

BRUGGE X

G.P.P./4/340



NOS VICINAUX



REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

groupe du brabant

Le 28 mai 1983, dans le réfectoire de la rue Eloy à Anderlecht, s'est déroulée la cérémonie de la remise des distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux et des décorations civiques pour 35 ou 25 années de service.

Après une allocution très remarquée de M. Peerts, directeur régional, un grand nombre d'agents ont reçu leur distinction dans une ambiance de fête très agréable.

ORDRES NATIONAUX

Chevalier

Ordre de la Couronne

M. D'Haen A., chef de serv. de 1ère cl.

Ordre de Léopold II

M. Ruelens F., rédacteur

Palmes d'argent

Ordre de la Couronne

MM.

Clonen G., 1er ouvr. d'élite

Gellens P., 1er ouvr. d'élite

Médaille d'or

Ordre de la Couronne

MM.

Beeckmans J.-B., cond.-rec. AB

Bombaerts A., cond.-rec. AB

Caes J., cond.-rec. AB

Degand H., cond.-rec. AB

Goemans A., cond.-rec. AB

Lorge J., cond.-rec. AB

Laroche K., cond.-rec. AB

Mauroy A., cond.-rec. AB

Pletinckx G., cond.-rec. AB

Van Vlaenderen G., cond. él.-rec.

Ordre de Léopold II

M. Matheys L., cond.-rec. AB

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1ère cl.

M. Raveyts J., chef de mouv. de 1ère cl.

Croix civique de 2e cl.

M. Verdickt M., chef de dépôt de 1ère cl.

Médaille civique de 1ère cl.

MM.

Boudewijns A., 1er ouvr. qual.

Bergiers F., cond.-rec. AB

Buteneers J.-B., 1er ouvr. qual.

De Braeckeleeer T., ouvr. spéc.

De Breucker A., cond.-rec. AB

De Creef J., cond. él.-rec.

De Muylder G., cond.-rec. AB

De Pauw F., cond. él.-rec.

De Saeger J., receveur

De Schepper E., ouvr. d'élite

De Reymacker H., cond.-rec. AB

Fourmanoir F., 1er ouvr. qual.

Gils A., cond.-rec. AB

Heukem M., ouvr. d'élite

Jacobs J., receveur

Junius K., cond. él.-rec.

Lanneer M., cond.-rec. AB

Leemans J., 1er ouvr. d'élite

Looverie C., cond. él.-rec.

Messemaekers A., brigadier

Pauwels T., cond.-rec. AB

Pieret C., ouvr. d'élite

Rijmenhout P., cond.-rec. AB

Tiels L., receveur

Timmermans J., cond.-rec. AB

Thollembeek R., 1er ouvr. d'élite

Van den Broeck J., ouvr. d'élite (à titre posthume)

Van der Heyden A., cond.-rec. AB

Van Durme J.-B., cond.-rec. AB

Van Everbroeck A., ouvr. qual.

Van Hassel M., cond.-rec. AB

Van Humbeek J., cond. él.-rec.

Van Hoeck J., cond. él.-rec.

Van Langenhoven G., cond.-rec. AB

Van Tieghem R., brigadier

Van Vlaenderen G., cond. él.-rec.

Verheyden M., cond.-rec. AB

Vierendeels G., ouvr. d'élite

Willems A., cond.-rec. AB

Willems H., 1er ouvr. qual.

25 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

MM.

Baes J., chef de mouv. de 1ère cl.

Heymbeek K., 1er contrôleur

Heyvaert F., chef de mouv. de 2e cl.

Mercier P., chef de mouv. de 1ère cl.

Médaille civique de 2e cl.

MM.

Alsteen R., cond.-rec. AB

Andries J., cond.-rec. AB

Bogaerts J., receveur

Borremans J., cond.-rec. AB

Christiaens C., cond.-rec. AB

Cool J., cond.-rec. AB

Coomans C., cond.-rec. AB

Delwiche P., cond.-rec. AB

Delwiche R., cond.-rec. AB

De Man H., cond.-rec. AB

De Maeyer A., cond.-rec. AB

De Mey J., ouvr. d'élite

De Schouwer J., cond.-rec. AB

De Smedt A., cond.-rec. AB

De Winde J., cond.-rec. AB

Dufour O., cond.-rec. AB

Fieremans L., ouvr. qual.

Gilles A., cond.-rec. AB

Heymans L., cond.-rec. AB

Hillebrandt M., receveur

Huriaux L., cond.-rec. AB

Jordens J., cond.-rec. AB

Kieckens H., cond.-rec. AB

Kraghmann M., ouvr. qual.

Lassaut V., cond.-rec. AB

Luckx M., cond.-rec. AB

Marchal P., cond.-rec. AB

Machtelinckx J., 1er ouvr. d'élite

Mattens P., cond.-rec. AB

Michel L., cond.-rec. AB

Mevis J., cond.-rec. AB

Neubourg N., ouvr. d'élite

Reygaerts N., cond.-rec. AB

Saelens G., receveur

Sambre J., cond.-rec. AB

Schevernels J., chef brigadier

Schoovaerts F., ouvr. qual.

Sterckx R., cond.-rec. AB

Thomas J., ouvr. d'élite

Tondeur J., ouvr. d'élite

Valle C., cond.-rec. AB

Van Craenenbroeck H., cond.-rec. AB

Van Craenenbroeck T., cond.-rec. AB

Vandenboom G., cond.-rec. AB

Vanden Broeck F., cond.-rec. AB

Van der Heyden F., cond.-rec. AB

Van de Zande G., cond.-rec. AB

Van Kalck L., 1er ouvr. qual.

Van Snick A., cond.-rec. AB

Vekens F., cond.-rec. AB



L'EXERCICE 1982 A LA S.N.C.V.

RESUME DU RAPPORT PRESENTE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

AVANT-PROPOS

De toutes les entreprises publiques de transports en commun, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux accuse le meilleur coefficient de couverture, c'est-à-dire le rapport le moins défavorable entre les produits et les charges d'exploitation. La tendance à la baisse de ce coefficient, accélérée en 1981 où, de 43,38 % en 1980, il était tombé à 38,56 %, soit une chute de 11,11 %, elle l'a maîtrisée pour la stabiliser en 1982 à 38,22 % (soit - 0,88 %).

Elle a fait face aux circonstances particulièrement défavorables.

On ne peut ignorer en effet que, contrairement aux autres sociétés de transports en commun, la S.N.C.V. doit supporter intégralement l'amortissement et les intérêts de ses emprunts d'investissements. Rien que l'achat de voitures articulées à traction électrique, soit une commande de 105 unités passée en 1978, avec en corollaire le renouvellement de l'infrastructure de voies, de lignes aériennes et de sous-stations de transformation pour permettre la circulation de ces voitures plus lourdes et plus puissantes, justifie, pour ce seul poste, une charge d'amortissements et d'intérêts qui passe de 467 millions en 1981 à 792 millions en 1982, soit une augmentation de 325 millions. Nous ne voulons citer que 3 chiffres :

- l'indice du coût de la vie a augmenté de 8,67 % de 1981 à 1982 ;
- le total des charges de la S.N.C.V., si l'on excepte le poste amortissements et intérêts relatif aux voitures électriques et à l'infrastructure des voies, a augmenté de 2,34 % ;
- l'intervention de l'Etat, sous la même exception, n'a augmenté que de 1,34 %.

Ces seuls chiffres soulignent les difficultés budgétaires de l'exercice 1982.

La Société Nationale a par conséquent dû prendre des mesures drastiques afin de comprimer ses charges d'exploitation. A cet effet, en 1982, nous avons supprimé dans la mesure du possible les services qui, le samedi et le dimanche, comptaient respectivement moins de 6 et 8 voyageurs. Aux effets de cette mesure se sont ajoutés ceux de l'étude informatique sur les travaux effectués par les services techniques. Le résultat en a été que l'effectif du personnel, qui était de 7.722 agents au 1er janvier 1982, a été ramené à 7.240 au 31 décembre de la même année, accusant ainsi une diminution de 482 unités ou de 6,2 %.

En outre, afin de ne plus hypothéquer l'avenir, des réductions ont été opérées sur le budget d'investissement approuvé par l'Autorité de tutelle, budget qui prévoyait pour 1982 une dépense de 1 milliard 352 millions. Nous l'avons volontairement ramené à 568 millions.

Nous devons constater en 1982 une diminution, de l'ordre de 5 %, du nom-

bre de voyageurs transportés par rapport à 1981.

Cette perte est due à des causes multiples ; nous ce citerons que les principales :

- la récession économique qui, supprimant des raisons de se déplacer, s'est traduite par une moindre demande d'abonnements sociaux, de tickets et de cartes de voyages ;
- la hausse importante des tarifs, augmentés de 20 % au 1er avril 1982, alors qu'ils n'avaient plus été adaptés depuis janvier 1980 ; nous avons regretté qu'un tel laps de temps se fût écoulé entre deux adaptations, mais, depuis lors, la décision a été prise d'adapter chaque année les tarifs à l'évolution du coût de la vie ;
- les mouvements sociaux contre les mesures d'économie mises en application pendant l'exercice.

C'est ainsi que malgré les mesures que la Société a prises, les conséquences financières de la limitation de l'intervention de l'Etat, de la diminution des recettes et de l'augmentation du coût de la vie ont laissé un découvert de 130 millions de francs. Ce découvert devra être apuré en 1983, ce qui aggravera d'autant les problèmes de cette année.

Les difficultés financières de l'Etat étant ce qu'elles sont, la Société Nationale ne peut espérer recevoir une aide quelconque. Son avenir s'annonce donc particulièrement sombre. Ce qui lui enjoint de réviser les principes de son exploitation.

La Société Nationale ne peut plus, pour réduire ses dépenses, continuer à restreindre son service à la clientèle : ce faisant, elle perdrait tôt ou tard son caractère de service public et, ainsi, la justification de son existence même.

Il lui faut donc prendre dès que possible de nouvelles options de manière que son exploitation assure à sa clientèle un service analogue tout en confinant les charges dans les limites imposées par les circonstances.

EXPLOITATION

Lignes ferrées

Au 31 décembre 1982, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 191 km 208.

Toutes ces 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 a diminué de 8 km 796 par suite de la suppression, au 23 mai 1982, des lignes de tram n°s 85 et 86 : Charleroi, Sud (métro) - Marchienne - Jumet - Charleroi, Sud (métro), et de leur remplacement par des services d'autobus.

Services routiers

1. SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS

Au 31 décembre 1982, 16.948 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 9.504 km.

2. SERVICES SPÉCIAUX D'AUTOBUS

Le kilométrage au 31 décembre 1982 des services spéciaux d'autobus, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, s'établit comme suit :

exploitation en régie	13.825 km
exploitation par loueurs	126.774 km
total	140.599 km

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques	13.390.000
Services par automotrices	300.000
Services d'autobus	275.965.000
Tous services réunis	289.655.000

Evolution du trafic voyageurs

Par rapport à l'exercice précédent, le nombre de voyageurs transportés a baissé de 5,03 %.

Le nombre de voyageurs ordinaires a diminué de 7,20 % et les abonnements ordinaires et sociaux sont en recul de respectivement 1,41 % et 10,96 %, tandis que le nombre d'abonnements scolaires est resté pratiquement inchangé.

PERSONNEL

Effectif

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1982, l'effectif du personnel a été ramené de 7.722 agents à 7.240, soit une diminution de 482 unités.

Cette réduction provient de 627 départs, partiellement compensés par 106 recrutements et 39 rentrées en service.

Dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations	3.848.426.531 F
Charges sociales légales (O.N.S.S.)	1.555.747.963 F
Autres charges sociales légales	269.511.771 F
Charges sociales extra-légales	629.171.870 F
Pensions complémentaires de retraite et de survie	470.018.732 F
Total	6.772.876.867 F

Epreuves psychologiques et examens professionnels

Il a été procédé à l'organisation de :

- a) 980 examens psychologiques, contre 2.458 en 1981, 1.882 en 1980 et 3.485 en 1979 ;
- b) 707 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques, contre 1.214 en 1981, 956 en 1980 et 1.531 en 1979 ;
- c) 676 examens professionnels pour le personnel appointé.

INSTALLATIONS FIXES

Voies

Les travaux de modernisation du réseau se sont poursuivis.

Bâtiments

Divers travaux ont été exécutés en 1982 (Administration centrale + Groupes d'exploitation) ; d'autres ont été entamés ou étaient déjà en cours en 1982, mais ne seront achevés qu'en 1983.

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, 264 abris ont été placés en 1982, ce qui porte à 8.207 le total des abris subventionnés installés sur notre réseau.

En outre, une action déclenchée récemment en vue d'obtenir un meilleur entretien et la réparation des abris subventionnés existants a eu pour résultat la remise en état de plus de 300 abris.

Équipement électrique

INSTALLATIONS D'ÉCLAIRAGE ET DE FORCE MOTRICE

Des installations d'éclairage et de force motrice ont été réalisées dans les dépôts suivants : Lanaken, Bree, Evere, Omal, Solre-sur-Sambre, Londerzeel, Ostende (remise).

De telles installations sont en cours d'exécution à : Knokke, Sint-Lievens-Houtem, Tirlemont, Mehaigne, Ostende (Kaaistation), ainsi qu'à l'Administration centrale.

SOUS-STATIONS DE TRACTION ET POSTES DE TRANSFORMATION

Le réseau de traction a été renforcé par l'installation de sous-stations de traction déplaçables à : Ostende (Quai), Raversijde, Lombardsijde, Leval-Trahegnies, Anderlues (Goegnies), Fontaine-l'Évêque (Pétria), Marchienne (Providence).

Cette opération est en cours à Anderlues (P.N.2), Dampremy (Pont du Canal) et Bracquegnies (Sainte-Anne).

Des améliorations ont été apportées à l'équipement des sous-stations de traction de Roux, de Binche et d'Anderlues (dépôt).

Une nouvelle cabine de transformation a été mise en service au dépôt de Dilbeek.

EQUIPEMENTS AÉRIENS

Le programme de renouvellement, avec renforcement de l'équipement aérien, s'est poursuivi.

EQUIPEMENTS DE TÉLÉCOMMUNICATION

La ligne ferrée du Littoral (Knokke - Ostende - La Panne) a été dotée d'un système de télécommunication permettant un contact permanent avec les nouvelles motrices articulées, les véhicules de service et de contrôle et une dizaine de postes portatifs utilisables dans des conditions exceptionnelles d'exploitation (manifestations, cortèges, etc.).

MATÉRIEL ROULANT

Effectif au 31.12.1982

TRANSPORT PAR ROUTE

2.587 autobus
2 trains routiers
244 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures automobiles, remorques, etc.).

TRANSPORT PAR RAIL

5 locomotives
9 autorails et tracteurs
76 motrices articulées
146 motrices électriques «voyageurs»
9 voitures motrices électriques «de service»
1 draineuse de contrôle
1 dameuse de cases
88 voitures remorques
69 wagons divers (à hausses, plats, fermés, spéciaux, etc.).

Prévisions pour l'année 1983

TRANSPORT PAR ROUTE

D'après la commande actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service, dans le courant de l'année 1983, 31 autobus STANDARD Van Hool A120-0311 (moteur Daf de 201 ch).

En outre, 26 autobus prototypes Van Hool-Man-ZF A 120/32 seront commandés et mis en service en 1983.

TRANSPORT PAR RAIL

D'après la commande actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service, dans le courant de l'année 1983, 29 voitures motrices articulées «BN-ACEC», destinées au réseau de la Côte.

INFORMATIQUE

L'effort essentiel de l'informatique à la S.N.C.V. porte actuellement sur l'exploitation, qui fait l'objet d'études devant permettre d'assurer une meilleure rentabilité des lignes et de réaliser ainsi le plan d'assainissement financier exigé par l'autorité supérieure.

Pendant l'année 1982, nous avons installé une nouvelle unité centrale IBM 4341 avec 8.000 K de positions de mémoires internes.

L'année 1983 verra le début de l'utilisation des écrans dans les directions régionales, ce qui va permettre une intercommunication quasi instantanée entre l'ordinateur central, les directions régionales et les ateliers.

De plus en plus, les listes volumineuses et les cartes qui devaient servir d'outils de consultation vont disparaître au profit de la consultation et du traitement par écran.

C'est dans ce même domaine d'utilisation des écrans que se situe le traitement de textes, technique consistant à mécaniser la dactylographie des lettres, tableaux et avis, qu'il s'agisse de documents structurés faisant appel à des paragraphes standard préalablement sélectionnés ou à des textes déjà mémorisés et ne devant subir que quelques modifications.

Grâce à de tels systèmes, nous avons pu confectionner, avec succès, cinq guides horaires en photocomposition.

En 1983, les dix guides horaires de la Société Nationale, représentant 3.800 pages, seront réalisés grâce à cette technique, ce qui nous permettra d'économiser cinq millions de francs par an.

ACCIDENTS

Accidents en service

Le nombre d'accidents en service s'élève à 518, contre 534 en 1981. Neuf accidents avec incapacité permanente partielle se sont produits, contre 12 en 1981.

Accidents sur le chemin du travail

Les accidents sur le chemin du travail ont été au nombre de 49, contre 76 en 1981.

Six cas d'incapacité permanente partielle ont été enregistrés (contre 5 cas en 1981) ; il n'y a eu aucun cas mortel (contre un en 1981).

Accidents tiers-rail

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en diminution de 0,2 % (4.420.171 km contre 4.428.541 km en 1981), il a été enregistré 806 sinistres, contre 922 en 1981. Il en résulte que le taux de fréquence par million de kilomètres parcourus tombe de 208,2 en 1981 à 182,3.

Cinq cas mortels ont été enregistrés (contre 5 en 1980 et 8 en 1981).

Accidents tiers-route

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en diminution de 4 % (104.979.763 km contre 109.156.475 km en 1981), il a été enregistré 4.519 sinistres, contre 4.898 en 1981, soit une diminution de 8 %. Il en résulte que le taux de fréquence par million de kilomètres parcourus tombe de 44,9 en 1981 à 43.

Il a été dénombré 6 cas mortels (contre 14 en 1980 et 8 en 1981).

ET SI NOUS FAISONS UN EFFORT SUPPLEMENTAIRE POUR ACCUEILLIR UN PLUS GRAND NOMBRE DE VOYAGEURS ?

Les temps sont difficiles ! Qui ne le sait ?

Qui n'en a pas ressenti quelque rigueur ?

Voilà ce qui nous incite à interpeller chacun d'entre vous pour que tous ensemble, nous nous efforcions de préparer un avenir meilleur, pour que tous ensemble, nous agissions dans le but de garantir à notre Société, une position en pointe sur le marché des transports.

Conscient d'avoir une mission de «service» au public, nous sommes soucieux de l'assurer avec la plus grande efficacité possible dans l'intérêt, non seulement de celui-ci mais aussi de notre personnel, c'est-à-dire de vous-même.

Afin de développer une politique de dynamisation et d'optimisation commerciale de notre exploitation, nous devons concentrer toute notre énergie sur l'amélioration de la relation entre notre Société et le voyageur-client.

Car si la S.N.C.V. trouve sa raison d'être dans le service au voyageur, pour nous, elle signifie aussi un travail, c'est-à-dire un gagne-pain. Promouvoir l'aspect commercial et notamment rechercher la satisfaction des voyageurs, entraîne une plus grande sécurité d'emploi.

La S.N.C.V. n'est pas importante parce qu'elle occupe 7.000 personnes, mais parce qu'elle transporte \pm 300 millions de voyageurs par an.

Sa croissance est liée à l'augmentation du nombre de voyageurs transportés.

Dans cette optique, nous devons nous organiser. Chacun d'entre nous doit chercher à mieux connaître les souhaits et les besoins de la clientèle existante ou potentielle : ce faisant, nous pourrons lui offrir un service répondant plus largement à ce qu'elle désire. Nous devons absolument acquérir une mentalité plus commerciale, plus orientée vers la satisfaction de nos usagers, car un service public doit également «se vendre».

N'est-ce-pas là notre condition de survie ?

Cette tendance commerciale de notre Société ne peut se développer qu'avec l'adhésion et la collaboration active de tous les membres du personnel.

Il est donc important que chacun d'entre nous se sente personnellement concerné par la chose, qu'il ait conscience de faire partie intégrante du groupe dynamique des 7.000 agents de notre Société. La S.N.C.V. compte sur vous pour l'aider à atteindre cet objectif.

Situons le problème tel qu'il se pose actuellement :

il est évident que nos recettes ne couvrent pas suffisamment nos frais et dépenses (c'est surtout le cas pour les services aux heures creuses).

Il nous faut donc «conquérir» et amplifier notre marché de voyageurs grâce à une action commerciale intensifiée.

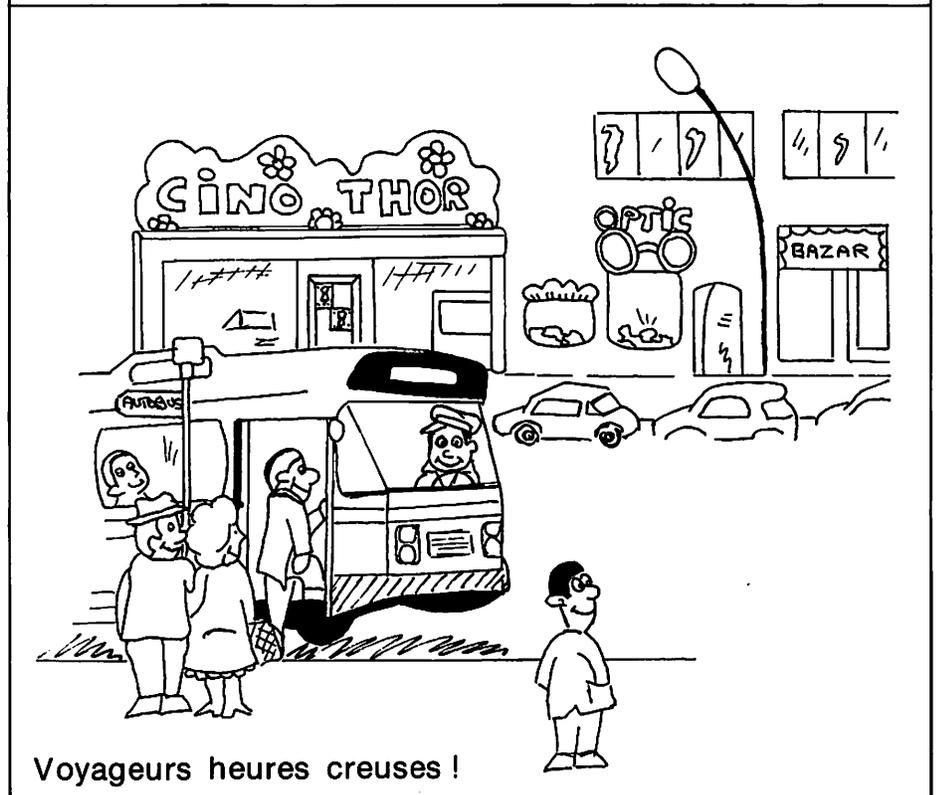
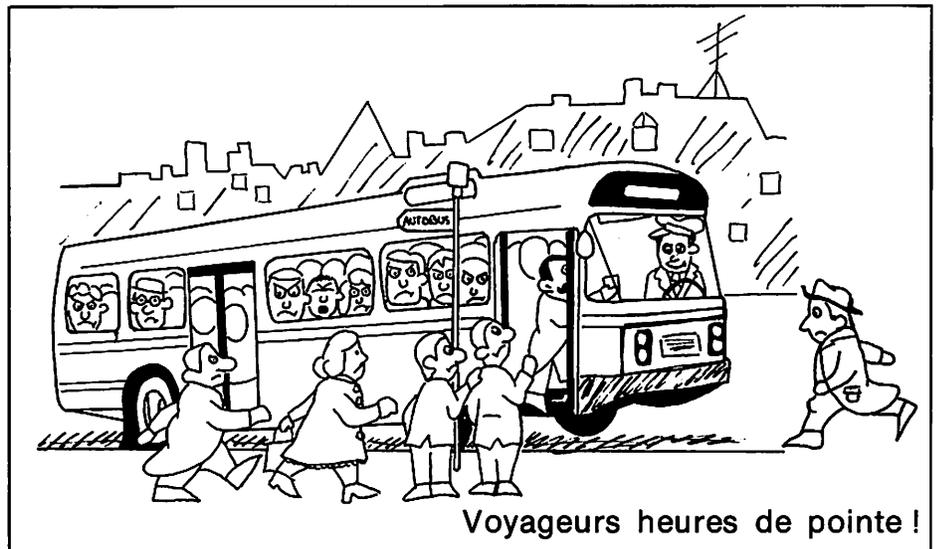
Pour ce faire, il nous a paru opportun de connaître les points de vue des deux parties en présence, d'une part, nos chauffeurs, et d'autre part, les voyageurs.

Un certain nombre de voyageurs de régions différentes ont déjà été consultés, d'où l'on pourrait conclure qu'il y a deux types distincts de voyageurs : les voyageurs des heures de pointe, et les voyageurs des heures creuses.

Il est intéressant de noter à quel point ils se différencient.

- Les voyageurs des heures de pointe subissent leur trajet, se renfermant en eux-mêmes et ne cherchant que peu ou pas de contact social ; ils acceptent passivement les règlements imposés ainsi que l'autorité du chauffeur : ils prennent l'autobus par nécessité. Le chauffeur et l'autobus sont souvent perçus comme un moyen impersonnel.

- La majorité des voyageurs des heures creuses adoptent une attitude plus personnelle, voire plus positive envers



le chauffeur et l'autobus, qui leur permettent le déplacement vers un endroit agréable ou utile.

De plus, il s'est avéré que le public ne connaît pas bien la S.N.C.V., ne lui reconnaît pratiquement pas d'identité ni de personnalité propres, définit mal ou difficilement son originalité.

Que devons-nous dès lors entreprendre pour faire ressortir le caractère spécifique de la S.N.C.V., pour faire connaître son individualité, toute orientée vers le service au public ?

Nous nous sommes adressés à nos chauffeurs. Il nous a semblé très important de connaître leur point de vue sur le service au voyageur.

En effet, le chauffeur a un contact continu avec les voyageurs, il est non seulement l'interlocuteur de la Société auprès du voyageur, mais également l'interlocuteur du voyageur auprès de la Société.

Vingt chauffeurs, pris au hasard, dans quatre régions différentes ont été interrogés individuellement et ont eu l'occasion d'exprimer leurs impressions.

Il est apparu qu'ils sont très conscients de leurs responsabilités, et connaissent les desiderata de leurs voyageurs.

Ils sont parfois très liés avec eux, sympathisant même avec certains, mais parfois aussi, ils restent perplexes devant un client «original» qu'ils ne savent comment aborder.

Ce n'est certes pas facile d'être toujours à la disposition du voyageur, de lui fournir le renseignement demandé, d'accéder au souhait exprimé.

Afin d'améliorer la «qualité» du service offert, nous envisageons la possibilité de favoriser un échange d'idées entre de petits groupes de chauffeurs.

Assistés ou non d'un chef, ils mettraient au point quelques propositions d'actions tendant à «séduire» la clientèle et à l'amener à une utilisation plus fréquente de nos services.

Pourquoi ne pas chercher à harmoniser notre obligation de travail avec les nécessités des voyageurs ? Si ceux-ci ont besoin de nous, s'ils nous trouvent aimables, serviables, efficaces, en d'autres termes s'ils nous apprécient, notre travail sera assuré et nous éprouverons la satisfaction de nous sentir utiles dans une Société qui prend son avenir en main et où **tout le monde** collabore pleinement, conscient de sa responsabilité personnelle.

Nous sommes persuadés que ces initiatives vous feront entrevoir un avenir meilleur et que vous ne manquerez pas de mettre tout en œuvre pour que notre Société jouisse d'une appréciation de plus en plus favorable auprès du public.

Quoiqu'il en soit, si vous souhaitez faire quelque suggestion, quelque réflexion à propos de cet article, de son contenu, de l'approche du problème..., sachez que votre lettre sera la bienvenue auprès de M. Keygnaert, Directeur du Personnel, rue de la Science, 14 à 1040 Bruxelles, qui ne manquera pas de vous informer de la suite qui pourra être réservée à votre proposition.



Il y a effectivement des conducteurs qui, derrière un pare-brise givré ou embué, se contentent d'une «ouverture» minimum à hauteur du visage. Tout comme s'ils conduisaient un véhicule blindé.

Il y a aussi ceux qui nettoient complètement leur pare-brise mais négligent le reste du vitrage (latéral et arrière).

Comme un conducteur doit **tout voir à temps**, il est indispensable que **toutes les vitres** soient aussi transparentes que possible.

LA BUÉE

C'est un ennemi souvent tenace dont la ventilation et le désembuage de la lucarne arrière ne viennent que lentement à bout. Certaines personnes, qui n'ont jamais parcouru leur manuel d'utilisation, ignorent même le maniement de ces dispositifs.

Heureusement, il existe des aérosols et des chiffons spéciaux «anti-buée» dont l'efficacité est parfois remarquable.

A L'INTÉRIEUR

Un lavage extérieur de la voiture ne résout pas tout. La face **interne** des vitres mérite aussi l'attention (traces de mains, de museaux de chiens, nicotine, etc.).

LES BALAIS D'ESSUIE-GLACE

Certains croient que ces balais mourront avec la voiture. En réalité, il faut changer les caoutchoucs chaque année en moyenne.

Mais des caoutchoucs, même neufs, ne donnent pas toujours toute satisfaction. La raison : au fil des kilomètres, le pare-brise est littéralement mitraillé par des cailloux minuscules criblant le vitrage de mini-cratères où la saleté et le mazout viennent se loger. Un seul remède : une bonne solution d'eau ammoniacquée.

LE LAVE-GLACE

Son eau doit comporter un détergent spécial. Demandez ici l'aide ou l'avis d'un garagiste.

RÉTROVISEURS

De leur propreté dépendent beaucoup de choses. Et en faire placer un à droite est «un excellent placement».

(Via Secura)

LE

Le touriste qui emprunte la route Mons - Le Roeulx, en direction de Soignies, voit soudain surgir devant lui, abrité derrière ses grilles ouvragées, le Château des Princes de Croy-Roeulx.

Véritable forteresse construite au XI^e siècle, la noble bâtisse subit maintes transformations, et c'est entre 1713 et 1760 qu'elle fut entièrement remaniée telle qu'elle apparaît aujourd'hui. Sa façade marie avec bonheur la brique rose et la pierre de taille; des documents d'archives laissent supposer que toute la partie centrale qui était en pierres irrégulières fut recouverte de briques pareilles à celles employées pour la construction des deux ailes qui lui furent ajoutées, ce qui confère à l'ensemble une homogénéité remarquable.

Si l'extérieur mérite qu'on s'y attarde, l'intérieur fourmille de souvenirs et abrite quantité de trésors : meubles de Boule, meubles d'écaillé, objets chinois, birmans, indo-chinois, fanions, drapeaux, épées de pairs de France, de chevaliers de l'ordre du Saint-Esprit, et une superbe tapisserie des Flandres, de la deuxième moitié du XV^e siècle. On remarque aussi à l'intérieur les transformations subies par l'édifice : d'une part, le grand vestibule, jadis salle des gardes, la grande salle à manger, le vestibule de marbre, qui faisaient partie de l'ancienne forteresse et qui restent pratiquement inchangés depuis 1452, d'autre part, de ravissants salons très XVIII^e siècle.

Un parc de 45 ha, dominé par d'opulentes frondaisons, entoure cette agréable demeure. Il suffit d'emprunter l'une ou l'autre allée, pour diriger ses pas vers un vieux calvaire, au pied d'un cèdre du Liban vraiment extraordinaire, ou encore, après avoir franchi une passerelle, autrefois pont-levis

CHATEAU DU ROEULX

flanqué de deux tours de défense, envahies par le lierre et la mousse, devant les étangs où surgit une île avec un charmant pavillon recouvert de chaume.

Contrastant singulièrement avec le parc ombragé, aux allées sinueuses voici maintenant, baignant dans la lumière, avec une ordonnance stricte de jardin à la française, la roseraie multicolore et odorante, où 100.000 roses éblouissent comme un feu d'artifice.

Le château du Roeulx ouvre ses portes chaque année du samedi de Pâques au 30 septembre, tous les jours (sauf le mercredi) de 10 h à 12 h et de 13 h 30 à 18 h.

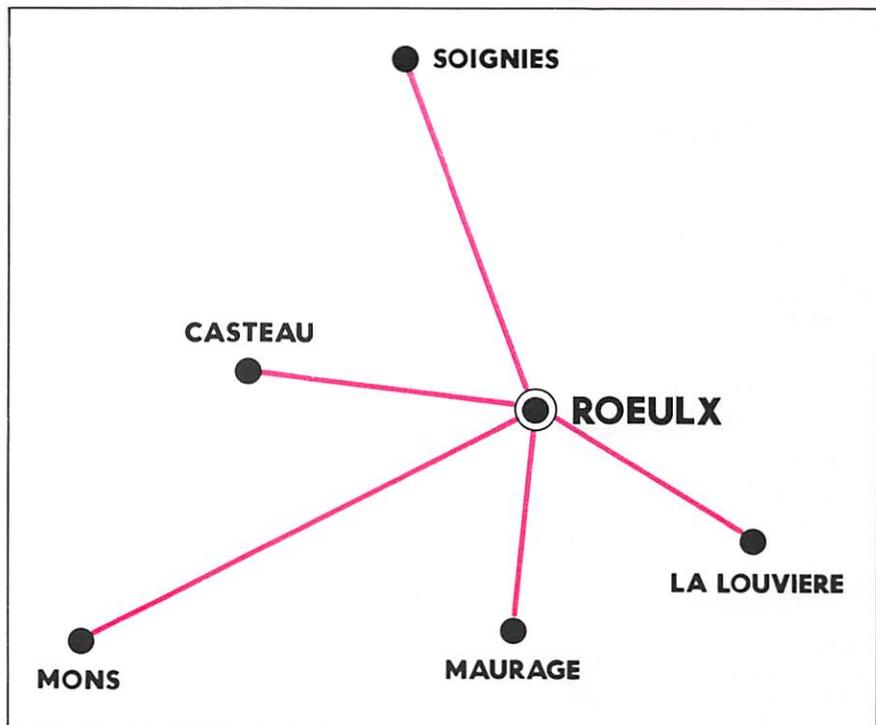
Les prix d'entrée sont fixés à :
château et parc 50 F
parc seul 30 F

Les membres du personnel de la S.N.C.V. ainsi que leur épouse et enfants bénéficieront, sur présentation de leur carte de service ou de famille, d'une réduction de 50 %.

Le Roeulx, avec son château et sa magnifique roseraie, est desservi par le service public d'autobus Soignies - La Louvière, qui assure, dans chaque sens, un voyage toutes les heures, aussi bien en semaine que le samedi, le dimanche ou un jour férié.

La localité bénéficie en plus de services de transport d'étudiants en direction de Mons, Casteau ou Maurage ainsi que de liaisons vers la zone industrielle de Manage - Seneffe pour les ouvriers.

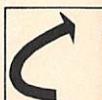
Pour tous renseignements relatifs aux horaires de ces services d'autobus, veuillez consulter la direction provinciale du Hainaut, Place Léopold 9A à Mons, téléphone numéro 065/33.21.71 ou le siège régional de La Louvière, rue Gustave Boël 59, tél. 064/22.21.81.



NOUVELLES

DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

ET DES GROUPES D'EXPLOITATION



MUTATIONS

HAINAUT

Laurent H., chef de serv. de 2e cl.

NAMUR-LUXEMBOURG

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

LIEGE

Gaspard J.-N., chef de serv. de 1ère cl.

FLANDRE OCCIDENTALE

Lowagie E., contremaître de 1ère cl.

LIMBOURG

Winters E. et Devos J.
Schuermans R. et Paps G.

FLANDRE OCCIDENTALE

Bouckenoghe J.-P. et Maveau G.

Jennifer chez Dupont M. (Hornu)
Dorothee chez Durenne E.
(Froyennes)

NAMUR-LUXEMBOURG

Christelle chez Ratz L. (Rossignol)
Marie-Eve chez Cambier P. (Spy)
Ludovic chez Lemoine J. (Jambes)

LIEGE

Jonathan chez Debatty J. (Wanze)
Vanessa chez Honoré E. (Rocourt)
Sébastien chez Deleu J. (Bassenge)
Christophe chez Godfrind J. (Ans)

BRABANT

Ben chez Van Achter J. (Zottegem)
Michaël chez De Smedt A. (Vilvorde)
Lionel chez Cleyne F. (Enghien)
Kristof chez De Mooter F. (Oetingen)
Alex chez Demeyere A.
(Rhode-St-Genèse)

Dietrich chez Appelmans J.-L.
(Buizingen)

Jürgen chez De Nayer A. (Kerksken)

LIMBOURG

Jan chez Vangeneugden A. (Genk)
Frank chez Ketelslegers J.-P.
(Kortesseem)

Nathalie chez Bex A. (Borgloon)
Kristof chez Ballet E. (Hasselt)

FLANDRE OCCIDENTALE

Jeroen chez Cottry J. (La Panne)
Kurt chez Verduyn G. (Knokke-Heist)
Cedric chez Depraetere L. (Deinze)
David chez Deschietere J. (Mouscron)

Stoquart E., ouvr. d'élite 38
Strickwant M., cond. AB 33
Troch F., receveur 33
Urbain J.-B., 1er ouvr. qual. 25
Witlock A., receveur 33

NAMUR-LUXEMBOURG

Brostaux L., chef de mov. de 1ère cl. 37
Pieret A., cond.-rec. AB 19

LIEGE

Materne A., cond.-rec. AB 27

BRABANT

Bellemans A., ouvr. qual. 31
Vanroy F., piocheur 25

FLANDRE OCCIDENTALE

Germonpré G., receveur 38



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Séverine chez Demotte G. (Forest)
Gwendoline chez de Viron D.
(Mont-Saint-Guibert)

ANVERS

Sofie chez Van Oers P. (Brasschaat)
Sofie chez Horemans F. (Ranst)
Glenn chez Lyppens J. (Brasschaat)
Nancy chez Jochems J. (Schoten)
Suzy chez Van Eester J. (Zandhoven)
Nils chez De Clerck M. (Stabroek)

FLANDRE ORIENTALE

Bram chez Van Laeken H.
(Gentbrugge)
Sarah chez Van Strieckt W.
(Wetteren)

HAINAUT

Aurore chez Schwindt, J.-L. (Jumet)
Audrey chez Caudron D. (Eugies)
Benoit chez Limmelette P. (Boussu)
Steve chez Daubie W. (Quaregnon)
Jessica chez Van Renterghem F.
(Jumet)

Nicolas chez Behets R. (Floreffe)
Cécile chez Ruelle J.-P. (Dour)
David chez Houdart R.
(Haine-St-Paul)

Tim chez Adant, E.
(Merbes-le-Château)

Emilie chez Demoustier J.
(Sars-la-Bruyère)

Jérôme chez Delbrouque J.-M.
(Hornu)

Marjorie chez Maenhout A.
(Marchienne)

Jonathan chez Haudez D. (Hensies)
Jennifer chez Struyf C. (Gozée)

Estelle chez Jacques F. (Marcinelle)
Jérôme chez Faucon J.-L. (Jemappes)

Nicolas chez Mulpas C. (Wasmès)
Amandine chez Derestiat M.
(Anderlues)



MARIAGES

ANVERS

Geukens G. et Cypers D.
Krols J. et Braspeninx L.
Suy P. et Mennes M.

FLANDRE ORIENTALE

Van Eetvelde F. et Roels M.

HAINAUT

Cordier D. et Herbiniat C.
Vanderick J.-L. et Dehulster M.
Fontaine J. et Veys M.
Legrand C. et Spiece E.
Dubois B. et Henaut J.
Bauduin E. et Eglem A.
Sap J. et Josse M.-C.
Couchariere C. et Sleeuwaert K.

NAMUR-LUXEMBOURG

Chevolet R. et Plompteux M.-P.
Hubaux R. et Masset C.
Verbaenen J.-L. et Nicanor J.

BRABANT

De Saedeleer J.-P. et Sempels P.
Luypaert F. et Van Gerwen M.
Lemaire J. et Wauters J.
Verbeiren H. et Schollaert R.
Gysemberg R. et Stalmans K.



RETRAITES

ANVERS

Dignef K., chef de mov. de 1ère cl. 44
Van Camp P., ouvr. spéc. 35

HAINAUT

Culis G., receveur 26
Debal G., 1er contrôleur 42
Delattre J., cond.-rec. AB 39
Delgoffe A., cond. AB 35
Grégoire E., 1er ouvr. d'élite 31

Années
de service

LES LONGUES CARRIERES



J. Debeuf
Flandre occid.
du 10.1.1942
au 1.9.1976



J. Coune
Namur-Lux.
du 6.4.1939
au 1.5.1980



R. Gaudoux
Hainaut
du 7.10.1938
au 1.7.1980



C. Philips
Anvers
du 22.4.1942
au 14.5.1978



J. Puttaert Brabant
du 14.2.1944
au 1.1.1980

G. Christens Brabant
du 9.12.1943
au 1.8.1978



NECROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

Age

LIMBOURG

Nassen A., 1er commis d'expl. 62

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

ADMINISTRATION CENTRALE

Neyens J., rédacteur sélect. 63

ANVERS

Devos J., contremaître de 1ère cl. 81
Pockele L., ouvr. qual. de 1ère cl. 81
Van Gastel L., receveur 78
Peeters E., receveur 84
Bruyndonx F., ouvr. d'élite 76

FLANDRE ORIENTALE

Van den Bossche M., homme de cour 82
Van de Weghe K., cond. él. 82
Baert R., ouvr. qual. 75
De Smet V., piocheur 82

HAINAUT

Vilain A., ouvr. qual. 63
Segers P., ouvr. qual. 67
Van Hooland A., piocheur 74
Jambe J., ouvr. qual. de 1ère cl. 79
Taine A., ouvr. qual. de 1ère cl. 69
De Becker A., cond.-rec. AB 65

NAMUR-LUXEMBOURG

Massart A., moniteur 74

LIEGE

Loux A., ouvr. qual. 78
Mouchette E., machiniste 82
Simon J., chef piocheur 85

BRABANT

Govaert M., ouvr. qual. de 1ère cl. 76
De Roy A., cond. él. 83
Fontaine J., contrôleur 83
Papeliers A., piocheur 77
Heymans F., ouvr. qual. de 1ère cl. 61
Janssens J., receveur 77
De Smedt P., cond. él.-rec. 77
De Coster H., ouvr. qual. de 1ère cl. 62
De Bot J., cond. él.-rec. 77

LIMBOURG

Verheyen A., 1er contrôleur 53
Brouns A., cond.-rec. AB 69

FLANDRE OCCIDENTALE

Meersdom G., piocheur 82
Coutteau A., chef piocheur 78
Lacluyse H., piocheur 96

LE COIN DES JEUNES

SOLUTIONS DU N° 224

JEU N° 1

$$5 \times 3 - 5 + 9 - 4 = 15$$

$$3 + 4 - 6 + 2 \times 5 = 15$$

$$7 \times 2 - 1 + 8 - 6 = 15$$

ou toute autre solution obtenant le nombre 15.

JEU N° 2

$$7 + 1 = 8 \text{ ou } 10 \times 7 = 70$$

$$8 \times 9 = 72 \text{ encore } 70 - 4 = 66$$

$$10 - 3 = 7 \quad 66 - 3 = 63$$

$$72 \times 7 = 504 \quad 9 - 1 = 8$$

$$63 \times 8 = 504$$

Il existe encore d'autres solutions.

JEU N° 3

LIEGE
LICOU
LIGNE

JEU N° 4

GRANDE-BRETAGNE

HENRI VIII 1491
ELISABETH I 1533
VICTORIA 1819
ELISABETH II 1926

ITALIE

VICTOR EM. I 1759
UMBERTO 1844

DANEMARK

CHRISTIAN X 1870

ALLEMAGNE

GUILLAUME II 1859

FRANCE

LOUIS XII 1462
HENRI II 1519
NAPOLEON 1769
LOUIS PHILIPPE 1773

RUSSIE

CATHERINE II 1729
NICOLAS II 1868

JEU N° 5

- Petit à petit l'oiseau fait son nid.
- Un de perdu, dix de retrouvés.
- Qui dort dîne.
- Le vin est tiré il faut le boire.
- Prudence est mère de sûreté.
- Qui s'y frotte s'y pique.

JEU N° 6

albatros

RESULTATS DU N° 224

Ont obtenu 19 points :

COSEMANS Miet et An 15 et 9 ans - Diepenbeek / DEGUÉE Philippe 14 ans - Grivegnée / FABRINETTI G. 13 ans - Esneux / JACQUEMIN Chr. 15 ans - Haine-St-Paul / MINET Sylvie 14 ans - Lesve (Namur) / PARENT Fabian 12 ans - Dinant / VAN HEMELRIJCK D. 11 ans - Mons.

Ont obtenu 18 points :

COLLETTE Michel 14½ ans - Flémalle / COLSON Dom. ? ans - ? / HAIRION Nath. 9 ans - Jemeppe / HOUBION J. 13 ans - Purnode / LEFEBVRE B. 13 ans - Houdeng-Aimeries / LAURENT Jos. et Vinc. 11 et 9 ans - Spy / MOMIGNY Mich. et Suz. 13 et 14 ans - Mont-sur-Marchienne.

Ont obtenu 17 points :

LAENEN Laurent et Philippe 10½ et 12½ ans - Hamois / SCHUMACHER Fab. 10 ans - Verviers.

A obtenu 16 points :

VANDEKERCHOVE S. 13 ans - Courtrai.

A obtenu 13 points :

CLEERBAUT Annick ? ans - Jumet.

UN JOUR OU UN WEEK-END D'EVASION...

1er sept. TERMONDE A 20 h, Ommegang des géants (style Moyen-Age).

3-4 sept. LESSINES 400e Anniversaire de la sortie du «Fest-in». Le 4, l'après-midi, grand cortège et procession historiques.

3-4 sept. ST-NICOLAS Fêtes de la Paix - compétitions internationales pour aérostats.

4 sept. ANVERS Fête des gildes et des tireurs à l'arc, de midi à 18 h.

4 sept. SAINT-HUBERT Journée internationale de la Chasse et de la Nature ; à 11 h, grand-messe sonnée et bénédiction des animaux ; à 14.30 h, grand cortège historique.

9 sept. OSTENDE Nuit du cheval.

11 sept. NIVELLES 3e Grande Journée des Artisans de Wallonie et marchés de produits wallons.

11 sept. TOURNAI Grande procession historique, à 15 h.

11 sept. WINGENE Fêtes breugheliennes - Grand cortège dans l'après-midi.

11 sept. TERVUREN 11e Sortie du cortège des géants.

16, 17 et 18 sept. TURNHOUT Fêtes de «Tijl Uilenspiegel» ; le 18, à 14 h, cortège ; à 21 h, feu d'artifice.

17-18 sept. MONS 3e Triennal de la bande dessinée.

18 sept. TOURINNES-ST-LAMBERT 4e Foire au Potiron : marché biologique et artisanal, animation (chants, danses, Gilles, bal populaire). Concours du potiron avec dégustation.

24 sept. NASSOGNE Promenade de nuit en forêt, avec la collaboration de l'Administration des Eaux et Forêts. Départ à 21 h.

24-25 sept. LIEGE Les Fêtes de Wallonie.

25, 26 et 27 sept. ROULERS 5e Salon de la Nature.

2 oct. NIVELLES Dès 6 h 45, Tour Sainte-Gertrude.

29-30 oct. CHAUDFONTAINE Marathon international de Chaudfontaine : 6, 12, 21 et 42 km.

30 oct. DURBUY Fête de la Saint-Hubert en plein air, à 10 h.

30 oct. TERVUREN Fête de la Saint-Hubert, à 11 h.

La mise en service de la ligne express d'autobus EISDEN - MAASMECHELEN - GENK



A la maison communale de Maasmechelen (de g.à.d.): M. Denis, directeur d'adm., Ministère des Communications, Administration du Transport, Mme Houben-Bertrand, député perm. Prov. du Limbourg, MM. Van Vaerenbergh, attaché au Cabinet du Ministre des Communications, Smeets, bourgmestre de Maasmechelen, Timmerman, administrateur S.N.C.V., Vanderfaillie et Van Wesemael, directeurs S.N.C.V., Vanbrussel, directeur rég. f.f. S.N.C.V.

C'est par un court voyage de Genk à Maasmechelen, une conférence de presse, une réception à la maison communale de Maasmechelen et le retour à Genk, que fut inaugurée officiellement, le 25 mai 1983, la nouvelle ligne express d'autobus 45 - Genk/Station - Eisdén/Tuinwijk. Toutefois, la liaison régulière ne fut assurée qu'à partir du samedi 28 mai. Ce jour-là, le transport par autobus fut gratuit.

Le service express Eisdén - Maasmechelen ne remplace pas seulement la ligne ferroviaire Hasselt - Eisdén récemment supprimée, mais contribue en outre à ouvrir le «Maasland» au monde extérieur. Un autobus reliera, en semaine, toutes les heures et pendant le week-end, toutes les deux heures, Eisdén/Tuinwijk à Genk/Station via

Maasmechelen, en empruntant l'autoroute E39. Une correspondance est prévue à l'aller et au retour des trains Louvain - Bruxelles.

Etant donné que Genk constitue un noeud vicinal important, les voyageurs auront également la possibilité de prendre des bus en correspondance dans toutes les directions.

A la maison communale, diverses allocutions furent prononcées, notamment par M. Smeets, bourgmestre de Maasmechelen, M. Timmerman, administrateur de la S.N.C.V. remplaçant M. Breyne, Vice-président du Conseil d'administration de la S.N.C.V., et par M. Van Vaerenbergh, attaché au Cabinet du Ministre des Communications, qui prit la parole au nom de M. De Croo, Ministre des Communications.

Au cours de son allocution, M. Timmerman donna les précisions suivantes :

«La nouvelle ligne d'autobus offre toutes les caractéristiques d'un service express : quelques arrêts seulement à savoir Eisdén-Tuinwijk, Eisdén-Poste, Maasmechelen-Kruispunt et Genk-Station ; sa vitesse commerciale est de 47 km. En effet, le parcours, long de 20,4 km, s'effectue en 26 minutes à peine.

Une réaction favorable de la part des voyageurs constituerait un excellent stimulant qui nous permettrait d'envisager une étude en vue de la prolongation éventuelle de la ligne Eisdén-Maasmechelen jusqu'à Maaseik».



M. Van Vaerenbergh, attaché au Cabinet du Ministre des Communications, coupe le ruban à Genk.

L'inauguration du tronçon «beaux-arts» - «dampremy» du métro léger de Charleroi

Le 24 mai 1983 a eu lieu l'inauguration du tronçon «Beaux-Arts» - «Dampremy» du métro léger à Charleroi en présence des Ministres De Croo et Maystadt, ainsi que de nombreuses personnalités.

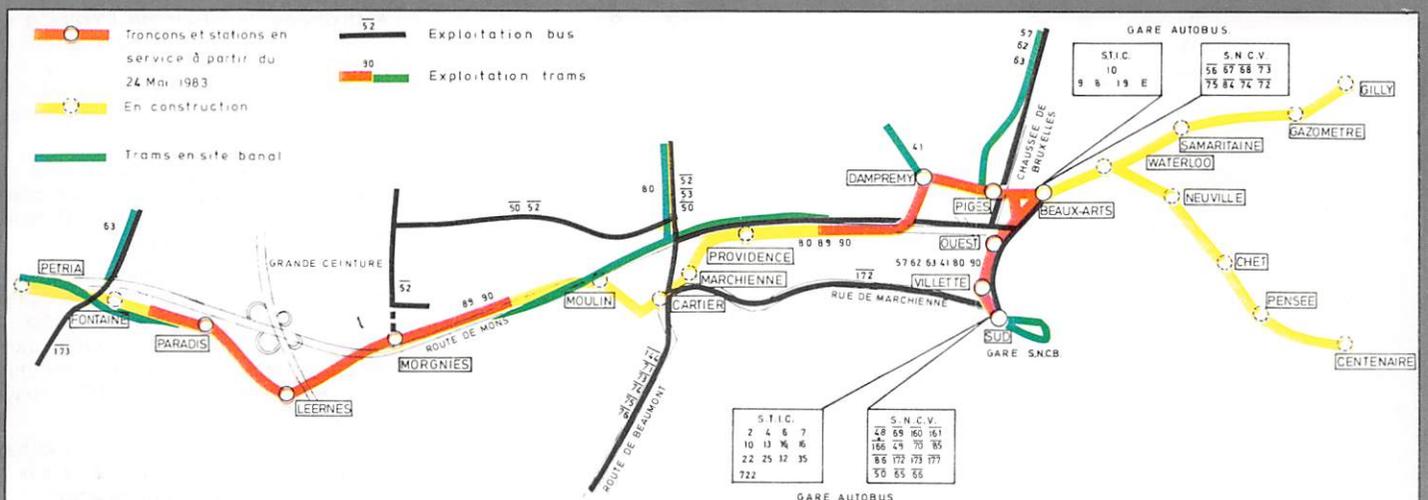
M. De Croo, Ministre des Communications, coupa le ruban symbolique et, dans son allocution, mit surtout l'accent sur la vitesse commerciale des transports en commun. Il ajouta que si l'on veut assurer un service optimal, celui-ci doit en effet être concurrentiel par rapport aux autres moyens de transport.

M. Van Cauwenberghe, bourgmestre de Charleroi, de son côté, insista sur l'importance que revêt le métro léger pour sa ville: la communication interne, la stimulation du commerce et de la concurrence, la promotion et le développement des petites et moyennes entreprises, le réaménagement urbain en zones vertes, industrielles et résidentielles. Il proposa au Ministre De Croo de faire coïncider la mise en service de la partie orientale, prévue pour les années 1990, avec celle des antennes de Fontaine-l'Évêque, de Montignies-sur-Sambre et de Gilly. Le Ministre De Croo se déclara disposé à négocier ce sujet.

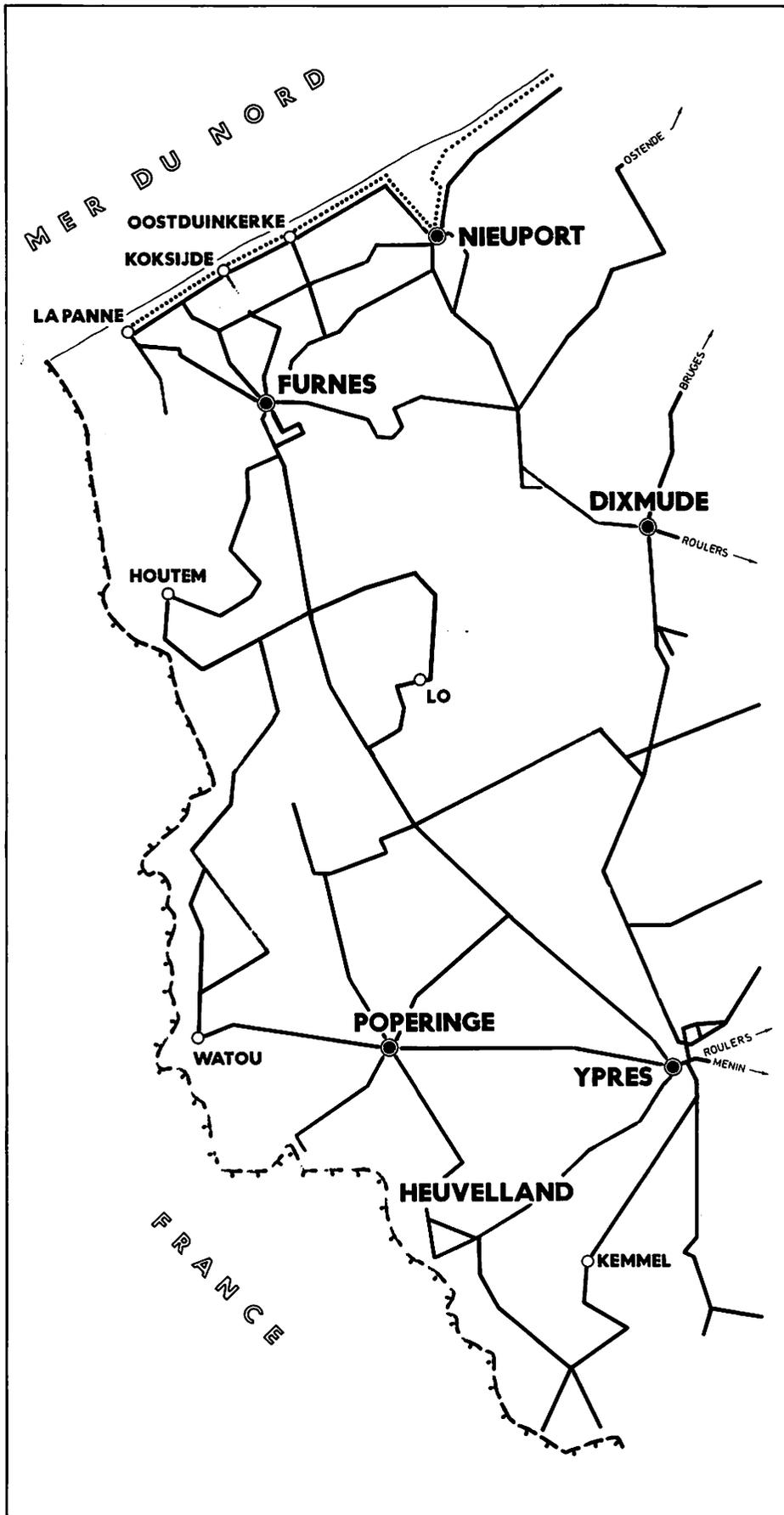
Dans leurs allocutions, MM. Denison et Devogel, respectivement président du Conseil d'administration de la S.N.C.V. et du Conseil d'administration de la S.T.I.C., se sont penchés quelque peu sur le passé et ont attiré l'attention sur les réalisations déjà atteintes.

Lorsque le convoi transportant les invités arriva à Fontaine-l'Évêque, ceux-ci furent accueillis par M. Degauque, bourgmestre, qui leur adressa des paroles de bienvenue. Il loua le succès des réalisations, mais fit remarquer, en l'occurrence, que les stations isolées constituent un terrain de prédilection pour la pègre. C'est pourquoi, il demanda que soient prises des mesures de sécurité pour faire face à ce problème.

La mise en service pour le public de l'extension du métro léger de Charleroi a eu lieu le 29 mai 1983.



LE



Le Westhoek s'étend entre la frontière française, l'Yser et la ligne côtière dans la partie la plus occidentale du pays.

Dans cette rase campagne où se sont déroulés de violents combats durant la première guerre mondiale, le touriste peut visiter de nombreuses curiosités.

A l'embouchure de l'Yser se dresse la ville de Nieuport. A gauche de la route, en venant d'Ostende, se trouve le monument érigé en 1938 à la mémoire du Roi Albert. Cet édifice de forme circulaire a un diamètre de 32 m et est soutenu par 20 piliers ; de la promenade supérieure, on jouit d'un merveilleux panorama de la plaine de l'Yser.

Nieuport est surtout connue comme centre «vert» de vacances et pour son port de plaisance. Sur le plan d'eau le long de l'Yser, il est possible de pratiquer la planche et le bateau à voile ; de plus, à l'embouchure même, se trouve une réserve naturelle unique. Comme curiosités principales dans la ville, nous mentionnerons l'église gothique Notre-Dame construite en 1163 avec un carillon de 67 cloches, l'Hôtel de Ville de style Renaissance flamande, les Halles construites en 1280, détruites pendant la 1ère guerre mondiale et ensuite reconstruites avec de vieilles pierres, la Tour St-Laurent ou «Duvetorre», vestige de la vieille église St-Laurent et enfin le Musée K.R. Berquin pour l'histoire et le folklore, situé dans les Halles.

A partir de Nieuport, un tram part aussi bien dans la direction de La Panne que d'Ostende, toutes les 15 minutes pendant les mois d'été, et toutes les 30 minutes pendant les autres mois.

Plus loin existe une liaison autobus avec Furnes, via Oostduinkerke village et Coksijde village, de même qu'avec Dixmude qui se trouve à environ 20 km de la Côte sur la rive droite de l'Yser.

A Kaaskerke, quelques kilomètres avant Dixmude, est conservé un vaste réseau de tranchées et de bunkers des positions avancées de l'Armée Belge.

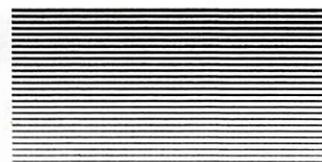
A Dixmude, la «Tour de l'Yser» a été érigée en témoignage de l'action flamande. Cette tour de 72 m de haut abrite un musée et sa salle panoramique offre aux visiteurs une vue unique sur toute la région.

Les principales lignes d'autobus qui desservent Dixmude ont comme points de départ : Nieuport, Furnes, Ostende, Bruges, Roulers et Ypres.

Les communes fusionnées de Koksijde-Dixmude disposent d'une plage s'étendant sur 8 km avec 740 ha de dunes et de territoires naturels parmi lesquels se trouve la plus haute dune de la Côte belge, «DE HOGE BLEKKER» (33 m).

A Koksijde, les vestiges de l'Abbaye des Dunes, érigée au 11e siècle par les moines cisterciens sont célèbres mais

WESTHOEK



le musée national des Orgues avec sa collection unique d'instruments de musique mécaniques et le Musée du Westhoek valent également une visite.

A Oostduinkerke, nous pouvons visiter le Musée National de la Pêche avec une série unique de maquettes de bateaux de pêche depuis les années 800 jusque maintenant, des peintures et un parterre d'honneur à la mémoire des pêcheurs morts en mer.

La dernière cité balnéaire avant la frontière française est La Panne. C'est ici que le roi Léopold Ier posa en premier lieu le pied sur le sol belge.

C'est un lieu de séjour apprécié des amateurs de nature qui comprend 1/3 du territoire des dunes côtières belges et la plus large plage de la Côte belge.

Entre La Panne et Adinkerke fut créé en 1903 le bois «Calmeyn» où il est possible d'effectuer de paisibles promenades.

A partir de La Panne, on peut prendre l'autobus jusque Dunkerque en France ou vers Furnes.

La ville de Furnes est, comme chef-lieu de l'arrondissement administratif et judiciaire, le centre le plus important dans la plaine fertile des polders dénommée «Veurne-Ambacht».

De nombreux bâtiments de la Grand'Place datent de l'époque espagnole des 16e et 17e siècles, en particulier l'Hôtel de Ville en style Renaissance flamande, le Palais de Justice, bâtiment «Renaissance» avec une tour en style gothique, le Pavillon Espagnol où siège la Justice de Paix, et la vieille Halle aux Viandes construite en 1615.

Furnes possède également deux très belles églises, Ste-Walburge en style gothique et St-Nicolas, de même qu'un magnifique parc communal.

A la gare de Furnes, diverses lignes d'autobus partent vers les autres centres importants du Westhoek : Dixmude via Lo, vers Ypres via Houtem, Leisele et Watou vers Poperinge et les autres stations balnéaires déjà citées.

Une ville typique est Lo qui connaissait déjà au 12e siècle une grande prospérité. Du 12e siècle à la révolution française, des pères Augustins y séjournèrent. Des témoins de ce riche passé sont encore aujourd'hui visibles : son Hôtel de Ville qui date de 1566, année du Mouvement Iconoclaste, la Porte Occidentale érigée en 1250, l'arbre de César, tout à côté et l'église St-Pierre construite par les pères Augustins avant 1119.

A la limite du plat pays du Westhoek se trouvent les villes de Poperinge et Ypres qui déjà au Moyen-Age jouissaient d'une renommée de villes commerçantes.

La Halle aux Draps de Ypres est connue partout. Cet édifice date du

13e siècle et fut reconstruit aussi fidèlement que possible après sa destruction pendant la guerre de 14-18. Dans la région de Ypres, de durs combats eurent lieu à cette époque. De nombreux monuments rappellent ces tristes événements ; nous mentionnons ici les plus importants : Porte de Menin, le Musée commémoratif de la guerre 14-18 et les divers cimetières militaires.

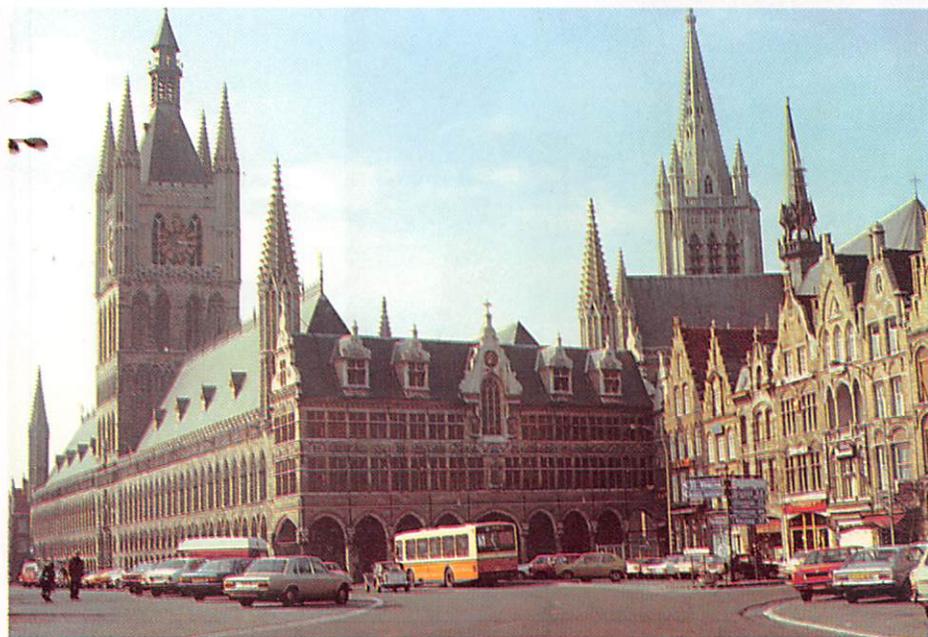
A partir de Ypres, des autobus partent vers Roulers, Dixmude, Menin, Comi-

nes, Poperinge, Kemmel et Furnes.

La ville de Poperinge, dont les principales curiosités sont les Eglises St-Jean et Notre-Dame, est surtout renommée pour le commerce du houblon. Lorsque l'industrie drapière déclina, la culture du houblon prit le relais.

Au départ de Poperinge, des autobus relient Ypres, Westouter et Watou.

Au Sud du Westhoek se situe la com-



Ypres
Grand'Place et les Halles.

Nieuport
Le Monument du Roi Albert I^{er}.



mune de Heuveland avec ses magnifiques paysages vallonnés parsemés de nombreux étangs.

Pour découvrir la nature du Westhoek, une multitude de promenades à pied et à vélo, des petits chemins et des cir-

cuits-autos s'offrent à nous.

De plus amples informations peuvent être obtenues dans les dépliants touristiques mis à votre disposition par les syndicats d'initiative des villes et communes.

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES AU 31 MAI 1983

Equipes ayant dépassé
1.000 jours sans accident



Au 20e siècle, nous sommes devenus des gens sur roues : aucun autre outil mécanique n'a modifié et influencé la vie de l'homme aussi profondément que le tram, l'autobus et l'auto.

Hélas, ces véhicules constituent une source de danger, mais ils sont également à l'origine du progrès et de la prospérité et, sans eux, la vie moderne serait impensable.

Qui prend place au volant d'un de ces véhicules, doit se rendre compte qu'il a, certes, certains droits, mais, qu'avant tout, il a des devoirs. Il se doit de conduire avec lucidité afin de ne pas mettre en danger la vie et le bien des autres usagers de la route.

Principalement à cette époque-ci de l'année, au moment où les enfants sont revenus de vacances et retournent à l'école !

Soyez donc particulièrement vigilants lorsque vous dépassez de jeunes cyclistes et tenez compte du fait que des enfants à pied peuvent surgir à l'improviste du trottoir sur la chaussée.

**LÀ OÙ IL Y A DES ENFANTS,
RÉDUISEZ VOTRE VITESSE !**



Je n'arrive jamais à lui faire attacher sa ceinture !...

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 : Bal G. (portefeuille + 700 F).

Broechem : Van Hove G. (porte-monnaie + 1.130 F), Van Hove G. (porte-monnaie + 682 F), Lenaerts J. (porte-monnaie + 1.300 F).

Mol : Vandendungen A. (sacoché + 1.362 F).

Turnhout : Verschueren J., (sacoché + 661 F), Siemons J. (portefeuille + 1.179 F), Blanckaert D. (sacoché + 3.910 F), Dergent A. (sacoché + 2.000 F), Caers M. (sacoché + 671 F).

FLANDRE ORIENTALE

Audenarde : Reyms S. (2.427 F).

Destelbergen : De Mol D. (1.304 F), Potvin R. (561 F).

Gand St-Pierre : Van Acker F. (2.756 F), De Somviele M. (709 F), Van den Meersschaut F. (7.224 F), Van Hyfte I. (900 F).

Hamme : Maes A. (931 F), Poppe G. (636 F + chèques).

Hofstade : De Bruycker G. (2.308 F).

St-Nicolas : De Loose E. (577 F).

HAINAUT

Charleroi : Mercier G. (portefeuille + 50 FF + abonnement), Counson E. (portefeuille + 420 F + carte de banque + chèques), Altruy M. (portefeuille + 1.350 F + chèques + cartes de garanties), Andries R. (portefeuille + abonnement + 500 F).

La Louvière : Gilsoul P. (porte-monnaie + 5.155 F), Detraux R. (porte-monnaie + 1.605 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Andenne : Beaujean A. (portefeuille + 1.120 F), Van Loo W. (portefeuille + 300 F).

Florenville : François J. (sac + 2.186 F).

Forville : Kirten P. (portefeuille + 850 F).

Havelange : Matagne L. (bourse + 752 F).

Namur : Louis J. (sacoché + 11.368 F), Liégeois C. (porte-monnaie + 3.100 F), Hougardy K. (portefeuille + 850 F).

Salzennes AT : Stevens G. (portefeuille + 750 F).

LIEGE

Bressoux : Sterckx (portefeuille + 1.360 F).

Eupen : Hunger (porte-monnaie + 5.500 F).

Liège St-Gilles : Pirot J. (montre en or).

Omal : Cop S. (sacoché + 1.828 F), Renson L. (sac + 3.201 F).

Rocourt : Delmotte (portefeuille + 4.450 F), Laphaye (portefeuille + 780 F).

Warzée : Pierquin J. (portefeuille + 800 F), Balaine R. (portefeuille + 536 F).

BRABANT

Chastre : Burnet V. (sac à main + 29.850 F + livret C.G.E.R. d'une valeur de 89.000 F).

Cureghem : Byloos J. (sac + 250 F + divers objets).

Dilbeek : D'Hoe D. (portefeuille + 732 F).

Lasne : Masson R. (portefeuille + 307 F + documents + croix en or), Mathieu B. (portefeuille + 1.700 F + documents).

Louvain : Bex R. (portefeuille + 382 F + documents), Meuleman H. (portefeuille + 550 F), Goossens L. (portefeuille + 240 F + documents), Verdeyen F. (sac dame + 11.680 F).

Nivelles : Demeyere A. (portefeuille + 3.250 F + documents).

LIMBOURG

Genk : Doucet G. (montre dame).

Hasselt : Cremers Y. (portefeuille + 2.000 F + chèques),

Vanspauwen P. (portefeuille + 387 F), Groven F. (sac dame + 6.691 F), Wathion J. (portefeuille + 4.973 F).

Koersel : Postelmans G. (sacoché + 1.400 F + objets de valeur), Put R. (sacoché + valeurs + 996 F), Vanhamel R. (portefeuille + 16.207 F + 30 D.M.).

Lanaken : Hansen J. (889 F), Bongaers J. (portefeuille + 950 F).

Maaseik : Hindrickx H. (chaîne en argent), Coenen T. (portefeuille + 1.000 F), Medved (500 F + documents).

St-Trond : Appeltans J. (portefeuille + 3.777 F), Castro F. (portefeuille + 1.100 F), Lamens G. (sacoché + 1.549 F).

Tessenderlo : Vandenbroek W. (montre dame).

Tongres : Poelmans H. (sacoché + 12.800 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : Bekaert E. (portefeuille + 200 F + 10 dollars), Vroman H. (portefeuille + 372 F + 42 FF), Baligant (portefeuille + 3.100 F), Verkin P. (portefeuille + 1.387 F), Vantomme W. (porte-monnaie + abonn. + 879 F), Naessens D. (portefeuille + 5.627 F), Boute C. (porte-monnaie + 1.203 F), Vancoillie G. (portefeuille + 1.202 F).

Knokke : Haerincx W. (portefeuille + 760 F), Vermeersen D. (portefeuille + 986 F).

La Panne : Portier D. (porte-monnaie + 6.246 F), Bailleul W. (sacoché + 1.150 F + valeurs + carnet de chèques + carte de banque), De Grisse R. (sacoché + 4.920 FF + 42.800 F + valeurs).

Ostende : Ureel E. (sacoché + 4.000 F), Vandenbroeck A. (portefeuille + 1.052 F), Claeys P. (porte-monnaie + 1.812 F), Yserbyt M. (porte-monnaie + 10.645 F + bague), Millet A. (porte-monnaie + 2.100 F).

SOMMAIRE N° 225 JUILLET-AOÛT 1983

Remise de distinctions honorifiques	
Groupe Brabant	2
L'exercice 1982 à la S.N.C.V.	3
Et si nous faisons un effort ?	5
Le château du Roeulx	7
Personalia	8
La mise en service de la ligne express d'autobus Eisdén - Maasmechelen - Genk	10
L'inauguration du tronçon «Beaux-Arts» «Dampremy» du métro léger de Charleroi	11
Le Westhoek	12
Concours de sécurité	14
Actes de probité	15

Photo de la couverture :
Vieux métiers de chez nous :
Un sculpteur sur bois au travail.

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*



Impr. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Bruges 2.

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