

BRUGGE X

G.P.P./4/340

nos

VICINAUX

Bimestriel n° 244 septembre - octobre '86





1976 — 1986 TOUJOURS LES MEMES FAITS

9.1.1976 : Tongres (mouvement). Les verres des feux de l'autobus étant sales, la victime prit une loque pour les nettoyer et sortit de l'autobus par la porte avant. Elle se foula le pied sans tomber. Elle ressentit plus tard une douleur dans le dos.

60 jours de chômage

8.2.1986 : Quaregnon (mouvement).

En descendant de l'autobus, l'agent glissa et se blessa.

Le chômage continue

En 1976, sur 66 accidents de travail survenus au cours des deux premiers trimestres, 30 ont été enregistrés lors de la montée ou de la descente des véhicules. Trois d'entre eux ont occasionné plus de 30 jours de chômage.

En 1986, sur 81 accidents de travail survenus au cours des deux premiers trimestres, 37 sont dus à des chutes dont 11 avec plus de 30 jours de chômage.

L'affiche, créée en 1976 et dont vous voyez une reproduction, reste malheureusement d'actualité.

Le problème

Vous l'avez sûrement lu ou entendu à la radio. Il est prudent de s'arrêter après avoir parcouru un trajet en voiture d'environ deux heures. Il est même conseillé de faire quelques exercices d'assouplissement afin de se dégourdir les jambes.

Le problème reste le même lorsque l'on conduit un autobus ou un tram.

PREVEZ CE TYPE D'ACCIDENT !

Allez voir au fond du véhicule s'il n'y a pas d'objets perdus ; mieux, au terminus, profitez de l'arrêt pour faire quelques exercices ;

EN TOUT CAS

- ne sautez jamais du véhicule et faites très attention lors la descente de la marche du poste de conduite ;
- prenez garde aux inégalités du sol ou du pavement, ainsi qu'aux objets qui y traînent éventuellement ;
- utilisez autant que possible les mains courantes.

Conducteurs, conductrices... n'oubliez jamais qu'une incapacité permanente ou partielle au pied peut mettre votre carrière de chauffeur en danger. ■

La sécurité de vos enfants en voiture : pensez-y !

Depuis que les autorités et le public se soucient de la sécurité des occupants de voiture, un sujet est resté inexploité, voire tabou : celui du sort des enfants.

Le code de roulage se borne à signaler que les enfants de moins de 12 ans doivent occuper l'arrière du véhicule s'il y a des places disponibles. Dans la réalité, en cas de collision, les enfants vont quitter le siège arrière pour aller percuter pare-brise, toit ou siège avant de l'automobile. Il faut bien avouer qu'en matière de sécurité, les enfants ne sont pas gâtés de nos jours. Pourtant, les remèdes existent !

Vous transportez **un bébé de 0 à 10 mois** ? Achetez-lui un *berceau de voiture* (avec sangles) que votre

garagiste aura tôt fait d'arrimer au châssis de votre véhicule. L'ensemble reposera sur la banquette arrière.

Pour les petits **de 11 mois à 4 ans**, le *siège-baquet* est à conseiller. L'idéal est qu'il comporte des oreillères et un pupitre en mousse dure dans lequel, en cas de choc, tête et thorax viendront buter en toute sécurité.

Pour les «grands» **de 5 à 11 ans**, vous avez le *choix*, en fonction de l'âge de votre enfant, *entre le siège-baquet* (toujours fixé au châssis par des points d'encrage, comme pour les ceintures de sécurité) et *la ceinture normale à l'arrière*.

Ne rechignez pas devant la dépense. Rappelez-vous plutôt que la sécurité de vos enfants n'a pas de prix.

**Vous avez votre ceinture.
Et votre enfant ?**

**Faites clic
à l'arrière aussi.**

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS

ANGLETERRE

La boucle du métro desservant le nouveau terminal de l'aéroport international d'Heathrow à Londres a été inaugurée en avril dernier. Le LRT (London Regional Transport), qui exploite cette ligne, escompte 2,5 millions de voyageurs supplémentaires par an. L'implantation de cette ligne est pour le moins originale : les voies passent en tunnel sous les pistes de l'aéroport. Le Prince Charles et Lady Diana avaient rehaussé l'inauguration de leur présence.

FRANCE

La SNCF teste depuis plusieurs mois un nouveau type de voitures, destinées à être incorporées dans les trains de nuit et équipées de sièges semi-allongés, type relax. Ces sièges pourront être occupés sans supplément de prix.

TUNISIE

Le premier métro du continent africain a été inauguré à Tunis. Le réseau, long de 30 km, a été livré «clé sur porte». La commande comprenait la construction de



toutes les infrastructures (voies, signalisation, dépôt, atelier...) ainsi que la livraison et la mise en exploitation de 78 motrices articulées à 8 essieux. L'investissement total se monte à 7 milliards de francs.

BELGIQUE

Les célèbres rames «Benelux» bleues à bande jaune, qui assu-

rent la liaison entre Bruxelles et Amsterdam, seront progressivement remplacées par du matériel flambant neuf.

Les nouveaux trains circuleront en rames réversibles, ce qui signifie que la locomotive (série 11) poussera ou tirera le convoi. Le gain de temps qui en découle est appréciable : les manœuvres dans les gares terminales de Bruxelles et d'Amsterdam, ainsi que dans la

gare en impasse d'Anvers, n'ont en effet plus de raison d'être.

Chaque rame, composée d'une locomotive et de 6 voitures, offrira 463 places assises, auxquelles s'ajouteront 63 places sur strapontins. Un aménagement pour personnes handicapées est également possible.

Plus d'un million de voyageurs utilisent annuellement le service «Benelux». ■

CENTENAIRE DE LA LIGNE OSTENDE - LE COQ - BLANKENBERGE

Un siècle déjà ! C'est en effet le 1er août 1886 que fut officiellement inaugurée la ligne Ostende — Le Coq — Blankenberge. Un tram à vapeur était parti d'Ostende, un autre de Blankenberge. Les deux convois s'étaient rencontrés à Klemsterke, où, dans les dunes, on avait offert un banquet aux invités. Tout ce beau monde était ensuite reparti en tram pour Wenduine, où l'on avait bu le vin d'honneur. Ensuite, banquet, bal et feu d'artifice au casino de Blankenberge. Tout un programme.

La SNCV se devait de célébrer dignement cet anniversaire. Cette

fois, pas de banquet, ni de feu d'artifice, mais bien un voyage commémoratif en tram à vapeur. Pour avoir vécu cette journée, nous pouvons vous assurer que le programme concocté par de hauts responsables de notre société et par le collège des bourgmestre et échevins du Coq, fut une réussite totale.

Nous ne pouvons remercier dans ces colonnes tous ceux qui ont oeuvré à la réussite de cet événement ; une page de Nos Vicinaux n'y suffirait sans doute pas. Accordons toutefois une mention particulière à MM. Van Wesemael, directeur, et Vervaeke, directeur ré-

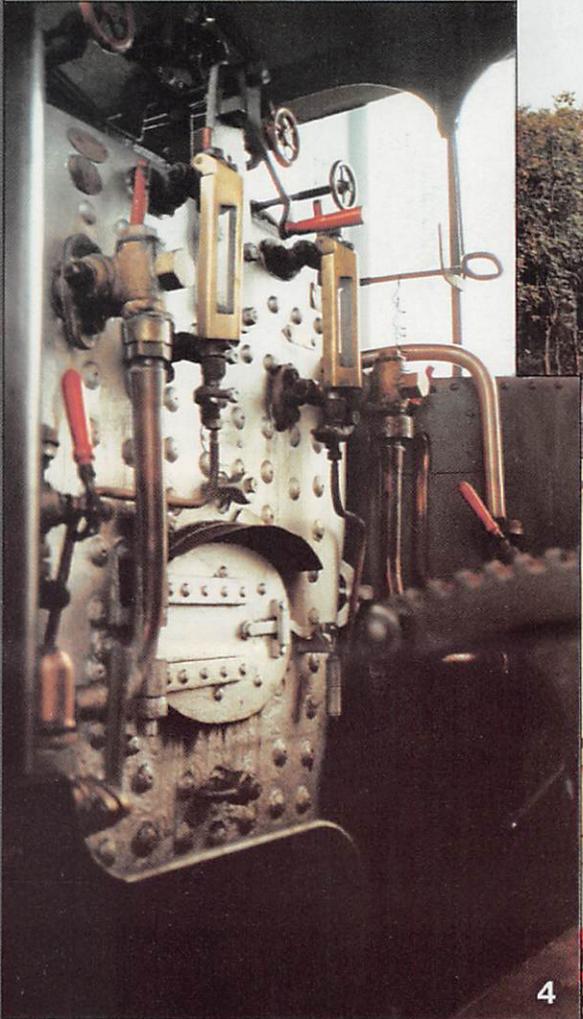
gional, ainsi qu'à leurs collaborateurs, dont l'enthousiasme et la ténacité ont aplani bien des difficultés. Tous ceux, connus ou inconnus, qui ont participé à cette journée, leur en seront encore longtemps gré.

UNE VILLE EN FÊTE

La coquette cité balnéaire du Coq était en fête ce samedi 9 août. Vacanciers et visiteurs d'un jour étaient sollicités de toutes parts, tant les activités et les points

d'intérêts, ayant pour thème la belle époque, étaient nombreux et disséminés dans une grande partie de la ville, rendue à l'usage exclusif des piétons. Citons entre autres, une exposition et un concours d'élégance de bicyclettes anciennes, des concerts de jazz, une brocante, une braderie, une partie d'échecs simultanée... et, point culminant de cette journée, l'arrivée d'un tram à vapeur et d'un autre convoi vicinal de 1915.

Mais prenons tout d'abord connaissance du programme qui attendait les invités officiels :



Accueil à la maison communale du Coq ;
 Transfert en autobus jusqu'à Wenduine Harendijke ;
 Départ du «tram O.B.» de 1915, suivi par un tram à vapeur ;
 Arrêt en gare vicinale de Wenduine ;
 Départ de Wenduine et arrivée au Coq.

PARTIRA-T-ON ?

Stupéfaction lors de l'arrivée des invités à Wenduine Harendijke : une imposante voiture de pompiers se trouve à hauteur du tram à vapeur. Que se passe-t-il ? Un incendie ? Un attroupement se forme, des automobilistes ralentissent,... Ce n'est qu'alors que beaucoup se rendent compte que l'on est tout simplement occupé au remplissage des réservoirs de la 979. Le voyage aura bien lieu, au grand soulagement des inquiets.

LE MATERIEL

Deux convois, deux époques. Voici donc pour les amateurs, et nous savons qu'ils sont nombreux, quelques caractéristiques techniques concernant les véhicules utilisés.

1. Tram à vapeur 979, voitures 2107, A 10782 et A 11751

Locomotive à vapeur 979, type 19

Elle fait partie d'une série de 50 unités commandée en 1915 par la «Railway Operating Division» de l'armée britannique. Ces locomotives étaient destinées à la SNCV et avaient pour mission de transporter et d'approvisionner les troupes alliées retranchées derrière l'Yser. Elles ont été construites selon les plans de la série 18, après adaptation des mesures métriques aux mesures anglaises. Après les hostilités, la SNCV a récupéré 48 locomotives de type 19 : 20 exemplaires avai-

ent été construits par R. W. Hawthorn, Leslie and Co (Newcastle on Tyne), 28 construites par R. Stephenson (Darlington). Ces locomotives sont restées en service jusqu'au début des années 50. La 979 était gardée en réserve au dépôt de Leerbeek, ce qui a permis de la sauver de la démolition. Les années 60 voient la réparation de notre locomotive, qui sera ensuite exposée au musée de Schepdael. Fin 84, elle est à nouveau entièrement restaurée par l'atelier de Merksem et peut être remise en circulation. Le 16 juillet 1985, la 979 a pris part au voyage souvenir entre Ostende et Mariakerke, auquel Sa Majesté la Reine Fabiola avait daigné participer.

Voiture Mixte A 2107

Il s'agit d'une voiture de 2ème classe pourvue d'un compartiment à bagages. Elle faisait partie d'une série de 10 unités construites en 1910 par Baume et Mercier. Ces voitures ont été entièrement habillées de teck : il était en effet malaisé de trouver du fer à cette époque. Le compartiment à bagages était muni d'un écrioire pour le chef train et d'un coffre-fort. On transportait en effet des marchandises de valeur par tram à cette époque. La plupart de ces voitures ont été transformées entre 1935 et 1948 en remorques pour motrices électriques.

Voitures A 10782 et A 11751

En 1912, la SNCV étudia un nouveau type de voitures à deux essieux, plus grandes et plus confortables que les anciennes voitures à balcons ouverts. La première série de ce type fut livrée avant la guerre. Pendant le premier conflit mondial, d'autres séries furent produites. Les voitures étaient cependant plus longues et plus hautes. Leur structure était recouverte de planches en teck vernies. Les sièges étaient plus confortables et l'éclairage était assuré par des lampes à acétylène. Un four à coke spécial, placé sous la voiture, procurait un chauffage à air chaud. Plus de 151 unités de ce type de voiture ont été construites entre 1913 et 1916. Les voitures A 10782 et A 11751 furent quant à elles respectivement construites en 1920 par les ateliers du Roelx et en 1921 par les ateliers de Familleureux.

2. Motrice à bagages 9965, remorques 8768 et 11593

Motrice à bagages

Les premiers véhicules de ce type ont été construits en 1909 par les ateliers Franco-Belge. Destinés à notre ligne du littoral, ils transportaient, comme leur nom l'indique, coffres, malles ou autres valises

des vacanciers vers les différents lieux de villégiature. Le châssis de ces voitures était identique à celui des fourgons à bagages. Les pare-brise, de forme elliptique, étaient les mêmes que ceux des motrices construites spécialement en 1908 pour la ligne Ostende - Blankenberge (type OB). En 1915, les ateliers Franco-Belge livrèrent deux autres modèles identiques, qui furent mis en service sous les numéros 9478 et 9479, puis renumérotés quelques années plus tard 9965 et 9966. Ces machines ont ensuite été destinées au service marchandise des lignes suburbaines électrifiées. Elles ont également été utilisées comme matériel de traction à l'époque où les motrices électriques ordinaires ne pouvaient pas encore tirer deux remorques. Enfin, elles ont rendu de grands services pour l'entretien de la voie et de la ligne aérienne.

Remorque 8768 à balcons ouverts

Souhaitant étoffer le matériel de la ligne Ostende-Westende, la Société commanda en 1906 quatre motrices et quatre remorques à la firme Ragheno de Malines. Ce nouveau matériel avait préalablement été mis à l'étude à la direction du matériel roulant, qui considérait ces véhicules comme une série test. En cas de succès, ils assureraient la ligne Ostende-Blankenberge, dont l'électrification était prévue.

Ces remorques étaient fermées latéralement par une paroi basse, surmontée d'un grillage. Lors de leur livraison, les quatre remorques comportaient en outre un petit compartiment de 1ère classe. Quand les motrices à bogies ont remplacé celles à deux essieux, la vitesse maximale autorisée a été augmentée, ce qui rendait ces voitures nettement moins confortables. Elles furent alors équipées de vitres latérales. Certaines, dont la 8768, reçurent même de toutes nouvelles parois à cinq fenêtres.

Remorque 11593 à balcons ouverts

Lors de l'électrification de la ligne Ostende-Blankenberge, la SNCV commanda une série de remorques à l'usage de la clientèle privilégiée des plages du littoral. Ces remorques à deux essieux étaient divisées en trois compartiments : 2 pour la 1ère classe : 1 non fumeur dont les sièges étaient garnis de velours rouge, 1 fumeur équipé de sièges en cuir ; 1 de 2ème classe : les sièges étaient remplacés par des strapontins en bois. Ces voitures ont été reconstruites lors de la suppression de la 1ère classe. On a supprimé les cloisons séparant

les compartiments et placé des banquettes fixes recouvertes de rotin.

EN VOITURE !

C'est sous un soleil radieux que les invités ont pris place à bord du tram OB de 1915, non sans avoir au préalable été admirer notre vaillante locomotive à vapeur et ces rutilantes voitures occupées par des figurants en costume d'époque. Une brève marche arrière (les convois quittent la boucle de Harendijke pour se placer à l'axe de la chaussée), et nous voilà partis en direction de Wenduine, sous l'oeil attentif des caméras de la télévision. Sourires amusés de quelques automobilistes qui nous dépassent à toute allure. D'autres, par contre, curieux ou amateurs, nous suivent calmement. Les convois traversent de magnifiques dunes boisées. Au fur et à mesure qu'ils se rapprochent de Wenduine, la foule se fait plus dense. Ce ne sera d'ailleurs pas la moindre satisfaction des organisateurs de voir l'intérêt porté par le public à cette manifestation. Et c'est au milieu d'une véritable marée humaine que les convois s'immobilisent pour une dizaine de minutes en gare de Wenduine. C'est à qui prendra le plus de photos de nos véhicules historiques ; on se bouscule un peu, mais tout cela dans une ambiance bon enfant.

Soudain, un coup de sifflet, un klaxon et tous les invités embarquent dans la bonne humeur en direction du Coq. Entre les deux stations balnéaires, nous croisons une motrice articulée. Quelle évolution en quelques dizaines d'années ! Vers 17 heures, nous arrivons au terminus de notre voyage : la charmante petite gare vicinale du Coq, construite en 1902 à l'initiative de Léopold II.

Nous nous frayons avec difficulté un passage dans la foule et quittons à regret cette ambiance au parfum de début de siècle, les panaches de fumée de la 979, ses machinistes en bleu de chauffe, notre ancien matériel, bref, tout ce qui a contribué à rendre cette journée inoubliable. Rendez-vous avait été fixé à la maison communale, où nous fûmes cordialement reçus par M. le Bourgmestre et le collège échevinal. Nos émotions n'allaient pas s'arrêter là. Mais cela, c'est déjà une autre histoire.

La nostalgie n'est plus ce qu'elle était, dit-on. Cependant, lorsque l'on voit le succès de telles manifestations, il est permis d'en douter.

1. Le choc des générations.
2. La motrice à bagages 9965.
3. Concours d'élégance à bicyclette.
4. Vue intérieure de la locomotive à vapeur.
5. Photo de famille à la maison communale du Coq.
6. Bain de foule pour notre 979.
7. Un bref repos, bien mérité.



BREDENE SE SOUVIENT

La commune de Bredene a tenu à célébrer le centenaire de la ligne Ostende-Blankenberge à sa façon.

On a notamment pu visiter dans une charmante vieille ferme, le Turkeyenhof, une petite exposition intitulée «Cent ans de tram à Bredene». D'autre part, une plaque commémorative a été inaugurée sur la façade d'une maison située 2 Duinenstraat. C'est en effet tout près de là que l'ancienne gare vicinale avait été construite. ■

Réunion des pensionnés de Destelbergen.



Les pensionnés de Flandre Occidentale.

Réunion des agents pensionnés du groupe des Deux-Flandres

Au mois de mai dernier, M. Vervaeet, directeur régional du groupe des Deux-Flandres, avait invité plusieurs groupes de pensionnés.

Le 14, à Destelbergen, se sont réunis les «anciens» de Flandre orientale ; le 20, notre maison de vacances Zonnebloem à Nieupoort, a accueilli les agents pensionnés du groupe de Flandre occidentale.

Nombreux étaient ceux qui avaient répondu à l'invitation. Ces réunions, organisées pour la troisième fois, ont donc connu un franc succès, ce qui montre, si besoin en était encore, le plaisir et l'intérêt que portent nos an-

ciens collègues à se retrouver. On se remémore le temps passé, on discute du présent et de l'avenir de la Société, on compare les époques... Les participants ont également fait honneur à la collation qui leur a été servie. Félicitons d'ailleurs au passage le personnel de service qui fit tout ce qui était en son pouvoir — et même plus — pour satisfaire chacun, ce qui fut bien entendu apprécié à sa juste valeur.

Nos anciens se sont également inquiétés de savoir si de telles réunions auraient encore lieu à l'avenir. Vu ce qui précède, vous ne doutez pas un seul instant de la réponse qui leur a été faite. ■

La réunion des agents pensionnés de l'administration centrale a été évoquée dans notre précédent numéro. Par manque de place, nous n'avions pu vous en proposer de photo. Voilà qui est à présent chose faite.



Les 10 et 24 mai derniers, les agents de l'équipe n° 1 de Flandre occidentale (région de Ypres) et n° 1 de Flandre orientale (mvt Destelbergen) se sont réunis à Zonnebloem pour y fêter leurs 3000 jours de travail sans accident avec chômage. MM. Taelemans et Van Canneyt, leurs chefs de sécurité respectifs, les y ont accueillis. M. Dubois, chef du service général de la sécurité, fit l'éloge de ces deux équipes. «Le danger nous guette à tout instant», ajouta-t-il, «et c'est parfois une distraction ou un stupide accident qui fait perdre à une équipe tout le bénéfice de ses efforts. Un bon conseil : la sécurité partout et tout le temps».

M. Vervaeet, directeur régional du groupe des Deux-Flandres était également un homme heureux. Dans une allocution remarquée, il compara les équipes lauréates à des vainqueurs d'une lutte sans merci contre le danger. Il remercia également de l'intérêt qu'ils portent aux problèmes de sécurité, M. Breyne, vice-président du conseil d'administration, M. Timmerman, administrateur, et M. De Cuyper, membre du comité de surveillance, qui avaient insisté pour participer à cette réunion. «Il est rare», dit-il en encore, «de voir se succéder si rapidement les fêtes de sécurité, auxquelles les deux équipes participent d'ailleurs ensemble depuis qu'elles ont atteint les 1000 jours. Sandra Kim a décroché cette année le premier prix du concours Eurovision de la chanson avec le titre «j'aime la vie». Pour les deux équipes lauréates, ces mots se sont transformés en : «j'aime la sécurité !»

Après les discours officiels, il a été procédé à la remise d'un cadeau souvenir à chaque membre des équipes fêtées. Il était alors grand temps d'offrir l'apéritif et de proposer aux participants de prendre part au repas de circonstance. Ces journées fantastiques ont fait que chacun s'en est retourné chez soi en croyant fermement se retrouver dans

une ambiance aussi chaleureuse lors de la prochaine fête de sécurité.

... ET UNE ATTEINT LES 1000 JOURS

Le 15 novembre 1985, l'équipe n° 2 de Flandre occidentale (mvt Courtrai), atteignait pour la première fois les 1000 jours de travail sans accident avec chômage. C'est finalement le 26 avril et le 3 mai que les agents, accompagnés de leurs épouses, se sont réunis dans notre maison de vacances de la côte pour fêter leur victoire. Ils ont été accueillis par M. Taelemans, chef de sécurité.

Au nom du service général de sécurité, M. Crombeen félicita les lauréats pour le résultat obtenu. Quant à M. Vervaeet, directeur régional, il était très satisfait de voir enfin cette équipe atteindre les 1000 jours, et ce après plusieurs tentatives malheureuses. Il poursuivit alors en ces termes : «votre performance a permis au groupe de Flandre occidentale de remporter pour l'année 1985 le trophée Président Comte Louis de Lichtervelde. C'est la toute première fois qu'un groupe à exploitation mixte rail/route remporte ce trophée. Quand on sait que les 1000 jours ont été atteints et qu'il règne dans cette équipe un bon état d'esprit, il doit certainement être possible d'atteindre les 2000 jours sans accident. Cela ne sera pas facile, mais une volonté sans faille permettra d'y arriver». Un cadeau souvenir fut également remis aux participants.

Après un délicieux repas, les conversations se sont poursuivies dans le cadre agréable de notre maison de vacances et l'on a, paraît-il, entendu dire plus d'une fois qu'«après tout, on fêterait bien les 2000 jours ici aussi.»

(Texte fourni par la direction régionale de Flandre occidentale.) ■



GROUPES DES DEUX-FLANDRES DEUX NOUVELLES FÊTES DE LA SÉCURITÉ



M. Vervaeet, directeur régional, et les équipes lauréates de Destelbergen et de Ypres.



L'équipe de Courtrai.



Nouvelles de l'administration centrale et des groupes d'exploitation



RECRUTEMENT

ADMINISTRATION CENTRALE

Veegaete C., rédacteur
Dehoy J., rédacteur

ANVERS

Janssens C., rédacteur

BRABANT

Spitaels M., rédacteur
Braibant X., rédacteur

LIMBOURG

Arnauts D., rédacteur



MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Messiaen J., ingénieur
Gruslin B., rédacteur
Duchene D., rédacteur

ANVERS

Van Eygen J.-P., chef de bureau

HAINAUT

Nihant P., ingénieur

NAMUR-LUXEMBOURG

Antoine J., rédacteur

LIMBOURG

Greuninx A., commis



MARIAGES

ANVERS

Vansant E. et Devries C.

FLANDRE ORIENTALE

Van Geyt D. et Poffliet M.

HAINAUT

Van Heule J. et Bertrand R.
Benis D. et Degroot D.
Lucas J.-M. et Leurs P.

BRABANT

Deville F. et Castelyn D.
Verstraeten I. et Geens R.

LIMBOURG

Swinnen G. et Kouklous E.

FLANDRE OCCIDENTALE

Warmoes J. et Dewulf C.
Coppillie D. et Vanleke A.
Boerjan E. et Broeckaert R.



NAISSANCES

ANVERS

Freija chez Pauli K. (Anvers)

FLANDRE ORIENTALE

Sofie chez Vercamer P.
Evelien chez Sey A.
Stijn chez Janssens E.
Annelies chez Vandensteen L.
Tim chez Ryckaert F.
Stijn chez Thysebaert M.

HAINAUT

Alix chez Catherine E. (Eugies)
Virginie chez Gilson M. (Ransart)
Johann chez Magy J.
(Quaregnon)

Julie chez Laveine P. (Mons)
Jonathan chez Wilputte P. (Ham-
sur-Heure)

Alexander chez Maenhout A.
(Marchienne)

Bertrand chez Hardy M.
(Charleroi)

Geoffrey chez Mainil M. (Le
Rœulx)

Cédric chez Raye P. (Eugies)

David chez Cors R. (Gosselies)

Lloyd chez Bonvalet M. (Eugies)

NAMUR-LUXEMBOURG

Gaëtan chez Eloy A. (Jemeppe-
sur-Sambre)
Melissa chez Trefois F. (Velaine-
sur-Sambre)
Vanessa chez Soupart P. (Vedrin)
Florian chez Picard J.-C. (Lesve)
Jonathan chez Peetersille L.
(Jambes)
Romy chez Talbot L. (Bastogne)
Sandy chez Poncet C.
(Gérimont)

LIEGE

Julie chez Zimbile G. (Oupeye)

BRABANT

Julie chez Heymans J. (Berchem-
Ste-Agathe)
Bryan chez Herzezel C. (Leeuw-
St-Pierre)
Ludovicus chez Vostes G. (Orp-
Jauche)

Kevin chez De Saedeleer P.
(Affligem)

David chez Toury F. (Overijse)
Bart chez Limbourg W. (Pepingen)
Bruno chez Hendrickx P.
(Schaarbeek)

Caro chez D'Hoe D. (St-Kath-
Lombeek)

Nele chez Coekaerts (Lubbeek)

LIMBOURG

Kristel chez Gerarts H. (Maaseik)
Sven chez Put A. (Houthalen)
Nicki et Mieke chez Bats B.
(Gingelom)

FLANDRE OCCIDENTALE

Brian chez Delannooye J.
(Bredene)

Koenraad chez Deputter K.
(Ostende)

Kim chez Vandekerckhoven A.
(Wingene)

Elien chez Haest D. (Dixmude)

Wim chez Calleyl P. (Dixmude)

Sharon chez Chaerel G. (Coxyde)

Kevin chez D'Helft R. (Bruges)

Sean chez Miele J.-M. (Ostende)

Ronny chez Vestens G. (Knokke)



RETRAITES

Années
de service

ADMINISTRATION CENTRALE

Neyens J., inspecteur
principal 41

ANVERS

Crois J., chef de service
de 2ème cl. 41

Brouwers R., chef de service
de 1ère cl. 44

FLANDRE ORIENTALE

Bonny J., contremaître 41
De Meester G., cond.-
rec. AB 40

HAINAUT

Piret G., receveur 38

Watteau H., conducteur 34

Lasselín V., ouvr. qual. 30

Lerat E., cond.-rec. AB 30

Picron J., cond. AB 35

Vandersmissen F., brigadier 35

Berckx A., receveur 37

Damay A., ouvr. d'élite 24

NAMUR-LUXEMBOURG

Renneson P., cond.-rec. AB 41

BRABANT

Derideaux L., chef de service
2ème cl. 41

De Cuyper J., receveur 37

De Breuker P., 1er ouvr.
d'élite 35

Collaer D., receveur 36

Lievens V., cond.-rec. AB 33

Poelmans G., receveur 24

De Cock P., ouvr. qual.
1ère cl. 20

Mahieu J., nettoyeur 35

LIMBOURG

Fiddelaers C., cond.-rec. AB 39

FLANDRE OCCIDENTALE

Devriese E., guichetier 36

De Keerle J., chef de mvt
de 2ème cl. 41**NÉCROLOGIE**

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

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

Age

ANVERS

Goelen E., cond. d'autorail 84

Verstraelen F., receveur 82

Peeters H., 1er contrôleur 75

Van Der Eycken F., cond.-
rec. AB 63**HAINAUT**

Brohez M., ouvr. d'élite 81

Deridder J., receveur 67

Lebac F., ouvr. qual. 66

NAMUR-LUXEMBOURG

Rouchet A., receveur 77

Lansival P., chef receveur 86

LIEGE

Royen G., ouvr. qual 1ère cl. 74

Driesmans F., ouvr. d'élite 85

BRABANT

Debaut L., cond. él. 78

Haine H., receveur 93

Blockx J., chef de mvt
1ère cl. 74

De Quick H., ouvr. qual. 79

Doyen R., ouvr. qual. 71

Loddewijckx A., ouvr. qual. 71

Sluys V., receveur 64

Leemans P., cond.-rec. AB 63

Vandenplas M., receveur 81

Rousseaux M., 1er ouvr.
qual. 57

Dubois A., cond.-rec. AB 71

LIMBOURG

Palmaerts P., chef d'équipe 79

FLANDRE OCCIDENTALE

Debuigne R., receveur 88

Duchatelez G., ouvr. qual.
1ère cl. 76

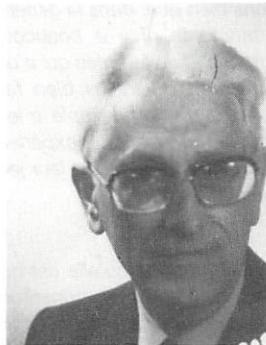
Traetsaert P., cond.-rec. AB 88

Arsljijder D., cond.-rec. AB 76

Derre R., cond.-rec. AB 80

QUELQUES RETRAITES BIEN MERITEES**Groupe de
Flandre Orientale****M.R. DE KUYPER,
CHEF DE SERVICE DE
2ème CLASSE**

Entré en service le 16.02.1942 en qualité de commis à la direction régionale des Deux-Flandres, M. Remi De Kuyper fut successivement promu commis de 1ère classe le 1.1.1946,



commis principal le 1.1.1958 et chef de service de 2ème classe le 3.11.1967. Il a passé toute sa carrière à l'administration du magasin à Destelbergen, accomplissant sa tâche avec soin et attention. Après 44 ans de service, il peut enfin profiter d'une retraite bien méritée.

Groupe du Brabant**M.J. PATERNOSTER, CHEF
DE SERVICE DE 1ère CLASSE**

La carrière de M. Paternoster débuta le 25.7.1944 lorsqu'il fut

engagé à la Société en tant que commis temporaire. Cette entrée en service était en fait une conséquence de la fermeture des universités par les autorités d'occupation, ce qui l'obligea à interrompre ses études. Mais c'était également un moyen de se soustraire aux réquisitions en vigueur à cette époque troublée. Après la guerre, et comme l'ambiance de travail lui plaisait, M. Paternoster décida de poursuivre sa carrière parmi nous.

En suivant des cours du soir, il obtint le diplôme de géomètre-expert, fonction qu'il exerça à partir du 1.5.1948 au service Bâtiments-Voies et Travaux à



Anderlecht. Il fut nommé chef de service de 1ère classe le 1.7.1966. Apprécié par ses collègues de travail, il a toujours tenu à s'acquitter consciencieusement de sa tâche.

M.L. DEWEER, MONITEUR

M. Deweer avait à peine 17 ans lorsqu'il entra en service à la SNCV, en 1943, comme aide-ajusteur à l'atelier de Cureghem. Il fut ensuite successivement promu ouvrier semi-qualifié le 1.6.1946, ouvrier qualifié le 1.4.1948, ouvrier qualifié de 1ère classe le 1.1.1954, ouvrier d'élite le 1.1.1960, brigadier le 1.7.1970, contremaître de 1ère classe le 1.5.1971, chef



d'atelier de 1ère classe le 1.8.1977, et enfin moniteur le 1.8.1981. D'un contact aisé, il était toujours prêt à aider ses collègues et à les conseiller.

☆

Nous adressons à nos anciens collègues toutes nos félicitations à l'occasion de leur retraite et leur souhaitons de pouvoir bénéficier encore pleinement de nombreuses années de bonheur. ■

LIVRES ET REVUES

Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen vanaf 1964 tot 1985. (Aperçu historique des transports publics en Flandre occidentale de 1964 à 1985).

La douzième brochure consacrée par Daniël De Volder aux transports publics en Flandre occidentale est parue. Elle couvre la période allant de 1964 à 1985. Les amateurs y trouveront comme d'habitude une masse d'informations concernant notamment ouvertures et

fermetures de lignes, tracés provisoires et définitifs, extensions des services d'autobus...

Ces brochures se composent de photocopies de feuilles dactylographiées rédigées en néerlandais. Le présent numéro comporte 135 pages et peut être obtenu en versant 560 F (frais de port inclus) au compte 001-0072239-50 de Daniël De Volder, Eigen-Heerdlaan 26 à 8200 Bruges. A signaler qu'une réduction est accordée à ceux qui ont déjà commandé cinq brochures ou plus. ■

REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES AU GROUPE DU HAINAUT

Le 19 avril dernier, en la salle des fêtes du Waux-Hall à Mons, s'est déroulée dans une ambiance amicale la cérémonie de remise des distinctions honorifiques pour 25 et 35 années de service.

M. Etienne, ingénieur principal-adjoint, prononça l'allocution de circonstance. Il s'adressa en ces termes aux agents à l'honneur :
Nous voici réunis tous ensemble pour fêter 20 membres de notre société.

Ils ont consacré 25 ou 35 ans de leur vie à la SNCV. Et nous les en félicitons. En 35 ans, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts. La Société a changé de visage de manière radicale. Le réseau ferré, qui était roi à l'issue de la guerre, commençait tout doucement, insensiblement, à faire place aux autobus routiers. Et finalement, 35 ans après, le tram a pratiquement disparu. Avec la côte, le Hainaut est le dernier réseau ferré vicinal. Il prend actuellement un tournant décisif pour son existence. En effet, si le réseau de Charleroi est en passe d'être renouvelé entièrement, celui de La Louvière par contre atteint un degré de vétusté alarmant. Un dossier est actuellement introduit au Ministère des Communications pour son renouvellement complet.

Si le tram négocie un tournant important de son histoire, les réseaux autobus commencent également à changer de visage. Depuis quelques années déjà, des autobus articulés sillonnent la région de Mons, et il est probable

que les prochaines années verront se développer de nouveaux modes de déplacement, minibus, bus à la demande, et qui sait, le métro sur pneu, ce véhicule mi-tram, mi-bus, que vous avez pu voir lors de diverses manifestations, l'an dernier.

Mais parlons-en, de cette année 1985. Tout au long de cette année, la SNCV a été en fête. A Eugies d'abord, où une exposition magistrale a drainé plusieurs centaines de visiteurs. On pouvait y voir d'ailleurs le prototype du métro sur pneu dont je parlais il y a un instant. D'autres expositions se sont tenues dans la province, à Lobbes, à Marchienne, qui ont connu un grand succès. Des voyages touristiques furent également organisés à bord d'anciens trams restaurés pour la circonstance. On emprunta ainsi une motrice Electrique et Hydraulique de 1901, des motrices «standard» qui transportèrent finalement plus de 5000 personnes ! Le bouquet fut la mise en service d'une locomotive vicinale à vapeur sur la ligne Lobbes-Thuin pendant le week-end du 15 août.

Toutes ces activités ne furent possible qu'avec la collaboration des anciens ; en effet, une équipe de pensionnés est venue passer plusieurs jours dans nos ateliers et a largement contribué à la remise en état de ces véhicules. Qu'ils en soient ici une nouvelle fois remerciés. 1985 a été une année de fête, mais le passé, si agréable soit-il, n'est pas un gage de qualité

pour l'avenir. Cet avenir, il est entre nos mains. Nous avons à construire le monde où évolueront nos enfants et nos petits-enfants. Puisse-nous ne jamais oublier cette immense responsabilité. De quoi demain sera-t-il fait ? Nul ne le sait. Vous pourriez dire : à quoi bon, notre temps passe, les jeunes nous poussent. Vous avez encore un grande tâche à accomplir. Nous sentons bien que, dans la génération montante, il y a beaucoup d'hommes et de femmes qui n'ont plus le goût du travail bien fait. Vous avez un bel exemple à leur donner. Vous avez votre expérience à partager. Vous avez leur jeunesse à écouter.

La SNCV n'est ce qu'elle est que parce qu'elle est constituée d'hommes et de femmes qui agissent dans un certain but. Et ce but, vous le connaissez : transporter les voyageurs dans les meilleures conditions. Que nous soyons du mouvement, des services techniques, ou administratifs, notre objectif doit rester celui-là.

La SNCV compte sur vous, les anciens - et les moins anciens -, pour l'aider à rendre cet état d'esprit au personnel. Je ne veux pas moraliser, mais vous dire combien nous comptons sur vous tous.

M. Pourveur, directeur, et M. Masy, ingénieur principal-adjoint à Mons, se joignent à moi pour vous adresser, ainsi qu'à vos familles,

nos plus chaleureuses félicitations à l'occasion de cette remise de médailles.

Voici à présent, la liste des agents décorés :

ORDRES NATIONAUX

Palmes d'argent Ordre de la Couronne

Robin H., cond-rec. AB

DÉCORATIONS CIVIQUES

35 années de service Médaille civique de 1ère cl.

Gleton M., ouv. d'élite
Hayette A., 1er ouvr. qual.
Vanbokestaël S., 1er ouvr. qual.
Lasselín F., 1er ouvr. qual.
Cligneux R., cond-rec. AB
Delloy J., cond-rec. AB
Dubois R., receveur
Rouet M., cond-rec. AB
Clément J., rédacteur
Adam G., 1er ouvr. d'élite

25 années de service Médaille civique de 2ème cl.

Denis L., cond-rec. AB
Loppe M., guichetier
Vanderbecque R., brigadier
Denis G., cond-rec. AB
Beugnies J., chef de mv 2ème cl.
Druart G., cond AB
Porreweck G., guichetier
Greuse R., 1er ouvr. qual.
Malengraux Cl., cond-rec. AB. ■



UN SONDAGE D'OPINION sur l'utilisation des moyens de transport en Belgique

Il est indispensable, pour une société de transport public, de connaître et de comprendre les motivations et le comportement de la population lors de ses déplacements. La Société Nationale dispose à ce sujet d'une étude dont nous vous proposons maintenant de prendre connaissance des principales données.

LE SONDAGE D'OPINION

Popularisé par l'Américain Gallup, le sondage d'opinion consiste à reporter à l'ensemble de la population les résultats d'une enquête menée auprès d'un nombre limité de personnes (que l'on appelle «échantillon»). Cette méthode, fréquemment utilisée de nos jours, permet de connaître l'opinion des gens sur un sujet donné. C'est ainsi que pour cette enquête, deux mille personnes, réparties dans tout le pays, ont été interrogées par un groupe d'enquêteurs professionnels. Notre but n'est pas de vous assommer par la lecture de colonnes de chiffres ; nous allons au contraire tenter de vous commenter, en termes simples, les résultats obtenus.

L'ENQUÊTE NATIONALE

Parmi les nombreuses questions qui ont été posées, plusieurs avaient trait à la possession et à l'utilisation d'un ou de plusieurs moyens de transport privé.

Qui possède quoi ?

Les résultats sont conformes à la logique : 78% des personnes interrogées possèdent une voiture, 54% un vélo, et 12% une motocyclette. (Ne vous étonnez pas si le total des pourcentages dépasse 100% : il est en effet acquis que certaines personnes disposent de plusieurs moyens de transport privé. Elles entrent dès lors en ligne de compte dans plusieurs catégories).

A quoi sert ce moyen de transport ?

Lorsque le Belge circule seul au volant de sa voiture, c'est en général pour aller à son lieu de travail (et en revenir). Si l'automobile est occupée par plusieurs personnes de la famille, la destination est tout autre : achats dans les magasins

- Le sondage d'opinion
- L'enquête nationale
- A la SNCV
- En conclusion

— vous avez dit corvées — ou visites aux parents ou à des amis. Quant au vélo et à la mobylette, ils servent principalement à faire des courses, à aller au cours ou à sortir.

Quelles ont les principales heures de déplacement ?

En semaine

Le matin, le nombre de déplacements s'accroît sensiblement à partir de 7 h, culmine entre 8 et 8 h 30 et diminue ensuite progressivement. A midi, les déplacements sont étalés ; ils ne recommenceront à augmenter que vers 16 h pour atteindre leur point culminant entre 17 et 17 h 30. Nos chauffeurs, qui sont presque quotidiennement confrontés aux embarras de circulation, ne contestent certainement pas ces résultats. Mais ils se demanderont sans doute avec nous comment tant de problèmes se posent encore sur nos routes. En effet, si l'on en croit ce sondage d'opinion, 24% des personnes interrogées ne se déplacent pas le matin, 61% ne se déplacent pas le midi et 28% ne se déplacent pas le soir !

Le week-end

Plus de la moitié de notre échantillon ne sort pas de son domicile le matin. Si un déplacement est nécessaire, il n'aura lieu que vers 10 h - 10 h 30. Nos compatriotes tiennent manifestement à faire la grasse matinée ! Le reste de la journée, il n'y a guère plus de mouvement. 73% des personnes interrogées ont en outre déclaré ne pas sortir du tout les samedis et dimanches soirs.

Les enquêteurs ont également essayé de savoir qui utilisait les «bus orange». Là encore, nos chauffeurs pourront comparer les résultats obtenus avec leur propre opinion. Nos principaux utilisateurs seraient donc dans l'ordre : les femmes, les jeunes en-dessous de 25 ans et les personnes âgées de plus de 65 ans, les classes sociales dites inférieures (quelle vilaine expression), les milieux ruraux et les inactifs (une autre expression malheureuse pour désigner les ménagères, pensionnés et autres sans emploi). Nous lirons plus tard ce qu'il est apparu d'une de nos enquêtes.

Il était également intéressant de connaître les avantages et inconvénients des transports en commun en général, autrement dit, pourquoi les utilise-t-on ou pas.

On a souvent dit de nos compatriotes qu'ils étaient volontiers râleurs. Eh bien, une fois n'est pas coutume, ils ont trouvé beaucoup d'avantages à ce mode de déplacement.

En premier lieu, toutes nos félicitations à nos chauffeurs ! Un des principaux points positifs de cette enquête est qu'il n'y a généralement pas de problème avec le conducteur.

Viennent ensuite l'accès aisé à l'information — n'en êtes-vous pas étonnés ? —, puis l'aide précieuse qu'apportent les transports en commun aux personnes qui ne peuvent se déplacer autrement, et leur facilité d'utilisation.

Quelques aspects ont évidemment été ressentis comme moins positifs : prix trop élevé du billet, horaires non adaptés. On critique

également la disposition des points d'arrêt. Mais il faut bien avouer que, même avec la meilleure volonté du monde, il est impossible de satisfaire à cette revendication. C'est en effet à l'intérêt général que nous devons veiller, non à celui de quelques particuliers.

A LA SNCV

Ces données statistiques ont incité notre service commercial à concevoir et à réaliser une étude ayant pour but d'encore mieux connaître nos utilisateurs, leurs heures de déplacement et le type de titre de transport utilisé.

Voici par exemple, par ordre décroissant, la profession des voyageurs transportés. 21% employés (navetteurs), 18% écoliers, 15% ouvriers (navetteurs), 12% étudiants, 11% mères de famille, 10% pensionnés, 5% chômeurs, 2% indépendants.

Reste : 7%. Vous aurez sans doute constaté que ces résultats ne rejoignent pas exactement ceux de l'enquête nationale.

Nos chauffeurs savent-ils que après les renseignements recueillis, les passagers abonnés (les plus nombreux) sont à présent talonnés par les possesseurs d'une carte Z et que les acheteurs de billets ne constituent plus qu'une partie infime de nos passagers ? Il est également intéressant de noter que les femmes constituent les $\frac{3}{5}$ de notre clientèle, que 26% de nos passagers sont des citadins.

EN CONCLUSION

La Société Nationale dispose à présent de données importantes qui lui permettent de mieux adapter ses services aux besoins de sa clientèle. Certaines améliorations ont déjà été apportées (nous vous en avons déjà parlé dans un précédent numéro), d'autres sont à l'étude. Nous vous en ferons part dès que possible.

Sans notre clientèle, nous ne serions pas là. N'est-ce pas la meilleure raison pour lui accorder toute notre attention et rencontrer le plus possible ses besoins en matière de transport en commun ? ■

UN REGIME D'ALLOCATION COMPLEMENTAIRE A LA PENSION LEGALE : LA C.R.A.

Tous les travailleurs assujettis à la sécurité sociale sont soumis aux dispositions légales relatives à ce que l'on appelle «l'assurance vieillesse». Cela leur permet de bénéficier d'une pension légale de retraite et, en cas de décès, leur veuve peut obtenir une pension de survie. Mais les agents de la Société Nationale, qui sont bien entendu soumis à cette réglementation, disposent également d'un régime d'allocation complémentaire propre à la SNCV : la C.R.A.

QUELQUES REMARQUES PRELIMINAIRES

Une «Caisse de Répartition d'Allocations complémentaires à la pension légale» a été créée à la Société Nationale en 1939. Comme son nom l'indique, elle a pour but d'accorder aux agents pensionnés un complément à la pension légale. Cette caisse est alimentée par les versements des affiliés et par ceux de la SNCV.

QUI EN SONT LES AFFILIES ET LES BENEFICIAIRES ?

1. LES AFFILIES

Tous les agents effectifs et assimilés sont affiliés d'office. Les agents temporaires sont donc exclus de la Caisse.

2. LES BENEFICIAIRES

- Les agents effectifs comptant au moins 10 années de service actif et qui sont toujours en service à la SNCV lorsqu'ils atteignent l'âge de la pension ;
- Les agents sollicitant anticipativement l'octroi de la pension de retraite. Deux catégories doivent être distinguées parmi ceux-ci : les agents prépensionnés pour lesquels on applique le régime général (une réduction de 5 % par année d'anticipation est appliquée) et les agents bénéficiant de la «prépension de retraite» (l'A.R. 95 du 28.02.82 prévoit qu'aucune retenue ne sera effectuée jusqu'en décembre 1987). Il est également à noter que les agents qui ont cessé volontairement de faire partie du personnel effectif de la SNCV n'ont droit à aucune allocation. Aucune somme versée ne leur est d'ailleurs ristournée.

CALCUL DE L'ALLOCATION

L'allocation C.R.A. = $(70\% T - (PI + R)) \times n/35$ où **T** = le dernier salaire barémique, majoré d'une allocation de programmation sociale, ou le dernier traitement d'activité. Le taux pris en considération est revu en cas de modification des barèmes des agents en activité.

PI = la pension légale, au taux ménage, telle qu'elle résulte de la notification émanant de l'O.N.P.T.S. (tour du Midi).

R = la rente légale, avant tout prélèvement éventuel en capital.

n = le nombre d'années de service.

Modalité de calcul :

L'allocation C.R.A. = $(70\% T - (PI + R)) \times n/35 \times m\% \times o\%$ où **T** = le salaire ou traitement d'activité du mari ;

PI = le montant de la pension légale au taux ménage ;

R = la rente légale ;

n = le nombre d'années de service du mari ;

m = un coefficient en fonction de l'âge au moment du décès ;

o = la différence d'âge.

Il faut toutefois appliquer à l'allocation du mari un ou deux coefficients, en fonction de l'âge de la veuve et de celui du mari décédé.

Si l'agent est décédé à plus de 55 ans, l'allocation de la veuve sera toujours égale aux 2/3 de la pension du mari.

DEUXIÈME POSSIBILITÉ : la veuve n'a pas le même âge que son mari. L'allocation est calculée dans un premier temps comme indiqué précédemment, c'est-à-dire en fonction de l'âge du mari décédé. On applique ensuite à la somme obtenue un pourcentage variant suivant la différence d'âge entre les époux. La complexité de ces pourcentages nous incite cependant à ne pas en donner le détail. Nos services se tiennent bien entendu à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire.

Voici cependant en quelques mots la raison de la conception de



REVERSIBILITE DE L'ALLOCATION

1. SUR LES VEUVES

Conditions d'octroi :

a. le mari décédé devait bénéficier de l'allocation C.R.A.-C.R.I. ou C.A.S. ou, s'il était encore en service, être affilié à la C.R.A. et compter au moins 10 années de service ;

b. la veuve ne peut être de plus de 20 ans la cadette de son mari ; cette différence est toutefois diminuée de la durée du mariage au moment du décès ;

c. la veuve doit avoir été mariée à l'agent au moins 1 an et l'être encore au moment du décès ; le mariage doit avoir été contracté avant la mise à la retraite de l'agent. La veuve qui se remarie perd ses droits à l'allocation.

PREMIÈRE POSSIBILITÉ : la veuve a le même âge que le mari décédé. L'allocation se réduit à un pourcentage de celle de son mari. Ce pourcentage dépend de l'âge du mari à son décès comme le montre le tableau ci-après.

| Age du mari lors de son décès | % |
|-------------------------------|-------|
| moins de 41 ans | 46.60 |
| 41 ans | 47.95 |
| 42 ans | 49.25 |
| 43 ans | 50.60 |
| 44 ans | 51.95 |
| 45 ans | 53.25 |
| 46 ans | 54.60 |
| 47 ans | 55.95 |
| 48 ans | 57.25 |
| 49 ans | 58.60 |
| 50 ans | 59.95 |
| 51 ans | 61.25 |
| 52 ans | 62.60 |
| 53 ans | 63.95 |
| 54 ans | 65.25 |
| 55 ans et plus | 66.66 |

ce tableau : plus une personne est jeune, plus elle a de chances de vivre plus longtemps qu'une personne âgée. La Caisse devra donc s'attendre à payer des allocations plus longtemps, d'où application d'un coefficient dégressif.

2. SUR LES ORPHELINS DE PERE ET DE MERE

Cette allocation est fixée à 2/5 de celle qui aurait été accordée à la veuve du même âge que le mari décédé ; elle est augmentée de 1/5 par orphelin, avec maximum de 5/5. En principe, elle ne sera accordée que jusqu'à 18 ans. Cette allocation sera toutefois attribuée jusqu'à 25 ans si le bénéficiaire poursuit des études supérieures. Exemple : une famille comportant deux orphelins de père et mère bénéficiera d'une allocation de : $2/5 + 1/5 + 1/5$ soit 4/5 de la somme qui aurait été octroyée à la veuve du même âge que le mari décédé. ■

LITTORAL : UN TRAM TOUTES LES 7'30 EN JUILLET-AOÛT

C'est bien connu : chaque année, durant les vacances d'été, de nombreux vacanciers se rendent à la côte belge. Pour inciter ces clients potentiels à utiliser les tramways du littoral, la Société Nationale a proposé un nouvel horaire dont l'attrait principal a été de faire circuler un tram toutes les 7'30 entre Westende, Ostende et Le Coq. Pour les tronçons La Panne-Westende et Knokke-Le Coq, la fréquence a été fixée à 15'.

BUTS RECHERCHES

Il s'agissait donc essentiellement d'attirer une clientèle potentielle mais également d'éviter une chute du nombre de voyageurs. Pour réaliser ces objectifs, diverses améliorations ont été apportées au service clientèle.

- Afin de pouvoir respecter une fréquence aussi rapide, il importait entre autres que nos trams soient immobilisés le moins possible à leurs points d'arrêt. C'est ainsi que dans la trentaine d'aubettes de prévente installées le long de notre ligne du littoral, les voyageurs ont pu acheter leur titre de transport ou, le cas échéant, le faire oblitérer.

- Deux abonnements touristiques ont également été proposés à notre clientèle. D'une durée de 1 ou de 5 jours, ils ont été vendus respectivement 260 et 750 F. Ces deux formules étaient évidemment très avantageuses pour qui voulait effectuer un nombre illimité de trajets pendant une période déterminée.

- Cette fréquence a en outre réduit le temps d'attente des vacanciers, qui ont ainsi pu disposer d'un maximum de temps libre.

- De plus, la diffusion du magazine de contact Sea Side-Sea Sight, tiré à 200.000 exemplaires a permis à nos utilisateurs de prendre connaissance d'une multitude de données concernant nos véhicules et leur mode d'utilisation, ainsi que d'intéressantes anecdotes relatives aux communes desservies.

Lors d'une conférence de presse, M. Vervaeke, directeur régional, a également plaidé pour une collaboration la plus efficace possible entre la Société Nationale et les forces de l'ordre. Il est en effet impérieux de faire enlever dès que possible les véhicules gênant la circulation de nos convois. Un appel a également été lancé aux automobilistes et aux piétons pour qu'ils se conforment strictement au prescrit du code de la route.

Cette augmentation de fréquence a été prévue lors de l'achat des nouvelles motrices articulées, il y a 5 ans. La SNCV n'a toutefois pas voulu les mettre toutes en service immédiatement. Il importait en effet de d'abord leur laisser faire «leur maladie». Les capacités techniques dont nous disposons actuellement nous ont cependant permis de faire face avec succès à une telle exploitation.

Nous avons d'ailleurs enregistré un accroissement des recettes de 5%, malgré la diminution, cette année, du nombre de touristes au littoral en juillet-août.

EN CONCLUSION

De telles initiatives sont indispensables pour encourager le public à utiliser les transports en commun. L'audacieux pari dont nous venons de vous parler s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans le cadre de la nouvelle politique commerciale développée par notre société. Nous y reviendrons.

Disons déjà que la SNCV tente d'adapter le plus possible l'exploitation de ses lignes aux besoins de sa clientèle. C'est ainsi que pour des lignes dites faibles, elle recherche de nouveaux modes de transports («buurtbus», bus à la demande...), alors que des moyens financiers sont par contre dégagés pour l'entretien et le développement des lignes fortes (comme par exemple celle du littoral).

Nous sommes persuadés que ce type de mesure ne peut qu'influencer favorablement l'avenir de notre Société. ■



N.M.V.B.
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

TRAMLIJN
DE PANNE
-
OOSTENDE
-
KNOKKE

LIJNEN 1 EN 2

DIENSTREGELING VAN 1 JULI
TOT EN MET 31 AUGUSTUS 1986

NIEUW!
TRAMS OM DE 7 MINUTEN
TUSSEN WESTENDE, OOSTENDE EN DE HAAN
Zie Dienstregeling

Aandacht! op de tramvoertuigen is er dekmansbediening

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

Tjalkstraat : Hens J. (2 montres et un bijou).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : De Wilde G. (6.875 F), De Backer D. (740 F), Gowy R. (2.000 F), Bracke N., (1.542 F), Willocoq W. (5.000 F).

Saint-Nicolas : Martens G. (520 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Namur : Vincent R. (portefeuille + 1.500 F + 1 chèque de 500 F).

Ohey : Lapiere V. (sac à main + 13.390 F), Sœur G. (portefeuille + 3.605 F), Mathias M. (sac de dame + 9.100 F).

Forges : Baumans C. (portefeuille + 2.100 F).

Ermeton : Mouton J. (sac de dame + 3.500 F).

Florenville : Sainthuille M. (sacoche + 1.550 F).

LIEGE

Warzée : Colyns F. (portefeuille + 1.200 F).

BRABANT

Cureghem : Noël G. (enveloppe + 1.200 F + papiers d'identité).

Nivelles : De Grisse R. (portefeuille + 1.070 F + papiers d'identité), Roch P. (portefeuille + 300 F + 2 chèques en blanc), Jaspert J.-M. (portefeuille + 450 F + papiers d'identité).

Lasne : Delestienne J.-P. (portefeuille + 7.351 F).

Haacht : Machtelincx G. (sac à main + 8.500 F + papiers importants).

LIMBOURG

Maaseik : Brouwers W. (portefeuille + 6.000 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Hoeman E. (portefeuille + 9.561 F), Verbeke P. (portefeuille + 1.045 F), Altruy S. (appareil photo). ■

FEUX OUVERTS... et prévention incendie

Qu'y a-t-il de plus réjouissant que de passer une soirée en famille autour d'un âtre ? Un feu de bûches réchauffe à la fois l'ambiance et les cœurs, mais n'y a-t-il pas des précautions particulières à prendre ?

Ecoutez le récit de ce cas vécu.

Monsieur G. est en mission, ses enfants entourent leur maman immobilisée par un plâtre à la suite d'un accident de roulage. En ce début d'automne, où les soirées fraîchissent brusquement, ils ont décidé d'allumer le feu ouvert. Après avoir placé des brindilles, puis des petits bois et, par dessus des bûches, ils enflamment le bûcher et pendant que l'ensemble s'embrase, ils quittent la pièce avec leur mère pour prendre le repas en famille.

Quelques minutes plus tard la fille aînée, âgée de 15 ans, revient dans la pièce de séjour pour s'assurer que tout se déroule normalement. Mais, à peine a-t-elle ouvert la porte, qu'elle se rend compte que les tentures sont en feu et que la provision de brindilles et de petits bois placée dans un panier en vannerie près du foyer est en feu. Sans hésiter, elle arrache les tentures, se précipite pour prendre l'extincteur placé à l'entrée de l'escalier qui descend vers le garage, revient dans la pièce de séjour, percute l'appareil, attaque les flammes à la base et éteint tous les foyers d'incendie. L'alerte a été «chaude» et les dégâts ont pu être limités à 250.000 F, heureusement pris en charge par l'assurance incendie.

Il faut admirer le réflexe de cette jeune fille. Lors de l'acquisition de l'extincteur quelques années auparavant le père avait bien fourni quel-

ques explications relatives à son maniement mais c'en était resté là.

Ce fait divers nous permet de faire les réflexions suivantes :

1. Il faut toujours surveiller un feu ouvert lors de son inflammation ; l'idéal est de rester présent dans la pièce pendant toute la durée de la flambée. Il ne faut jamais abandonner un âtre. Même si les braises sont apparemment inoffensives, un coup de vent dans la cheminée ou une étincelle est susceptible de provoquer un incendie. Par ailleurs, n'utilisez jamais de l'alcool ou de l'essence pour amorcer un feu ni, à plus forte raison, pour le raviver.

2. Les matières facilement inflammables destinées à amorcer le feu doivent être éloignées de la cheminée et enfermées dans un coffre ou un récipient non inflammable.

3. Pendant la flambée, placez devant le foyer un pare-étincelles en grillage métallique ou en verre trempé.

4. Dans une habitation, il faut disposer d'un extincteur portatif à poudre polyvalente ABC. Cet extincteur devra avoir une puissance d'extinction d'au moins 1 unité. Cette valeur est indiquée sur tous les extincteurs agréés BENOR-ANPI qui représentent 95% des extincteurs mis sur le marché en Belgique. Après quelques années il est aussi souhaitable de faire vérifier l'extincteur par votre distributeur. L'emplacement de cet extincteur doit être facilement accessible et son fonctionnement connu de tous.

5. Il faut également que tous sachent qu'en cas de début d'incendie il faut immé-

diatement appeler les pompiers en téléphonant au «900». Bien préciser, lors de cet appel, l'adresse exacte et le type de feu. Préciser éventuellement s'il y a des personnes en danger.

6. N'oubliez pas de faire ramoner la cheminée annuellement.

7. En aucun cas, les cendres ne peuvent être versées dans un vide-ordure collectif, mais bien dans une poubelle individuelle après avoir été préalablement imprégnées d'eau.

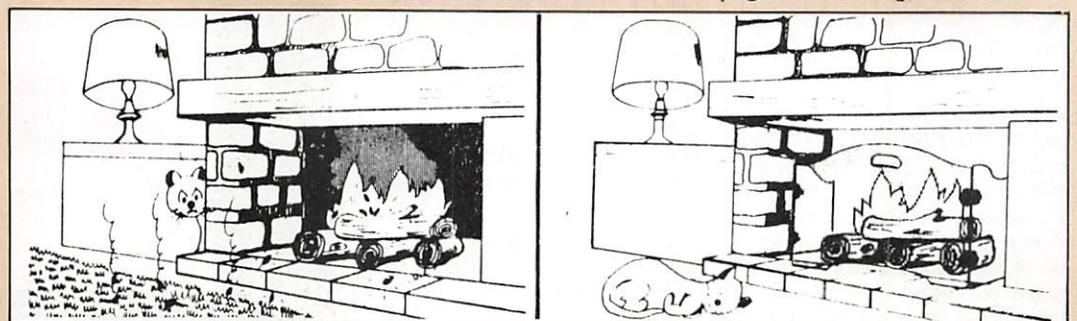
8. Même si l'on dispose d'un pare-étincelles, il faut éviter que des matières aisément inflammables (moquettes, tapis, mobilier) soient à proximité immédiate du foyer. Le rayonnement d'un feu vif peut, en effet, **provoquer une inflammation de tissus à plus d'un mètre.**

Si l'utilisation d'un feu ouvert peut favoriser les économies d'énergie en retardant la mise en service du chauffage central, il faut néanmoins prendre les mesures nécessaires pour éviter tout risque d'incendie !

Pour vos cadeaux, vous pouvez utilement offrir à vos parents et amis qui auraient un feu ouvert un pare-étincelles ou un extincteur agréé BENOR-ANPI de ½ unité.

Mais exigez les labels BENOR et ANPI sur les extincteurs.

Ils constituent votre seule garantie de qualité !



PAGE FAMILIALE

LE COIN DES JEUNES

SOLUTION DES JEUX N° 243

Jeu N° 1 «intrus»

COUTRE = fer de charrue

Jeu N° 2 «le compte est bon»

$$2 \times 3 = 6 + 1 = 7$$

$$2 \times 3 = 6$$

$$6 \times 7 = 42$$

$$42 \times 10 = 420 \text{ (par ex.)}$$

Jeu N° 3 «le féminin»

BREBIS / BICHE
POULICHE / NIECE
DÉESSE / FILLE
FEMME / TANTE
GUENON / CHATTE
MONIALE / MARRAINE

Jeu N° 4 «trouvez la route»

| | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|
| 7 | 19 | 3 | 14 | 3 | 1 |
| 18 | 3 | 8 | 5 | 11 | 13 |
| 19 | 5 | 10 | 4 | 7 | 6 |
| 5 | 18 | 9 | 31 | 6 | 31 |
| 11 | 4 | 11 | 3 | 14 | 4 |
| 3 | 13 | 7 | 1 | 2 | 1 |

167

(par ex.)

Jeu N° 5

«la chaîne des mots»

TAPIS / SAUGE
ENGIN / NOCIF
FIXER / ROBOT
TARIN / NAVET
TAXER / RICIN
NOUBA / ACHAT

Jeu N° 6

«un chiffre pour chaque lettre»

S¹, O², L³, E⁴, P⁵, U⁷, T⁸, I⁹, D¹⁰,
N¹², B¹⁴, R¹⁵, K¹⁶, V¹⁷, C¹⁸, M¹⁹,
H²¹, G²², A²³

RÉSULTATS DU N° 243

Ont obtenu 26 points :

DE FOOR M. 10 ans - Ans /
COSEMANS A. 12 ans - Diepenbeek / SNAUWAERT E. 11 ans - Bredene.

Ont obtenu 25 points :

DE BACKER C. 12 ans - Cortil Noirmont / GIOT J., Greg. Ron. 10, 15, et 16 ans - Namur / LAENEN S., L. 9½ et 14

ans - Hamois / LOSSIGNOL S., 7 ans - Mons / MARCHAL N. 10 ans - Tongrinne / MORTELETTE E., 14 ans - Mont-sur Marchienne / MAHON M. et J.Y., 10 et 13 ans - Liège / ROME S., 12 ans - Waremme / SCHUMACHER F. et A. 13 et 10 ans - Verviers / TUMERELLE S., 10 ans - Boussu / VLEKKEN M., 14 ans - Engelmanshoven.

Ont obtenu 24 points :

ALTRUY S., 13 ans-Ransart / BRASSELET S. ET C., 15 et 13 ans - Profondville / WARTOTTE S., 9½ ans - Berloz / CASTERMANS S., 13ans - Spouwen Bilzen.

A obtenu 18 points :

PENNANT S., 12 ans - Vieux Genappe.

JEU N° 244

Jeu N° 1

Voici 10 professions : **chauss**eur / **miro**itier / **mon**iteur / **ébo**ueur / **pomp**ier / **par**quier ou **par**queur / **ma**reyeur / **merc**ier / **rou**tier / **még**issier, qu'il vous faut attribuer aux 10 noms suivants.

RETOUCHE DE VÊTEMENTS.....

MIROIRS-GLACES.....

CAMIONS.....

SOULIERS.....

PEAUX.....

ORDURES.....

SPORTS.....

ACCESSOIRES DE COUTURE.....

HUITRES (producteur).....

POISSON EN GROS.....

(10 points)

Jeu N° 2

Voici 18 noms féminins ou masculins. Ajoutez F ou M derrière chacun d'eux suivant le cas.

ANAGRAMME.....

TENTACULE.....

CAMPANULE.....

TRÉFLE.....

OVE.....

ATMOSPHÈRE.....

MOUSTIQUE.....

ABAQUE.....

OUÏE.....

INSULTE.....

ALBÂTRE.....

GLAIRE.....

EQUERRE.....

FOURMI.....

CARAMEL.....

GLOBULE.....

IDOLE.....

HUMOUR.....

(18 points)

Jeu N° 5

En sautant systématiquement une lettre, pouvez-vous trouver l'instrument qui s'y cache ?

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| E | E | I | R | N |
| F | | | | I |
| L | | | | F |
| N | | | | E |
| B | | | | E |
| I | | | | U |
| A | E | I | R | R |

(1 point)

Jeu N° 4

Quelles sont les 3 dernières lettres communes aux mots qu'il vous reste à découvrir ?

C A L

T R I

B A N

C H O

B R I

(3 points)

Jeu N° 3

Voici 12 noms de mammifères. Un «intrus» s'y est glissé. Lequel est-ce ? Dites ce qu'il est.

MERINOS - PANDA -

LYCAON - SARIGUE -

KANGOUROU - ADDAX -

OKAPI - DAIM - GIBBON -

PUMA - ARA - COB

(1 point)

Jeu N° 6 «le compte est bon»

Avec les chiffres suivants, soit en multipliant, divisant, additionnant, soustrayant, arriver à 558.

25 50 2 8 6 3

558

(1 point)

Envoyez vite vos réponses au plus tard pour le 30 novembre 86 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.

SOMMAIRE N° 244 - SEPTEMBRE-OCTOBRE 1986

| | Page |
|---|------|
| 1976-1986 : toujours les mêmes faits | 2 |
| La sécurité de vos enfants en voiture : pensez-y ! | 2 |
| Nouvelles d'ici et d'ailleurs | 3 |
| Centenaire de la ligne Ostende - Le Coq - Blankenberge | 3 |
| Bredene se souvient | 6 |
| Réunion des agents pensionnés du groupe des Deux-Flandres | 6 |
| Groupe des Deux-Flandres : deux nouvelles fêtes de la sécurité | 7 |
| Personalia | 8 |
| Quelques retraites bien méritées | 9 |
| Livres et revues | 9 |
| Remise de distinctions honorifiques au groupe du Hainaut | 10 |
| Un sondage d'opinion sur l'utilisation des moyens de transport en Belgique | 11 |
| Un régime d'allocation complémentaire à la pension légale : la C.R.A. | 12 |
| Littoral : un tram toutes les 7'30 en juillet-août | 13 |
| Actes de probité | 14 |
| Page familiale | 14 |

Photo de la couverture :

Deuxième prix de notre concours, catégorie photo couleur :

«Coucher de soleil à Strombeek», par M. Michel Taymans.

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.



PERMANENCES DU SERVICE SOCIAL

Nous vous informons que, pour des raisons pratiques, les jours et heures des permanences assurées par Mme LERUSE seront adaptés comme suit à partir du 3 NOVEMBRE 1986.

DIRECTION RÉGIONALE DU HAINAUT

**Permanence téléphonique tous les mercredis de
8 h 30 à 11 h 30 au 041/80.41.13.**

**EUGIES (dépôt) : le 1er jeudi du mois de 10 h à 11 h 30
Ø 065/67.35.31**

**MONS (Direction) : le 1er jeudi du mois de 13 h 30 à 15 h
Ø 065/35.21.71, 35.21.72, 35.21.73**

**JUMET (atelier) : le 2ème jeudi du mois de 10 h à 15 h
Ø 071/35.08.12, 35.10.15**

**ANDERLUES (dépôt) : le 3ème jeudi du mois de 10 h à 12 h
Ø 071/52.30.58, 52.40.94, 52.64.10**

**MONS (Bassin) : le 3ème jeudi du mois de 13 h à 14 h
Ø 065/33.55.87**

**QUAREGNON (dépôt) : le 3ème jeudi du mois de 14 h 30 à 15 h
Ø 065/78.42.59**

**JUMET (atelier) : le 4ème jeudi du mois de 10 h à 12 h
Ø 071/35.08.12, 35.10.15**

**LA LOUVIÈRE (dépôt) : le 4ème jeudi du mois de 13 h à 14 h 30
Ø 064/22.21.81, 22.21.82.**

DIRECTION RÉGIONALE DE NAMUR-LUXEMBOURG

**Permanence téléphonique tous les mercredis de
8 h 30 à 11 h 30 au 041/80.41.13.**

ANDENNE (dépôt) : le 2ème vendredi du mois de 9 h à 11 h
Ø 085/82.59.11

NAMUR (gare routière) : le 2ème vendredi du mois de 11 h 30 à 14 h
Ø 081/22.25.67

NAMUR (Direction) : le 2ème vendredi du mois de 14 h 30 à 15 h 30
Ø 081/22.47.47

MORVILLE (dépôt) : le 4ème lundi des mois pairs de 12 h 30 à 13 h 30
Ø 082/68.83.36

OHEY (dépôt) : le 4ème lundi des mois pairs de 14 h 30 à 15 h 30
Ø 085/61.11.58

MARLOIE (dépôt) : le 4ème lundi des mois impairs de 9 h 30 à 10 h
Ø 084/31.31.69, 31.10.66

BOUILLON (dépôt) : le 4ème lundi des mois impairs de 11 h à 11 h 30
Ø 061/46.20.20

FLORENVILLE (dépôt) : le 4ème lundi des mois impairs de 12 h à
12 h30 - Ø 061/31.10.05

ARLON (dépôt) : le 4ème lundi des mois impairs de 13 h 30 à 14 h
Ø 063/22.02.19

HOUFFALIZE (atelier) : le 4ème lundi des mois impairs de 15 h à
15 h 30 - Ø 062/28.80.09

DIRECTION RÉGIONALE DE LIÈGE

**Permanence téléphonique tous les mercredis de
8 h 30 à 11 h 30 au 041/80.41.13.**

OMAL (dépôt) : le 4ème lundi des mois pairs de 9 h 30 à 10 h 30
Ø 019/58.81.77

LIÈGE (Direction) : les 2ème et 4ème mardis du mois de 11 h 30 à 15 h
Ø 041/52.00.18