats, M. Goovaerts, directeur régional, fit une allocution pour toutes les personnes présentes. Après quoi se déroula une fête fort réussie.

ORDRES NATIONAUX

Chevalier Ordre de la Couronne

MM.
Dignef K., chef de mouv. de 1ère cl.
Hendrickx F., sous-chef de bureau (à titre posthume)

Palmes d'or Ordre de la Couronne

M. Schauwers F., commis d'expl.

Medaille d'or Ordre de la Couronne

M. Luyckx L., conducteur-receveur AB

Ordre de Léopold II

M. Van Alphen J., conducteur-receveur AB

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service Croix civique de 1ère classe

MM.
Schotanus A., chef de service de 1ère cl.
Van Dijck E., chef de mouvement de 1ère cl.

Croix civique de 2e classe

MM.
Dierckx J., rédacteur
Geenen J., rédacteur
Gijssen K., rédacteur
Van Echelpoel F., rédacteur
Van Looy H., dessinateur-rédacteur.

Médaille civique de 1ère classe

MM.
Baeten J., 1er ouvrier d'élite
Boenders J., conducteur-receveur AB
Bruynseels F., 1er ouvrier d'élite
Coenen F., conducteur-receveur AB
Donckers H., aubettier



ACTES DE PROBITE

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

ANVERS

Anvers: De Backer V. (portefeuille + 700 F), De Coninck F. (sac à main + 900 F + montre dame).

Broechem: Van den Bempt J. (porte-monnaie + 1.985 F).

FLANDRE ORIENTALE

Audenarde: Botteldooren J. (1.000 F).

Hamme: De Wilde A. (1.019 F).

Herzele: Turtelboom J. (1.725 F).

Hofstade: Uyttersprot G. (705 F), Delcart W. (1.000 F), Van den Abbeele R. (570 F).

Saint-Nicolas: Maes W. (750 F), Steels M. (5.504 F).

HAINAUT

La Louvière: Motta C. (portefeuille + 500 F), Gallez R. (sac dame + 1.165 F), Hennaut R. (sacoche + 7.250 F).

Mons: Di Paolo O. (porte-monnaie + 5.025 F + objets divers).

Tournai: Dericq S. (portefeuille + 6.529 F) + (portefeuille + 880 F), Labehaut C. (montre).

Trazegnies: Vanderick G. (porte-monnaie + 454 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Arlon: Ganseman L. (porte-monnaie + 2.450 F).

Dinant: Damilot M. (portefeuille + 12.500 F).

Florenville: Lambert A. (porte-monnaie + 1.125 F).

Havelange: Fery M. (sac + 6.800 F + chéquier).

Mehaigne: Denis M. (portefeuille + 2.166 F).

Morville: Linhet R. (sac + 1.140 F + porte-monnaie + 830 F + 10 FF).

Namur: Dechelt M. (sac + 302 F + chéquier + chèque de 1000 F), Renier R. (montre), Donny J.-P. (porte-monnaie + 1.230 F), Gérard J.-P.

(porte-monnaie + 2.637 F), Sarrazin M. (portefeuille + 1.070 F).

Ohey: Lapiere V. (sac + 1.280 F), Matagne J. (portefeuille + 1.500 F), Lapiere V. (sac + 4.090 F + chéquier + documents).

LIEGE

Bassenge: Versteegen (47.267 F + 7 FF + 7 DM + chéquier + livret d'épargne + 2 cartes de crédit).

Bressoux: Colemonts (840 F), Curinkx (1.220 F), Labille (2.400 F), Scheen (9.200 F).

Eupen: Ernst H. (547 F), Pirot (685 F).

Omal: Feron J. (1.000 F), Swaans (2.737 F).

Oreye: Versleegers (1.200 F + 1.500 F).

Rocourt: Evrard (1.622 F), Jaspard (3.740 F).

Warzée: Neuville A. (542 F).

BRABANT

Leerbeek: Sterckx R. (portefeuille + 1.416 F).

Louvain: Dereze F. (porte-monnaie + 860 F).

Nivelles: Renversez Y. (portefeuille + 400 F + documents), Duquesnoy M. (portefeuille + 1.400 FF + 360 F + documents).

LIMBOURG

Bree: Beckers L. (portefeuille + 3.090 F), Bollen M. (carte d'identité + 670 F).

Hasselt: Franssens A. (5.565 F), Hermans C. (629 F), Kennes M. (620 F).

Lanaken: Aerts J. (1.300 F + 65 FL), Vanherle L. (portefeuille + 1.919 F), Bosman P. (3.510 F), Vrancken F. (12.049 F), De Vleeschouwer N. (2128 F), Verstappen P. (1.900 F).

Saint-Trond: Spiritus E. (montre), Lamens M. (porte-monnaie + 1.878 F), Appeltans J. (portefeuille + 800 F).

groupe de liège

Doms J., conducteur-receveur AB
Dumont J., 1er ouvrier d'élite
Elst P., conducteur-receveur AB
Hensbergen C., conducteur-receveur AB
Koolen B., 1er ouvrier d'élite
Kuypers J., conducteur-receveur AB
Michielsen L., 1er ouvrier d'élite
Minnebo F., 1er ouvrier d'élite
Proost M., 1er ouvrier d'élite
Roekaert D., conducteur-receveur AB
Sneyers J., conducteur-receveur AB
Torfs J., 1er ouvrier d'élite
Van der Straeten F., 1er ouvrier d'élite
Van Eeckelen J., conducteur-receveur AB
Van Gorp J., conducteur-receveur AB
Verbist G., conducteur-receveur AB
Verbeeck P., conducteur-receveur AB
Verheyden J., 1er ouvrier d'élite

25 années de service Médaille civique de 2e classe

MM.
De Houwer F., conducteur-receveur AB
Luycks A., conducteur-receveur AB
Van den Broeck F., conducteur-receveur AB
Verhoeven F., conducteur-receveur AB

La remise de distinction honorifiques dans les Ordres Nationaux et des décorations civiques pour 35 ou 25 années de service a eu lieu le dimanche 29 mars 1981 dans la salle de réunion du dépôt de Liège St.-Gilles.

Seize membres du personnel, ainsi que leurs familles, ont assisté à la cérémonie, qui se déroula dans une ambiance intime et agréable.

ORDRES NATIONAUX

Médaille d'or Ordre de la Couronne

M. Lamborelle C., conducteur-receveur AB

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service Croix civique de 1ère classe

MM.
Devos E., chef de service de 2e cl.
Moes J., chef de service de 1ère cl.

Croix civique de 2ème classe

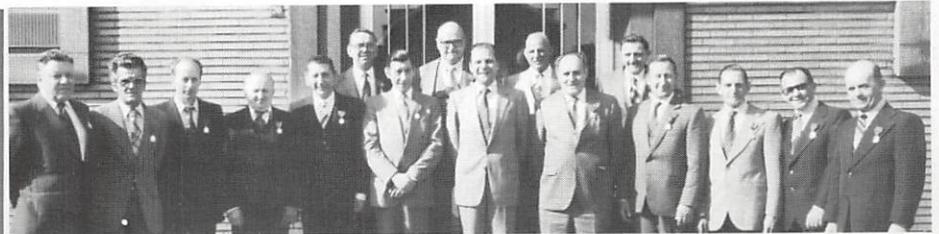
M. Reusen G., rédacteur

Médaille civique de 1ère classe

MM.
Delorge A., conducteur-receveur AB
Gilissen G., conducteur-receveur AB
Libioule A., 1er ouvrier d'élite
Mulleners P., conducteur-receveur AB
Renneson R., conducteur-receveur AB
Schroven J., conducteur-receveur AB
Willems J., conducteur-receveur AB
Winden L., 1er ouvrier qualifié

25 années de service Médaille civique de 2e classe

MM.
Cluyten A., conducteur-receveur AB
Longchamps M., 1er ouvrier qualifié
Royen H., conducteur-receveur AB
Winsels J., conducteur-receveur AB



Tessenderlo : Swygers M. (sacoche + 3.531 F), Gielen G. (sacoche + 1.100 F + chéquier), Van Bael L. (porte-monnaie + 1.557 F + carte d'identité), Ramaekers R. (portefeuille + 1.321 F + carte d'identité).

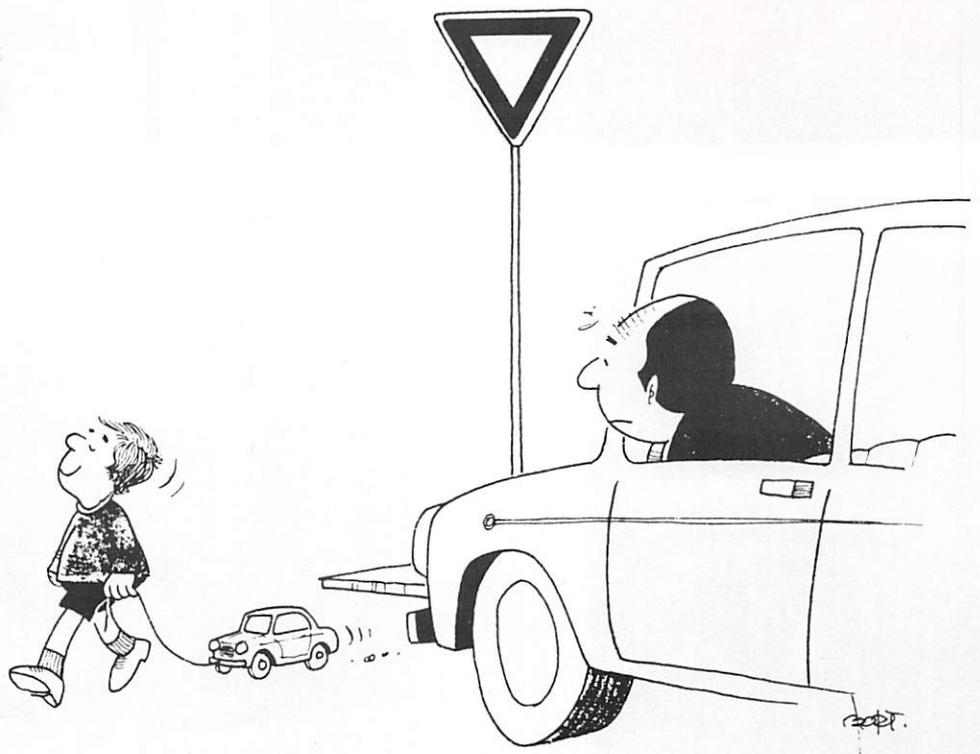
FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Allemeersch O. (sac de voyage + 980 F), Deceuninck E. (10.000 F), Onraedt G. (portefeuille + 1.751 F).

La Panne : Duyver J. (portefeuille + 5.500 F).

Ostende : Bossant F. (portefeuille + 1.835 F), Popeye E. (sac à main + 671 F), Anny's A. (portefeuille + 1.520 F + 22 bons de caisse), Nierynck A. (caméra).

Ypres : Knockaert G. (portefeuille + 4.500 liras + 359 F), Rose J. (enregistreur à cassettes), Overbergh J. (portefeuille + 800 F), Vandamme N. (clarinette), Sticker J. (sacoche + 911 F), Meulenaere R. (sac + 100.000 F de bons de caisse + 17.000 F de coupons), Nuyten R. (portefeuille + 300 F).



A. L. I.

Priorité de droite.

L'EXERCICE 1980 A LA S.N.C.V.

Résumé du rapport présenté par le conseil d'administration

Avant-propos

La réduction drastique de l'intervention de l'Etat dans le déficit du budget d'exploitation a conduit la S.N.C.V. à rentabiliser davantage encore ses services.

Le relèvement spectaculaire du prix des produits pétroliers n'a pas influencé jusqu'à présent le nombre de voyageurs transportés, qui est passé de 310 millions en 1979 à 306 millions en 1980, soit une diminution de 1,3%.

Pour ce qui regarde les services d'entretien du matériel roulant, les améliorations apportées depuis quelques années commencent à être productives. A titre d'exemples de ces améliorations, citons la remise à niveau automatique de l'huile de graissage et de

l'eau de refroidissement, l'utilisation de plus en plus poussée des circuits électriques imprimés et le graissage centralisé. La productivité se traduit en ce domaine par une plus grande fiabilité et par une réduction des travaux d'entretien.

En ce qui concerne les voies, l'achat de matériel spécialisé pour l'entretien et le renouvellement a permis de tripler le rendement du personnel.

Nous nous sommes vus contraints de procéder à la liquidation de certaines provisions constituées pour, en temps normal, amortir l'effet de certaines dépenses ponctuelles. Une liquidation de ce genre ne pourra plus être effectuée pour l'exercice 1981.

Il faut aussi souligner le fait que la S.N.C.V. ne bénéficie pas du même

traitement que les sociétés de transports intercommunaux (S.T.I.) en ce qui concerne les charges financières des emprunts destinés à financer les investissements. Alors qu'elle-même supporte intégralement ces charges, celles-ci sont, aux S.T.I., reprises dans la plupart des cas par le budget de la P.T.U. (Promotion des Transports Urbains) lorsqu'elles concernent la construction des installations fixes, et la charge d'intérêts des emprunts relatifs aux achats de matériel roulant y est partiellement prise en compte par l'Etat.

Nous avons instamment demandé que la S.N.C.V. puisse bénéficier des mêmes avantages que ceux accordés aux S.T.I., mais cette demande n'a pas été prise en considération jusqu'à présent.



↑ La motrice type S rénovée.



↑ Le réseau de métro léger à Charleroi : local des recettes et accès aux quais à la station «Ouest».

↓ Service spécial d'écoliers à Erpent.



Il ne sera plus possible à l'avenir d'opérer d'autres ponctions sur nos provisions. Dans ces conditions et si l'aide de l'Etat reste insuffisante, il est à craindre que les restrictions qui seraient apportées à notre exploitation n'altèrent la qualité de l'outil que constitue la S.N.C.V. pour l'économie du pays.

EXPLOITATION

Lignes ferrées

Au 31 décembre 1980, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 200 km 004 (Hainaut : 132 km 181 ; Flandre occidentale : 67 km 823).

Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement métrique ; elles sont ouvertes exclusivement au trafic de voyageurs. Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau est inchangée.

Services routiers

1. Services publics d'autobus

Au 31 décembre 1980, 16.396 km de services publics d'autobus étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services publics d'autobus exploités à la même date par des loueurs, ils se développaient sur 9.782 km.

2. Services spéciaux d'autobus

Le kilométrage au 31 décembre 1980 des services spéciaux d'autobus, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, s'établit comme suit :

Exploitation en régie15.375 km
Exploitation par loueurs128.781 km

Tous services réunis144.156 km

La diminution des services spéciaux en nombre et en longueur durant l'année 1980 est attribuable à la régression des services de transport pour ouvriers ainsi qu'à une légère diminution du transport vers les installations de bains.

Par contre, il y a un accroissement à constater des services de ramassage pour le transport des écoliers.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques14.125.000
Services par automotrices262.000
Services d'autobus291.627.000

Tous services réunis306.014.000

Evolution du trafic voyageurs

En 1980, le nombre de voyageurs transportés a légèrement baissé par rapport à 1979 (-1,36%).

Le nombre de voyageurs ordinaires et celui des abonnements scolaires ont continué à reculer en 1980, respectivement de 4,43% et de 2,61%. Par contre, le nombre d'abonnements ordinaires, en recul en 1979, a augmenté en 1980 de 7,80%. Quant au nombre d'abonnements sociaux et de semaine,

ils poursuivent leur progression, celle de 1980 étant de 10,61%.

PERSONNEL

Effectif

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1980, l'effectif du personnel a été ramené de 8.202 agents à 7.854, soit une diminution de 348 unités. Cette réduction provient de 735 départs, partiellement compensés par 332 recrutements et 53 réengagements.

Dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations3.597.719.099
Charges sociales légales (O.N.S.S.)1.296.718.546
Autres charges sociales légales190.828.773
Charges sociales extra-légales539.629.457
Pensions complémentaires de retraite et de survie422.069.275
Total6.046.965.150

Epreuves psychologiques et examens professionnels

En 1980, il a été procédé à l'organisation de :

- 1.882 examens psychologiques, contre 3.485 en 1979, 2.831 en 1978 et 3.528 en 1977 ;
- 956 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques, contre 1.531 en 1979, 1.298 en 1978 et 1.420 en 1977 ;
- 895 examens professionnels pour le personnel appointé.

INSTALLATIONS FIXES

Voies

Indépendamment des travaux normaux d'entretien des voies, les modifications suivantes ont été apportées à nos installations, par suite, notamment, d'appropriation du réseau aux nouvelles conditions d'exploitation :

renouvellement des voies, avec renforcement de profil, des sections suivantes :

De Haan - Zeebrugge
(à l'exception de la traversée de Blankenberge) 13 km 900
Duinbergen - Knokke1 km 260
Ostende (place Marie-José) - Mariakerke 3 km 260
création d'un nouveau peigne de voies à Ostende (Quai)
Fontaine-l'Evêque (nouveau Philippe) - Monceau (rue du Moulin) 3 km 800

Bâtiments

Les travaux ci-après ont été achevés en 1980 :

Administration centrale : différents travaux d'embellissement dans les locaux ;
Destelbergen : aménagement d'un nouveau réfectoire ;
Warzée : renouvellement de la toiture ;
Bassenge : aménagement des installations sociales et du magasin ;

Liège St.-Gilles : aménagement de la cour ;
Evere : placement de portes métalliques ;
Leerbeek : aménagement et extension du parking pour autobus ;
Nieuport : renouvellement de la toiture de la maison de vacances «Zonnebloem» ;
Installation de réservoirs à gasoil dans divers dépôts.

D'autre part, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications, a été poursuivie. Dans le cadre de cette campagne, il a été placé, en 1980, 243 abris S.N.C.V. ce qui porte à 7.701 le total des abris installés sur notre réseau.

Equipement électrique

Equipements aériens

Ont été terminés ou sont sur le point de l'être, les travaux de renouvellement avec renforcement de l'équipement aérien caténaire des sections suivantes :

Heist (Ecluses) - Knokke (Terminus) : 4 km 800 ;
Klemskerke - Zeebrugge (à l'exception de la traversée de Blankenberge) : 15 km 900.

Des travaux semblables sont en cours sur les sections :

Ostende - Klemskerke : 9 km 000 ;
La Louvière (Gazomètre) - Binche - Anderlues (Monument et Jonction) - Fontaine (Pétria) : 23 km 950.

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31.12.1980

Transport par route

2398 autobus
2 trains routiers
225 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures à personnes, remorques,...).

Transport par rail

5 locomotives
9 autorails et tracteurs
1 draine de contrôle
2 voitures motrices articulées
174 voitures motrices électriques «voyageurs»
8 voitures motrices électriques «de service»
124 voitures remorques
126 wagons divers (à haussertes, plats, fermés, spéciaux,...).

Prévisions pour l'année 1981

Transport par route

D'après les commandes actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service dans le courant de l'année 1981 :

3 autobus urbains Van Hool - AU138 (moteur Fiat de 126 ch.)
3 autobus urbains avec châssis Mol et carrossés par Jonckheere (moteur Cummins de 168 ch.)
68 autobus STANDARD Van Hool - A120 (moteur Daf de 205 ch.)
130 autobus STANDARD Van Hool - A120 (moteur Daf de 201 ch.)
26 autobus STANDARD Van Hool - A120 (moteur Man de 240 ch.)

- 1 autobus STANDARD sur châssis Mol et carrossé par Jonckheere (moteur Mercedes de 200 ch.)
- 56 autobus articulés Van Hool - AG280 (moteur Man turbocompressé de 320 ch.)

Transport par rail

D'après la commande actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service dans le courant de l'année 1981 :

- 43 voitures motrices articulées «B.N. - A.C.E.C.», destinées aux réseaux de Charleroi et de la Côte.

INFORMATIQUE

En ce qui concerne nos équipements, au cours de l'année 1980, notre attention s'est portée tout particulièrement sur les problèmes de sécurité. Tous les programmes qui étaient conservés sous forme de cartes mécanographiques seront désormais mémorisés sous forme de disques magnétiques dont copies de sécurité seront faites sur bandes magnétiques. Ces programmes qui représentent un investissement considérable seront dès lors classés en lieu sûr à l'abri des calamités.

Dans un tout autre domaine, un système de traitement de texte a été installé. Cet équipement permet d'enregistrer les horaires sur disques magnétiques souples et de les modifier ou les corriger selon nécessité. De cette manière, les délais et les coûts d'impression de nos indicateurs seront fortement réduits. D'autre part, le centre d'information pourra utiliser ces fichiers magnétiques en vue d'effectuer des études et de publier des statistiques au profit des services d'exploitation.

ACCIDENTS

Accidents du travail

Le total des accidents en service et sur le chemin du travail s'est élevé à 586 pour 600 en 1979, soit une diminution de 2,3%.

En 1980, tout comme en 1979, aucun accident mortel n'a été enregistré.

Accidents tiers-rail

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en diminution de 8% (4.483.027 km contre 4.858.793 km en 1979), il a été enregistré 985 sinistres contre 1.115 en 1979.

Cinq cas mortels ont été enregistrés (contre 5 en 1978 et 4 en 1979).

Accidents tiers-route

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en augmentation de 0,5% (110.830.272 km contre 110.256.565 km en 1979), il a été enregistré 5.066 sinistres contre 6.114 en 1979, soit une diminution de 17%.

Il a été dénombré 14 cas mortels (contre 17 en 1978 et 20 en 1979).

M. le Directeur général (au milieu) s'adresse aux journalistes ; à gauche : MM. Van Wesemael, directeur, et De Coster, ingénieur en chef ; à droite : MM. Peerts, directeur régional, et Keygnaert, ingénieur en chef.



LA PRESENTATION

DES NOUVEAUX TYPES D'AUTOBUS DE LA S.N.C.V. A BRUXELLES

Le vendredi 12 juin 1981 eut lieu dans notre centre technique situé rue Eloy, 32 à 1070 Bruxelles, la présentation de nos nouveaux types d'autobus. Cette présentation fut accompagnée d'une conférence de presse, à laquelle assistaient de nombreux journalistes.

Dans une allocution très détaillée, M. Henrard, Directeur général, illustra la situation actuelle de notre Société et rappela à cette occasion des faits que nous retrouvons dans le rapport du Conseil d'administration pour l'exercice 1980 et dont nous avons parlé ailleurs dans cette revue. Il précisa ensuite que des services d'études avaient été créés et chargés de la restructuration des lignes du réseau en fonction de la demande actuelle et qu'on mettait au point un tarif zonal qui sera expérimenté à partir du 1 septembre 1981 à la Côte, dans les régions de Gand et Charleroi et dans le sud de la province de Luxembourg, ceci afin de simplifier la perception et de faciliter les correspondances. Il signala également que la vitesse commerciale de nos autobus est un problème préoccupant.

«Aux heures de pointe, la congestion des artères freine la vitesse commerciale. Il en résulte un mécontentement et une désaffection de la clientèle ainsi qu'une influence très défavorable sur le coefficient d'exploitation.

A maintes reprises, nous avons pourtant proposé des mesures propres à faciliter la circulation de nos autobus dans les villes, telles que bandes réservées, sens uniques, interdictions de stationnement et d'arrêt dans les rues étroites, systèmes de circulation isolant les autobus du trafic général et influençant des signaux lumineux. Nous espérons à cet égard pouvoir enfin compter dans l'avenir sur la collaboration indispensable des administrations communales concernées».

Mais pour faire face à ces nombreux problèmes, d'autres moyens que les seuls moyens financiers s'imposent, tels que des mesures prioritaires de trafic et une politique adéquate d'exploitation, à savoir un matériel adapté aux circonstances. Aussi est-ce dans

ce cadre qu'il faut considérer la présentation des dernières acquisitions du parc d'autobus vicinal.

M. Henrard, Directeur général, fournit toute une série de données techniques au sujet du nouveau modèle d'autobus standard, du citybus et de l'autobus articulé. A propos de ce dernier, il déclara :

«Il faut savoir en effet qu'aux heures de pointe du matin et du soir, nous sommes amenés sur certaines lignes à doubler plusieurs voyages, voire à quadrupler certains départs. L'autobus articulé constitue, dans un tel cas, un investissement qui peut être intéressant par l'économie de main-d'œuvre qu'il apporte sans inconvénient pour notre clientèle puisque la fréquence des services n'est pas réduite. Nous pouvons ainsi obtenir une diminution de nos frais d'exploitation et pour le personnel une réduction des services coupés en deux prestations.

Ce sont ces raisons qui nous ont amenés à commander 56 autobus articulés dont la fourniture débutera dans les prochains jours. Ce nouveau matériel sera progressivement mis en service sur les lignes à grand trafic suivantes : Saint-Nicolas - Tamise - Anvers et Hamme - Tamise - Anvers (26 autobus) ; Bruxelles - Wemmel et Bruxelles - Grimbergen (16 autobus) ; Mons - Boussu - Dour (10 autobus) et Liège - Bassenge (4 autobus).

L'expérience que nous acquerrons par l'utilisation de ce matériel nous permettra de tirer des conclusions tant sur les plans de l'exploitation et de l'entretien que sur celui de la rentabilité économique».

Les journalistes montrèrent beaucoup d'intérêt pour les nouveaux autobus exposés et posèrent ensuite de nombreuses questions intéressantes, auxquelles les réponses furent fournies par M. le Directeur général, M. Peerts, Directeur régional, M. Van Wesemael, Directeur, et MM. De Coster et Keygnaert, Ingénieurs en chef.



L'autobus articulé attire l'attention des journalistes.

Le Saviez-Vous ?

GULLIVER ET LA PREVENTION



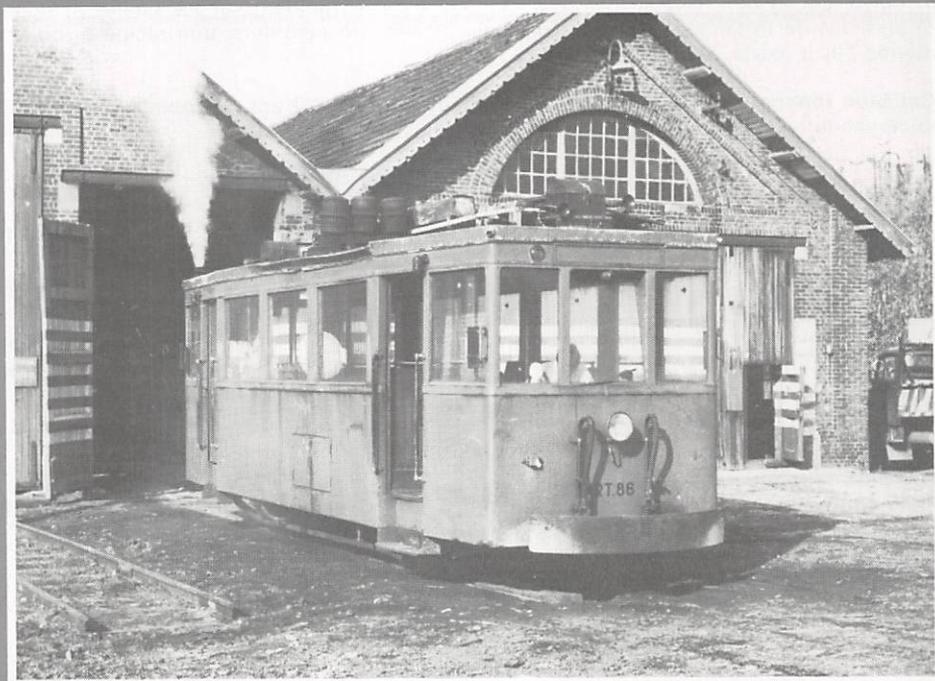
Dans son chef-d'œuvre «Les Voyages de Gulliver» considéré injustement comme livre pour enfants, le génial écrivain Jonathan Swift (Dublin 30.11.1667-19.10.1745) dévoilait avec un humour et une richesse d'invention insurpassés la vanité et l'invéraisemblance de certaines formes de régimes politiques. Mais, en même temps, ce grand écrivain pensait déjà à d'autres aspects de la vie sociale, par exemple, la prévention en matière de sécurité. En voici la démonstration dans l'extrait suivant de son livre (chapitre VI).

«L'ennemi tira plusieurs milliers de flèches, dont beaucoup restèrent accrochées dans mes mains et sur mon vi-

sage et qui non seulement me firent beaucoup souffrir mais me gênèrent également très fort dans mon travail. J'étais surtout préoccupé pour mes yeux que je n'aurais certainement pu garder si je n'avais songé tout à coup à un moyen de sauvegarde. J'avais, en dehors de quelques autres petits objets de nécessité, des lunettes dans un petit sac, qui avait échappé à l'attention des officiers de l'empereur. Je les pris et les fixai sur mon nez le plus fermement possible et continuai, ainsi armé, brutalement mon travail en dépit des flèches de l'ennemi. Beaucoup de celles-ci vinrent heurter les verres de mes lunettes, mais ces dernières n'en furent que simplement un peu déplacées».

MUSEE VICINAL A THUILLIES

L'«A.S.V.I.» (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) a obtenu l'autorisation de disposer des anciens bâtiments du dépôt S.N.C.V. à Thuillies. Elle y a abrité d'anciens véhicules qui y seront restaurés.



LE TRANSSIB

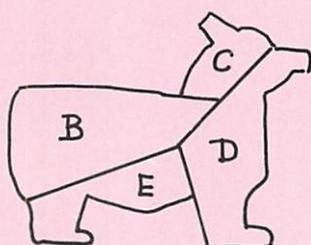
Le «Chemin de fer Transsibérien» relie la Russie d'Europe à l'Extrême-Orient à travers la Sibérie. La plus longue ligne ferroviaire du monde (Moscou-Sverdlovsk-Khabarovsk-Vladivostok : 9.172 km ; et si on passe par Tcheliabinsk : 9.476 km) fut construite avec des interruptions pendant la période 1892-1915. La construction de cette voie ferrée a en grande partie ouvert à l'extérieur l'immense territoire de la Sibérie. Partout furent découvertes de grandes quantités de minerai, et ainsi naquirent de nouvelles villes. Il va de soi que la ligne revêt également une grande importance stratégique. Les Russes construisent actuellement une deuxième ligne «Transsibérienne».

LE COIN DES JEUNES

SOLUTIONS DU N° 211

JEU N° 1

Le gros ours



JEU N° 2

PERCHERON
ALLIGATOR
OUTARDEAU
LANGOUSTE
HARIDELLE
ROUSSETTE
ECREVISSE
CANCRELAT
BECASSINE

JEU N° 3

1) oui 2) oui 3) non, sert au marin, à tous ceux qui se guident sur les étoiles 4) non, en Colombie 5) si, il est de la famille des courges 6) oui 7) c'est un tubercule, une racine 8) oui 9) non, 8 à 10 mètres 10) il existe.

Ont bien répondu : DELHAYE Natalie - Haine-St.-Pierre - 13 ans - 2 points. DIERICKX Martine - Kampenhout - 16 ans - 1 point.

SOLUTIONS DU N° 212

JEU N° 1

GERANIUM
NARCISSE
CYCLAMEN
GIROFLEE
VIOLETTE
GENTIANE

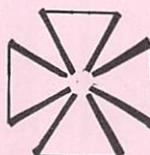
JEU N° 2

$$7 + 3 - 9 \times 8 : 4 = 2$$

JEU N° 4

G 2

JEU N° 5



JEU N° 3

ARAIGNEE
DORYPHORE

Ont bien répondu : DELHAYE Natalie - Haine-St.-Pierre - 13 ans - 5 points. DIERICKX Martine - Kampenhout - 16 ans - 5 points. CEULEMANS Els - Tirlemont - 13 ans - 5 points. COSEMANS Miet - Diepenbeek - 14 ans - 5 points. FABRINETTI Franck - Esneux - 14 ans - 5 points. DENIS Catherine - Tournai - ? ans - 4 points. BAYENS Tenzio - Steendorp - 12 ans - 4 points. LAENEN Philippe - Hamois - 10 ans - 4 points. LEMAIRE Liesbeth - St.-Martens-Lennik - 10 ans - 4 points.

JEUX N° 213

JEU N° 1

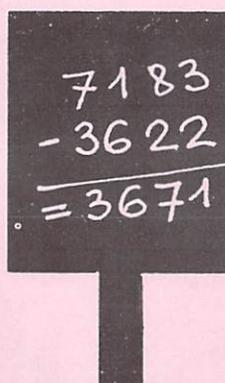
Quel âge ai-je ?

Pour atteindre l'âge de 70 ans, je dois vivre quatre fois autant que j'ai vécu jusqu'à présent. Quel âge ai-je maintenant ?

JEU N° 2

Quels sont les deux chiffres à inverser dans l'opération ci-dessus pour obtenir le résultat 3671 ?

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|
| 1 | M | | Q | | | R | | | |
| 2 | | T | | | | R | N | | |
| 3 | A | S | T | R | | G | | L | |
| 4 | C | | B | | | L | L | | D |
| 5 | E | C | H | | | V | | T | T |
| 6 | M | | N | G | | | | S | T |
| 7 | B | | L | B | | Z | | R | D |
| 8 | S | | | R | | | | | |
| 9 | M | | R | C | | S | S | | N |



JEU N° 3

Vite, envoyez vos réponses à «Nos Vicinaux», 14 rue de la Science, 1040 Bruxelles. Notez bien vos nom - prénoms - âge - adresse - localité et la fonction de votre papa, ou de votre maman, à la S.N.C.V.

Avez-vous déjà envisagé l'éventualité de devoir quitter rapidement votre véhicule en feu ?

Probablement pas !

En cas d'incendie de voiture, des témoins signalent souvent qu'ils ont vu les occupants tenter d'ouvrir les portières... et puis mourir, faute d'avoir pu fuir.

Ces mêmes témoins sont intervenus... dans la mesure de leurs possibilités, c'est-à-dire en employant tant bien que mal, souvent plus mal que bien, leur propre extincteur sans oser s'approcher de trop près de la voiture en feu.

A propos d'extincteur, savez-vous correctement employer celui qui se trouve dans votre voiture ? En avez-vous déjà lu le mode d'emploi ? A cette question, il se pourrait qu'il y ait beaucoup plus de réponses négatives qu'affirmatives.

Un conseil : arrêtez ici la lecture de cet article et allez vous familiariser avec l'emploi correct de votre extincteur (1).

S'il n'est pas manipulé comme il le faut, l'extincteur ne fonctionne que pendant quelques secondes, un peu à la manière de Manneken-Pis.

En revanche, s'il est traité comme il se doit, cet extincteur fonctionnera... très probablement.

Il ne faut, en effet, pas s'attendre à ce que l'extincteur fonctionne toujours ; plus il est âgé, moins il a de chance d'être efficace.

Il faut savoir à ce sujet qu'un extincteur agréé (marque d'agrément Benor NBN 368) n'a qu'une garantie de fonctionnement... de deux ans, à partir de sa mise sur le marché !

Mais savez-vous que les conditions d'agrément ont été modifiées (marque d'agrément Benor V) ?

Les modifications principales ont trait à l'uniformité du mode d'emploi (tête vers le haut) et à la durée de la garantie de fonctionnement qui de deux ans est passée à cinq (1).

Lorsque vous apprenez la manière d'employer votre extincteur, n'allez pas jusqu'à tenter un petit essai : l'extincteur serait hors d'usage pour un emploi ultérieur ! Il est aussi utile de savoir que certains extincteurs peuvent être rechargés (retour à l'usine).

FAMILIALE

t sortir d'un véhicule en feu ?

Maintenant que vous êtes à même de faire fonctionner efficacement celui de votre voiture, je l'espère, vous augmentez déjà vos chances de survie en cas d'accident avec incendie.

Ce fameux incendie de la voiture, nous allons y arriver.

Ici, il s'agit, bien sûr, de l'incendie brutal, violent, conséquent à l'éventration du réservoir ou à la rupture d'une canalisation d'essence et à la mise à feu de cette dernière, par les étincelles provoquées par le frottement d'une partie métallique contre, soit la route, l'autre véhicule, un mur, un poteau, etc.

L'incendie bénin — un peu de fumée s'échappant du capot — dû à un court-circuit du système électrique, peut, très souvent, être maîtrisé, déjà à l'aide d'un tapis de voiture ou d'un plaid.

Ce dernier type d'incendie est rarement la cause de dommages corporels... même lorsque les occupants du véhicule perdent leur sang-froid.

Il en va tout autrement de l'incendie violent, conséquence d'un accident.



QUELQUES CAS REELS

Voici la relation de quelques cas réels de ce type de sinistre.

Une voiture occupée par deux personnes circule correctement et à vitesse normale sur l'autoroute; soudain elle est dépassée par une autre voiture, et accrochée à l'avant par celle-ci. Elle se met en travers de la route sèche, effectue des tonneaux, retombe sur ses roues et prend feu. Les deux occupants attachés par leurs ceintures de sécurité sont conscients et probablement indemnes. Ils tentent d'ouvrir les portières et n'y parviennent pas, bilan: deux morts.

Un motocycliste a vu cet accident et a tenté d'intervenir.



Une voiture circule vite, trop vite, sur la route recouverte d'eau alors que le vent est violent. Arrivée à la hauteur d'un écran protégeant du vent — la maison isolée — la voiture — une tout à l'arrière — effectue une embardée, percute un arbre,

et prend feu. Le conducteur non retenu par sa ceinture, le véhicule n'en étant pas équipé, n'a pas tenté de fuir... Il était inconscient, peut-être déjà tué.



Une voiture à deux portes, conduite par un pilote d'avion, transportant deux passagers, circule à la sortie d'une agglomération. C'est une heure de pointe, et la chaussée, à sens unique, est divisée en deux bandes de circulation. La voiture circule à sa place normale. Soudain, accrochée à l'aile arrière gauche par une autre voiture qui la dépasse, elle heurte la bordure en saillie, effectue plusieurs tonneaux, et s'immobilise sur les roues en devenant la proie des flammes. Les trois occupants tentent d'ouvrir les portes. Plusieurs automobilistes se précipitent vers la voiture en feu, certains d'entre eux emploient leur extincteur. Ils remarquent les efforts des occupants pour tenter d'ouvrir les portières, mais n'osent pas s'approcher de trop près, la chaleur et la crainte d'une explosion les empêchant d'aller jusqu'au véhicule. Les trois occupants ne quittent le véhicule que plus tard... beaucoup plus tard... mais ils sont carbonisés!

Des trois accidents décrits cidessus — chacun pourrait être victime d'un accident semblable — deux auraient, sans doute, pu avoir des suites moins tragiques si les occupants avaient su comment quitter un véhicule en feu, aux portières bloquées.

Mais, allez-vous dire: CE N'EST PAS SI DIFFICILE QUE CELA; EN Y REFLECHISSANT UN PEU, ON TROUVE AISEMENT UNE SOLUTION. Le hic, c'est que lorsque le crash se produit, on n'a plus le temps de réfléchir, ni de lire le mode d'emploi de l'extincteur. De plus, on se trouve en état de panique, ce qui n'arrange pas les choses, et rend impossible la recherche rapide d'une solution.

Ne vaut-il pas mieux être préparé à faire face à une telle situation... avec l'espoir qu'elle ne se présente jamais.

Pour envisager de quitter rapidement un véhicule prenant feu, à la suite d'un accident, il est évident que les occupants sont attachés correctement par leurs

ceintures de sécurité, gardant ainsi le maximum de chances — c'est le cas de le dire — de rester conscients et assez valides pour fuir.

QUE FAUT-IL FAIRE ?

Dès que la voiture s'est immobilisée, que ce soit sur les roues, sur le toit ou sur le flanc:

1. essayer de reprendre son sang-froid (inspiration profonde);
2. détacher la ceinture de sécurité (un petit truc: plus vous poussez votre corps contre la ceinture, plus il est facile de la détacher);
3. rapidement, essayer d'ouvrir une porte ou de baisser une vitre.

Si l'on n'y parvient pas et si les flammes commencent à entourer le véhicule:

4. saisir l'extincteur et le garder à portée de la main;
5. soit déboîter le pare-brise ou la vitre arrière avec les pieds, soit casser le pare-brise ou une vitre à l'aide de l'extincteur;
6. diriger le jet de l'extincteur vers la voie de fuite et sortir.

Le choix de la première méthode plutôt que la seconde, c'est-à-dire déboîter le pare-brise ou la vitre arrière, dépendra de votre force, de votre état après l'accident et de la nature du pare-brise.

En effet, un pare-brise feuilleté ne pourra pas être cassé rapidement à l'aide de l'extincteur, en raison de sa résistance; il faudra donc le déborder ou casser une vitre latérale, si elle est de nature différente (verre trempé).

Se préparer normalement pour, qu'en cas d'incendie, jouent nos réflexes préalablement conditionnés, voilà le meilleur garant de survie. Il en est de même pour dominer d'autres situations où, généralement, le manque de préparation peut conduire à une fin tragique.

(Extrait de «La Revue de la Gendarmerie»)

En Belgique

(1) a) A bord de tout véhicule automobile mis en circulation

depuis le 1er janvier 1977 doit se trouver un extincteur conforme aux normes NBN S 21-011 - S 21-017; marque d'agrément «Benor V».

(1) b) Pour les véhicules mis en circulation avant le 1er janvier 1977 l'extincteur doit répondre aux normes NBN 368 et porter le label «Benor».

N.B. - Un extincteur de ce dernier type portant une date de fabrication antérieure de plus de six ans à l'année en cours, n'est plus considéré comme conforme à ladite norme et doit donc être remplacé (entrée en vigueur: 1er janvier 1976).

(A.R. du 12 décembre 1975 - Moniteur du 30 décembre 1975).

COMMENT DEBOITER UN PARE-BRISE OU UNE VITRE ARRIERE ?...

Il faut poser la pointe des pieds contre un coin de la vitre à déboîter (pare-brise ou lunette arrière) le plus près possible du joint et, en s'accrochant des mains au volant ou au siège appuyer de toutes ses forces la pointe des pieds contre la vitre. Celle-ci cédera à votre pression. Il est à remarquer qu'un pare-brise n'est jamais fixé avec vis, écrous, etc., mais simplement posé contre le véhicule et retenu par un joint en caoutchouc souvent recouvert d'une garniture en plastique ou en métal chromé. Il en est de même pour la vitre arrière.

COMMENT CASSER UN PARE-BRISE OU UNE AUTRE VITRE EN VERRE TREMPÉ ?...

Saisir l'extincteur et frapper de toutes ses forces vers le milieu de la vitre avec la plus petite partie métallique de l'extincteur. Lorsqu'une ouverture est pratiquée, à partir de celle-ci, faucher littéralement la vitre, en se servant de tout le corps de l'extincteur (lors des expériences, un pare-brise a été cassé en quelques secondes en agissant de la sorte). Il est évident que si le véhicule n'est pas complètement entouré de flammes, vous choisirez comme voie de fuite la partie qui n'est pas encore atteinte.

(Extrait Touring Secours)

(Le Pompier professionnel - Belgique)
(ANPAT - mai 78 - n° 146)

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



RECRUTEMENT

ADMINISTRATION CENTRALE

Decerf P., dessinateur-rédacteur

ANVERS

De Loose H., cond.-rec. AB
Verbist W., cond.-rec. AB
Verschoren F., cond.-rec. AB

HAINAUT

Lacrosse T., surveillant V.T.
Masson P., ouvrier
Dupont J., commis
Loterie A., dess.-rédac. tech.
De Grisse R., ouvrier
Lardin C., ouvrier

NAMUR-LUXEMBOURG

Renard A., mécanicien
Waty R., mécanicien
Lerusse Y., cond.-rec. AB
Lemoine J.-P., cond.-rec. AB

LIEGE

Sommers M., cond.-rec. AB
Godfrind D., mécanicien
Meessen J., mécanicien

BRABANT

Gavart M., rédacteur compt.
Volckaert L., commis
Brusseleers R., cond.-rec. AB
Uyttersprot K., mécanicien
Van Belle R., mécanicien
Bomans M., cond.-rec. AB
Jacobs G., cond.-rec. AB
Latzel E., cond.-rec. AB
Schets D., cond.-rec. AB
Vranken L., cond.-rec. AB
Wastiels E., cond.-rec. AB

LIMBOURG

Swinnen M., commis
Ballet E., cond.-rec. AB
Vanoppen L., cond.-rec. AB
Bloemen H., cond.-rec. AB

FLANDRE OCCIDENTALE

Depraetere L., commis - dactylo - encodeuse
Watte P., contremaître de 1ère cl.
Vanfleteren M., cond.-rec. AB
Verhaeghe D., cond.-rec. AB
Devinck R., cond.-rec. AB
Geerolf C., cond.-rec. AB
Hiele J., cond.-rec. AB
Samain D., cond.-rec. AB
Steelandt G., cond.-rec. AB
Vandewalle R., mécanicien
Vanruymbeke J., cond.-rec. AB



MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Van Assche M., rédacteur
Vermeulen J., commis

HAINAUT

Raucq D., rédacteur
Picard J.-C., chef de serv. de 2e cl.

NAMUR-LUXEMBOURG

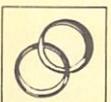
Lorge C., commis
Mathieu A., rédacteur

LIEGE

Dautrebande J., commis d'expl.
Deltour C., rédacteur

LIMBOURG

Venken E., commis



MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

Planchon J.-C. et Malfait B.
Batsleer M. et Plahiers C.
Maiscoq B. et Splingart F.
Stroobants F. et Vanhoutte A.

ANVERS

Vangestel R. et Vromans M.

FLANDRE ORIENTALE

Heynderickx I. et Schietecatte R.
De Bruycker H. et Tavernier G.

HAINAUT

Durand A. et Knockaert P.
Fricowski A. et Connella G.
Lejour A. et Randour M.
Berger J. et Sarlet C.
Vignery R. et Van de Poel R.

NAMUR-LUXEMBOURG

Moreaux R. et Toussaint F.

BRABANT

Van Belle L. et Jacobs M.
Eeckhout D. et Van Nuffel G.
Chrispeels W. et Van Achter I.
Kremers D. et Van Genechten P.
Peeters Y. et Van der Stappen M.
Coenen J.-P. et Goedhuys I.
Van Achter J. et Merchiers K.

LIMBOURG

Buttiens D. et Vanderspikken M.
Ketelslegers J.-P. et Coenen J.

FLANDRE OCCIDENTALE

Hubert L. et Feys T.
Schuyesmans R. et Callenaere C.



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Denis chez Istace J.-P.
(Mont-St.-Guibert)

ANVERS

Ann chez Cox J. (Oostmalle)
Sammy chez Noelants D. (Wijnegem)
Katrijn chez Segers H. (Ruisbroek)
Keevin chez Bosmans M. (Malle)
Liesbeth chez Vochten R. (Deurne)
Bart chez Beckers L. (Vosselaar)
Erwin chez Blockx L.
(Oud-Turnhout)
Tim chez De Prins B. (Turnhout)
Robby chez Beyers E. (Brasschaat)
Birte chez Pauwels C. (Stabroek)
Dorien chez Melis E. (Dessel)
Tom chez Roegiers W. (Schilde)

FLANDRE ORIENTALE

Kurt chez De Brabander J.
(Nieuwkerken-Waas)
Wim chez Hulsbosch M. (Gijzegem)
Wesly chez Heynderickx I.
(Audenarde)
Diego chez De Groote M. (Drogenen)

HAINAUT

Sebastian chez Denardi G.
(Anderlues)
Nathalie chez Ruelle G. (Quaregnon)
Geoffrey chez Houdart M. (La Louvière)
Céline chez Blondeau C. (Frameries)
Laetitia chez Capelle M. (Hornu)
Valérie chez Remue M. (Pâturages)
Morgane chez Dufrane M. (Eugies)
Nathalie chez Laloyaux M.
(Morlanwelz)
Nathalie chez Beugnies A. (Boussu)
Sébastien chez Nicaise J.-L.
(Anderlues)

NAMUR-LUXEMBOURG

Nicolas chez Sols R. (Flawinne)
Sabrina chez Moinet J.-C. (Virton)
Cédric chez Simon J.-C. (Jemeppe-sur-Sambre)
Florence chez Rasquin R. (Andenne)
Benoît chez Bertrand M. (Salzinnes - Namur)
Sophie chez Desnoeck C.
(Florennes)

LIEGE

Sandrine chez Colinet A. (Hody)
Daniel chez Popowski R. (Loncin)
Pierre chez Vanderveck J.-C.
(Grandville)
Angélique chez Deleu J. (Bassenge)
Benoît chez Steenebruggen H.
(Jupille)

BRABANT

Jonathan chez Meunier R.
(Pont-à-Celles)
Michaël chez Van Elsen F.
(Itterbeek)
Valérie chez Cobbaert D.
(Liedekerke)
Sébastien chez Clericy S. (Nivelles)
Kris chez Henderickx J.
(St.-Martens-Lennik)
Klaartje chez Vandecan L.
(Lubbeek)
Tom chez Van Haecht W. (Gelrode)
Michaël chez Verdoodt H.
(Schaerbeek)
Tom chez Verbruggen A.
(Erpe-Mere)
Anneleen chez Denon R.
(Begijnendijk)
Sarah chez Keymolen R. (Leerbeek)
Geert chez Stassyns H. (Asse)
Sofie chez Bries Y. (Malines)

LIMBOURG

Ilse chez Swinnen P.
(Maasmechelen)
Kellie chez Vangeneugden J.
(Diepenbeek)
Natalie chez Cremers Y.
(Diepenbeek)
Kristel chez Klimkowski J. (Dilsen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Stijn chez Velghe J.-M. (Ostende)
Nathalie chez Vermaut R. (Torhout)
Björn chez Ingelbrecht D. (La Panne)
Bart chez Huwet C. (Ostende)
Dries chez Vande Capelle G.
(Vladslo)
Johan chez Hoorne J.
(Knokke-Heist)
Wouter chez Roye M. (Bruges)
Sam chez Demol J. (Torhout)



RETRAITES

ADMINISTRATION CENTRALE

Sanders E., sous-chef de bureau 39
Roosens A., ouvrier spécialisé 30

ANVERS

| | |
|--|----|
| Boeren J., cond.-rec. AB | 31 |
| De Cat J., cond.-rec. AB | 33 |
| De Keyser F., ouvr. spéc. | 36 |
| Huybrechts R., 1er ouvr. d'él. | 38 |
| Huygen J., cond.-rec. AB | 38 |
| Valgaeren E., cond.-rec. AB | 40 |
| Bruynseels F., 1er ouvr. d'él. | 36 |
| Hoefnagels P., cond.-rec. AB | 30 |
| Meeus J., cond.-rec. AB | 41 |
| Van Camp J., téléphoniste | 40 |
| Van der Jonckheyd A., cond.-rec. AB | 36 |
| Verscheuren K., 1er ouvr. qual. | 40 |
| Vonckx J., cond.-rec. AB | 34 |
| Willemsen C., cond.-rec. AB | 30 |

FLANDRE ORIENTALE

| | |
|--------------------------|----|
| Morel C., cond.-rec. AB | 40 |
| Segers A., cond.-rec. AB | 34 |

HAINAUT

| | |
|------------------------------|----|
| Gryson R., receveur | 24 |
| François A., ouvrier d'élite | 36 |

NAMUR-LUXEMBOURG

| | |
|-------------------------------|----|
| Poncelet A., cond.-rec. AB | 14 |
| Varis J., receveur | 43 |
| Mack G., cond.-rec. AB | 35 |
| Moiny R., 1er ouvrier d'élite | 43 |

LIEGE

| | |
|--------------------------------|----|
| Demonty L., cond.-rec. AB | 34 |
| Happart L., conducteur AB | 34 |
| Truillet A., brigadier atelier | 31 |

BRABANT

| | |
|--|----|
| Bellemans A., cond.-rec. AB | 39 |
| Botson H., 1er ouvrier d'élite | 35 |
| De Boeck L., ouvrier qualifié | 36 |
| Nackaerts X., 1er com. d'expl. | 37 |
| Appelmans A., rec. - chef de départ | 41 |
| Baudewijns A., 1er ouvr. qual. | 35 |
| Boidts F., veilleur de nuit | 26 |
| Devroye M., cond.-rec. AB | 36 |
| Mees F., cond.-rec. AB | 38 |
| Nolmans A., ouvrier spécialisé | 29 |
| Rooseleir P., receveur | 35 |
| Tree J., brigadier | 39 |
| Vandecaeter E., cond.-rec. AB | 36 |

LIMBOURG

| | |
|--------------------------------|----|
| Dekens A., ouvrier d'élite | 39 |
| Scheveneels F., cond.-rec. AB | 37 |
| Vanham V., 1er ouvrier d'élite | 40 |
| Vanholst L., 1er ouvr. qual. | 39 |

FLANDRE OCCIDENTALE

| | |
|--------------------------------|----|
| Germeyns R., 1er ouvr. qual. | 32 |
| Laverge A., cond.-rec. AB | 35 |
| Wildemeersch A., cond.-rec. AB | 36 |

**LES LONGUES
CARRIERES**



J. De Laet
Anvers
du 11-6-1938
au 1- 9-1978



G. Vandernoet
Brabant
du 4-10-1945
au 4- 1-1981



A. De Breucker
Brabant
du 1-2-1946
au 1-3-1981



F. De Keyser
Flandre orientale
du 15-12-1941
au 1- 9-1976



F. De Keyser
Anvers
du 2- 1-1941
au 13- 3-1977



A. Goffijn
Brabant
du 19- 4-1942
au 1- 7-1978



J. Huygen
Anvers
du 5- 2-1942
au 31- 1-1980



R. Huybrechts
Anvers
du 13-11-1942
au 26- 4-1981



E. Valgaeren
Anvers
du 3- 3-1941
au 26- 4-1981



C. Morel
Flandre orientale
du 23- 2-1941
au 3- 5-1981

NECROLOGIE

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

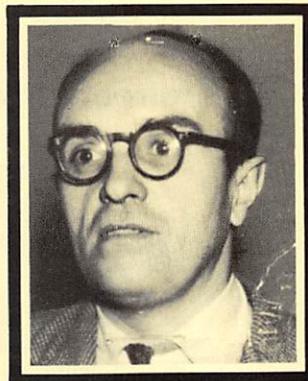
AGENTS EN SERVICE

Groupe d'Anvers

**DÉCÈS DE M. HENDRICKX F.,
sous-chef de bureau**

M. Frans Hendrickx, sous-chef de bureau, est décédé inopinément le 3 mai 1981.

Né le 4.8.1918, il entra au service de la Société comme receveur au dépôt de Merksem le 18.1.1942.



Quelques mois plus tard, il fut placé au service «Voies et Travaux» et fut entre autres chargé d'une partie du travail administratif. C'est dans ce service qu'il fit aussi sa carrière ultérieure.

Nommé commis de 1ère cl. le 1.1.1948, il fut promu commis principal le 1.1.1965, après quoi on lui attribua le grade de sous-chef de bureau.

Son sens du devoir, son dévouement, sa serviabilité ont toujours fait de lui un exemple et lui ont valu l'amitié de chacun.

Nous présentons à sa famille éprouvée nos condoléances émues.

Groupe du Brabant

**M. E. GOOVAERTS,
rédacteur, n'est plus**

C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris le décès de M. Emiel Goovaerts, le 4.3.1981, après une semaine de maladie. Il n'avait que 56 ans.

Entré au service de la S.N.C.V. le 22.6.1945 en tant que commis, il y fut nommé rédacteur le 1.1.1957.

Depuis le début de sa carrière, il était attaché aux services des ateliers de Cureghem.

M. Goovaerts nous laisse le souvenir d'un homme actif, toujours prêt à rendre service. Il jouissait de l'estime et de la sympathie de chacun pour sa probité et sa cordialité.

Nous présentons à sa veuve éprouvée ainsi qu'à son fils, nos plus sincères condoléances.



**ALLOCATAIRES
C.A.M.-C.R.A.-C.R.I.
C.A.S.-C.C.T.**

ANVERS

| | |
|-----------------------------|----|
| Baeyens A., piocheur | 82 |
| De Houwer A., chauffeur | 88 |
| Lambrechts P., receveur | 83 |
| Borgmans J., conducteur él. | 84 |

HAINAUT

| | |
|------------------------------------|----|
| Delassoye F., ouvr. qual. 1ère cl. | 82 |
| Hecq A., receveur | 90 |
| Louvrier G., aiguilleur | 81 |
| Steinier F., cond.-rec. AB | 52 |
| Boudin R., 1er ouvrier qualifié | 61 |
| Bouchez F., conducteur AB | 61 |
| De Loof M., ouvrier qualifié | 56 |
| Scohier A., conducteur AB | 62 |

NAMUR-LUXEMBOURG

| | |
|-----------------------------------|----|
| Detry E., ouvr. qual. de 1ère cl. | 76 |
| Badoux R., 1er contrôleur | 70 |
| Delhaise P., cond.-rec. AB | 66 |

LIEGE

| | |
|------------------------------|----|
| Delorge M., receveur | 80 |
| Flippart H., cond.-rec. AB | 67 |
| Mehaignoul G., conducteur AB | 77 |
| Rouha L., ouvrier qualifié | 72 |
| Degraef L., chef piocheur | 82 |
| Dassy F., brigadier V.T. | 73 |

BRABANT

| | |
|---------------------------------|----|
| Herzeel A., piocheur | 69 |
| Messy M., receveur | 83 |
| Nekkebroeck J.-B., cond. él. | 77 |
| Smets K., 1er ouvrier qual. | 70 |
| Schoolmeesters G., cond. él. | 61 |
| Neefs J., cond.-rec. AB | 69 |
| Van Droogenbroeck A., cond. él. | 77 |

FLANDRE OCCIDENTALE

| | |
|-----------------------------|----|
| Saudemont W., contrôleur | 64 |
| Dewaegaenaere C., cond. él. | 75 |

Age

FLANDRE ORIENTALE

| | |
|---------------------------|----|
| Gevaert E., cond.-rec. AB | 46 |
|---------------------------|----|

LIEGE

| | |
|---------------------------|----|
| Lecoq A., cond.-rec. AB | 29 |
| Toppets M., cond.-rec. AB | 41 |

BRABANT

| | |
|----------------------------|----|
| Geyskens L., cond.-rec. AB | 24 |
|----------------------------|----|

UN JOUR OU UN WEEK-END D'EVASION

- 5 sept. - LESSINES** Cortège historique du «Festin» en souvenir de la libération de la ville, à 18 h.
- 5-6 sept. - SAINT-NICOLAS** Compétitions internationales pour aérostats.
- 5-20 sept. - LIEGE** Foire commerciale d'automne.
- 6 sept. - ANVERS** Fête des Gildes, de 12 à 18 h.
- 6 sept. - HOEGAARDEN** Cortège du Millénaire de Hoegaarden, à 14h30.
- 6 sept. - SAINT-HUBERT** Journées internationales de la chasse; à 11 h, grand-messe solennelle; à 14h30, grand cortège historique.
- 6 sept. - TOURNAI** Grande procession historique, à 15 h.
- 12-27 sept. - GAND XXXVie** Foire internationale de Gand.
- 13 sept. - MALINES A** 14 h, Corso de fleurs et de légumes; à 15h30, jet folklorique de cloches.
- 13 sept. - WINGENE** Cortège breughelien, à 15 h.
- 18 sept. - 4 oct. - MONS** Foire commerciale internationale du Hainaut.
- 19 sept. - BORGERHOUT** Ommevang séculaire des géants, à 14 h.
- 19-20 sept. - BEVEREN** «Schandpaalfeesten» (fêtes du pilori): jeu de masse avec notamment des scènes de l'époque espagnole et bourguignonne, au parc du château.
- 19-21 sept. - HOEILAART** Festival du Raisin et du Vin.
- 20 sept. - POPERINGE** Cortège du Houblon, à 15 h.
- 27 sept. - 6 oct. - CHARLEROI** XIIe Salon de la Caravane et de la seconde Résidence - Salon du Jardin.
- 3-18 oct. - BRUXELLES** Palais du Centenaire: Salon de l'Alimentation et des Arts Ménagers; Salon de l'Ameublement.
- 3-18 oct. - DIXMUDE** Oktoberfeesten.
- 3 oct. - 11 nov. - LIEGE** Foire aux variétés.
- 4 oct. - NIVELLES** Tour Sainte- Gertrude (procession religieuse et historique); départ du tour, à 6h45; rentrée solennelle, à 15 h.

les voilà de retour, nos petits écoliers !

Septembre: les enfants, revenus de vacances, reprennent le chemin de l'école. Et de nouveau, vous le savez bien, ils seront exposés à tous les dangers.

Automobilistes, conducteurs de trams et d'autobus, soyez particulièrement attentifs lorsque vous dépassez de jeunes cyclistes! Et n'oubliez pas d'allumer vos clignotants avant de commencer vos dépassements!

Lorsque les enfants sont à pieds, il faut toujours s'attendre à ce que l'un d'entre eux passe sans crier gare du trottoir à la voie carrossable. Il est donc primordial de rouler à vitesse modérée dans leur voisinage, de façon à pouvoir freiner efficacement.

ni trop près ni trop vite



La sécurité des écoliers est aussi l'affaire des parents. Hélas, ceux-ci se comportent trop souvent de façon indisciplinée aux abords des écoles (stationnement en double file, traversée en oblique... à 5 mètres d'un passage pour piétons, traversée «au rouge», etc...).

Tous ces mauvais exemples détruisent l'éducation routière dispensée à l'école. Ils peuvent aussi coûter la vie à un enfant.

M. L. CORNELLIE, directeur du secrétariat et du service des finances, prend sa pension

Né à Londres le 5.8.1916, M. Cornellie obtint le diplôme de docteur en droit à l'U.C.L. le 21.7.1937.

Après un an et demi d'activités à la «S.A. Canal Maritime et Installations Portuaires de Bruxelles», il entra au service de la S.N.C.V. le 23.9.1940. Il fut affecté au Service Financier de l'Administration centrale, où il exerça toutes les activités inhérentes à ce service. Entre temps, il se spécialisa dans diverses branches pour lesquelles il obtint d'autres diplômes.

Il fut successivement nommé secrétaire d'administration le 1.1.1949 et conseiller adjoint le 1.1.1951.

Le 1.1.1963 il fut transféré au Service Juridique où il eut à affronter les innombrables problèmes juridiques qui se font jour dans les différents services de la Société Nationale.

Promu inspecteur principal le 1.1.1969 et inspecteur en chef le 1.9.1974, il devint directeur le 1.9.1975.

Les activités de M. Cornellie couvrent de nombreux domaines. Au Secrétariat, il dirigea le Service Juridique, le Service des Assurances tous risques couvrant les activités et les propriétés de la S.N.C.V., le Service

Administratif avec ses nombreuses missions, le Service de Reproduction et la Dactylographie. Au Service Financier, il assumait non seulement la responsabilité de la comptabilité générale et de la trésorerie, mais également celle du contrôle des comptabilités de tous les Groupes d'Exploitation. Dans le même temps, il devint secrétaire du Conseil d'administration.

C'était aux yeux de tous un homme aimable, courtois et discret. C'était un gentleman à la fois simple et sincère chez qui on pouvait découvrir une personnalité sympathique et tout à fait originale. C'est ainsi que les relations amicales entre les membres du personnel lui tenaient fort à cœur. Il était d'ailleurs trésorier de l'amicale «Entre Nous» et président de l'A.S.B.L. «Home de Repos du Personnel de la S.N.C.V.». Il jouissait de la considéra-

tion de chacun et la perspicacité dont il faisait preuve dans l'exercice de ses nombreuses et difficiles fonctions fut appréciée à sa juste valeur.

Nous lui souhaitons une retraite heureuse et de nombreuses années printanières dans l'automne de sa vie.



WALLONIA

import-export

1981

Sous cette dénomination se déroula du 19 au 25 mai, aux «Halles des Foires» de Liège, une exposition où furent présentés, entre autres, les moyens rationnels d'utilisation de l'énergie. Notre Société y était représentée par



un stand de 300 m2 dans lequel des panneaux ornés de photos montraient les activités de la S.N.C.V.

On remarqua surtout notre très beau coin d'information ainsi que l'autobus

articulé qui assurera d'ici peu la liaison Liège - Herstal - Hermée - Bassenge - Riemst.

La documentation d'usage était étalée à la disposition du public. Comme nouveautés, il y avait un tiré à part de l'article de l'U.I.T.P. (Union Internationale des Transports Publics) concernant le rôle des transports en commun dans l'économie en général et la période de restrictions énergétiques en particulier, on y trouvait des slogans sous forme d'affiches prônant l'utilisation des transports en commun en vue d'épargner l'énergie. Un concours doté de nombreux prix ne manquait pas d'attirer non plus.

L'exposition connut un intérêt tout particulier.

FEU ROUGE ET FLECHES VERTES : pas évident !

Les conducteurs qui franchissent un feu orange ou rouge accompagné d'une ou de plusieurs flèches vertes, savent qu'ils ne peuvent poursuivre leur route que dans les directions indiquées par ces flèches.

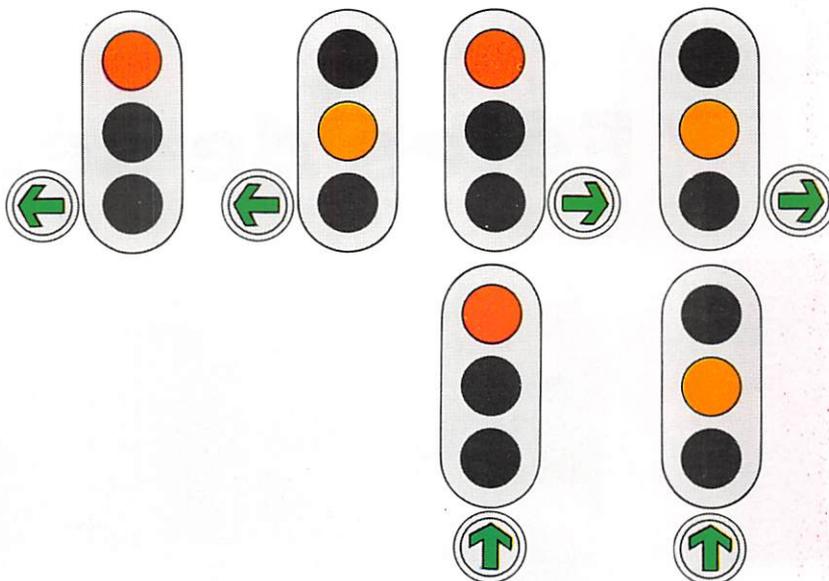
Ce qui est moins connu, par contre, c'est qu'on ne peut franchir ce genre de signal qu'à la condition de céder le passage aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons.

Bien souvent, dans la pratique, les autres conducteurs et les piétons sont retenus à ce moment par des feux rouges. Le danger est donc quasi nul.

Mais ce n'est pas toujours le cas : d'où la confusion possible.

Il y a donc lieu de se méfier de l'illusion de priorité que peuvent donner les flèches vertes éclairées en même temps qu'un feu rouge.

(Conseil supérieur de la Sécurité routière)



4 RETRAITES BIEN MERITEES

Groupe de Liège

M. J. CHENU, 1er commis d'exploitation

M. Joseph Chenu entre en service au dépôt de Bressoux le 18.5.1942 comme receveur.

Il devient commis le 1.1.1970 et est transféré au service du Personnel. En 1975 il est attaché au service des Abonnements, où il acquiert le grade de commis d'exploitation. Le 1.11.1979 il est promu 1er commis d'exploitation.

Serviable et amical comme il

l'était, il ne peut que laisser de bons souvenirs dans l'esprit de chacun.



Souhaitons-lui encore beaucoup d'années de bonheur.

M. A. HAOT, premier commis

M. HAOT Aimé a été engagé le 2.7.1945 en tant que receveur. Dix ans plus tard, il devint conducteur d'autobus.

Promu contrôleur le 1.1.1964, il passa au service des magasins le 1.7.1967 et fut nommé premier commis le 1.7.1975. Il fit toujours preuve de ponctualité et de dévouement dans l'accomplissement de sa tâche.

Nous lui souhaitons une heureuse retraite.

Groupe du Brabant

M. A. MATTENS, 1er instructeur EL

M. André Mattens entra au service de la Société comme conducteur de trams électriques à Cureghem, le 29.1.1945.

Le 1.7.1960, il fut admis dans le cadre des appointés en tant qu'instructeur-conducteur EL et le 1.7.1973, il fut nommé 1er instructeur EL.

Après la suppression des dernières lignes de tram dans le Groupe du Brabant, il s'occupa finalement de la formation des conducteurs d'autobus.

A l'occasion de sa mise à la pension, nous lui souhaitons de



pouvoir profiter de longues années de bonheur.

M. X. NACKAERTS, 1er commis d'exploitation

M. Xavier Nackaerts entra en service le 23.10.1944 comme ajusteur aux ateliers de Kessel-Lo.

Le 1.1.1958, il fut nommé commis auxiliaire au même endroit; il devint successivement commis le 1.1.1962, 1er commis le 1.7.1976 et 1er commis d'exploitation le 1.11.1979.

et dévouement de toutes les tâches qui lui furent confiées.



Nous lui souhaitons encore bon nombre d'années pleines de bonheur.

M. Nackaerts s'acquitta avec zèle

Fêtes de sécurité

1000 jours
sans accident



M. Vervaeet, directeur régional, s'adresse aux agents des équipes victorieuses.

EQUIPE N° 1 MOUVT. DESTELBERGEN EQUIPE N° 7 MOUVT. REGION D'YPRES

Pour la première fois dans «l'histoire» des fêtes de la sécurité, deux équipes ont célébré ensemble 1000 jours sans

accident avec chômage. Il s'agit des équipes du Mouvement n° 1 - Région de Destelbergen et n° 7 - Région d'Ypres. La fête se déroula en deux fois, le 25 avril et le 9 mai 1981, dans notre maison de vacances «Zonnebloem» à Nieuport à 17 heures.

Les paroles de bienvenue furent prononcées respectivement, par les chefs de sécurité des deux provinces, à savoir MM. Beyaert L. et De Smet G. Prîrent la parole au nom du Service Général de Sécurité, M. Dubois, inspecteur principal adjoint, le 25.4.1981 et M. Vandenstein, ingénieur, le 9.5.1981. M. Vervaeet, directeur régional, félicita les deux équipes victorieuses.

Tous illustrèrent dans leur allocution les prestations des équipes et se réjouirent du fait qu'à côté de l'aspect sécurité, on peut également parler de fraternité entre les hommes.

Des fleurs furent offertes à M. Follon, inspecteur principal honoraire, qui assistait à la réunion du 9.5.1981.

Après la distribution de cadeaux aux agents et à leur épouse, un excellent repas suivit et des heures agréables s'écoulèrent encore dans la chaude atmosphère du bar de la maison de vacances.

2000 jours
sans accident



EQUIPE N° 4 ATELIER D'ANDENNE

Le 22 mars 1981, l'équipe n° 4 du groupe de Namur-Luxembourg, à savoir le personnel de l'atelier d'Andenne, a atteint les 2.000 jours sans accident de travail entraînant du chômage. Cet événement a été fêté le 9 mai dernier dans notre maison de Vacances «Annette et Lubin», à Spa. Un excellent buffet, des cadeaux et une soirée dansante créèrent une ambiance du tonnerre qui dura jusqu'aux petites heures.

**7000 jours
sans accident**



**EQUIPE N° 10
MOUVEMENT EUPEN-WARZEE**

Le dimanche 17 mai 1981, les membres du personnel du Mouvement des dépôts d'Eupen et de Warzée, ainsi que leurs familles, se sont retrouvés à la maison de vacances «Annette et Lubin» pour fêter les «7000 jours» sans accident entraînant chômage de leur équipe.

Après un excellent apéritif, chacun prit place autour des tables magnifiquement dressées dans la salle à manger. M. Perreaux, Ingénieur-Chef de Sécurité, souhaita la bienvenue à chacun, adressant ses plus vifs remerciements à M. Henrard, Directeur général, et à M. Van Wesemael, Directeur - Chef du

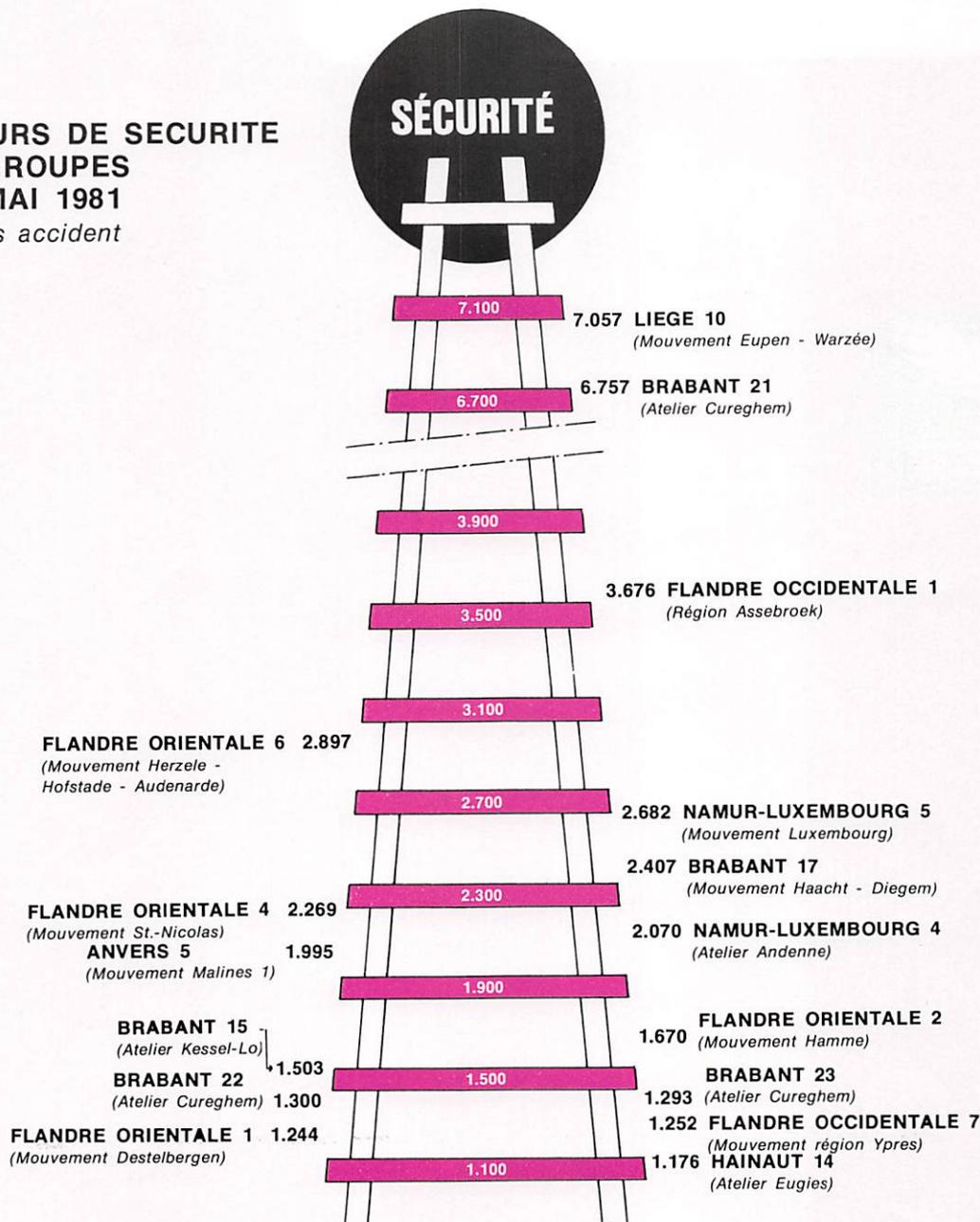
Service Général de Sécurité, qui avaient accepté de rehausser de leur présence cette cérémonie.

M. Botton, Directeur régional et M. le Directeur général félicitèrent chaleureusement les membres de l'équipe n° 10, soulignant le caractère extraordinaire de la performance réalisée et y associant les épouses des agents dont le rôle est primordial pour créer le climat de sérénité nécessaire à un tel résultat. S'adressant à M. Follon, Inspecteur principal honoraire, M. Henrard, Directeur général, le remercia pour son dévouement de chaque instant à la cause de la sécurité, rappelant les nombreux jalons posés en ce domaine à son initiative.

A la fin d'un repas succulent, pris dans une ambiance joyeuse, un cadeau-souvenir fut remis à chaque membre de l'équipe lauréate, chacun ayant la ferme conviction de se retrouver après avoir atteint le nouvel objectif: les 8000 jours sans accident avec chômage.

**CONCOURS DE SECURITE
INTER-GROUPES
AU 31 MAI 1981**

Jours sans accident



SOMMAIRE N° 213 JUILLET-AOÛT 1981

| | |
|---|----|
| Remise de distinctions honorifiques | 2 |
| Actes de probité | 2 |
| L'exercice 1980 à la SNCV | 4 |
| Présentation à Bruxelles des nouveaux types d'autobus de la SNCV | 6 |
| Le saviez-vous ? (Photo «Transsib» : R. Mathieu) | 7 |
| Page familiale | 8 |
| Personalia | 10 |
| Un jour ou un week-end d'évasion | 12 |
| Les voilà de retour, nos petits écoliers | 12 |
| M. Cornellie, directeur du secrétariat et du service des finances, prend sa pension | 12 |
| Wallonia import-export 81 | 13 |
| Feu rouge et flèches vertes : pas évident | 13 |
| 4 retraites bien méritées | 13 |
| Fêtes de Sécurité | 14 |
| Concours de Sécurité | 15 |

Photo de la couverture :

Wulvergem : un berger menant ses moutons.

Périodique bimestriel du personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Téléphone : (02) 230.03.30 - Ext.: 335 — C.C.P. 000-0003227-26.

Editeur responsable : R. Keygnaert, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles



Membre de l'association belge de la presse d'entreprise - A.S.B.L.