



Le nouvel abri, place Rogier, à Bruxelles.

NOS VICINAUX

BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION
DU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.

Place Rogier, à Bruxelles, les voyageurs s'abritent sous une voûte bleutée

Pendant des années, les voyageurs qui attendaient l'arrivée des voitures des lignes électriques aboutissant à l'avenue des Boulevards, près de la place Rogier, à Bruxelles, ont dû patienter sur un vaste terre-plein, exposé au vent et à la pluie.

Tout cela appartient maintenant au passé et, par conséquent, il serait superflu d'exposer les raisons pour lesquelles nous n'avons jamais été autorisés à y installer un abri pour notre clientèle. Depuis octobre 1957, nos trams font la boucle et prennent leur départ le long de deux quais, situés place Rogier, sur le territoire de la commune de Saint-Josse.

L'année suivante, la construction d'un abri fut décidée et nos services techniques, après avoir étudié divers projets, choisirent l'aluminium coloré dont l'effet décoratif est remarquable.

La conception de l'abri, qui fut inauguré la veille de Noël, ne manque pas d'originalité ; il couvre une longueur de quai de 40 m. La toiture, qui a la forme d'une aile, repose sur trois piliers en acier avec 4,50 m de porte à faux de chaque côté. Ces supports sont recouverts d'aluminium rainuré bronzé, tandis que le plafond est en aluminium émaillé bleu et ces deux couleurs s'harmonisent très bien.

Nous n'ignorons pas que certaines personnes ont critiqué le manque de cloisons pouvant faire office de paravent, ainsi que l'insuffisance de protection offerte par le toit. En vérité, nous avons été tenus par l'étroitesse du quai, ainsi que par les

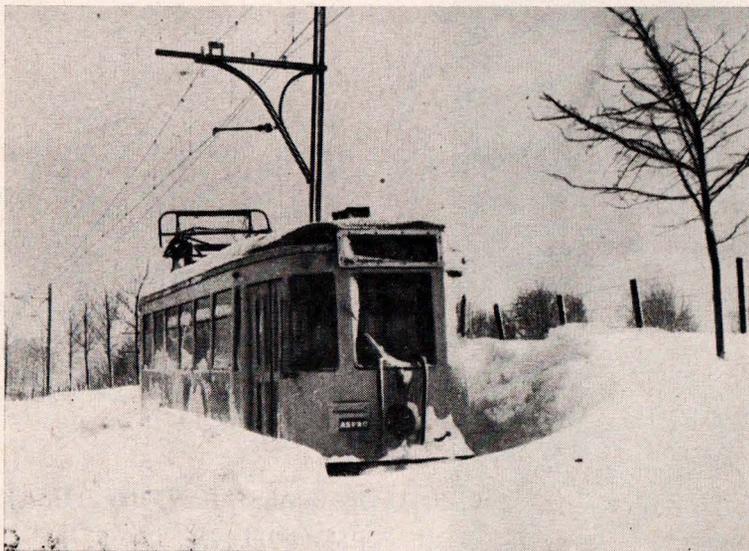


exigences du gabarit de nos voitures. L'établissement d'une paroi longitudinale aurait réduit de façon notable la largeur utile du quai, déjà insuffisante aux heures d'affluence. Il ne pouvait, en effet, être question d'implanter une cloison sans réserver entre celle-ci et la chaussée une zone de sécurité suffisante.

C'est ce même souci de ne pas encombrer le quai qui a fait réduire au minimum le nombre des colonnes en augmentant la portée des travées.

Il en résulte d'ailleurs une impression de légèreté favorable à l'aspect de l'ensemble.

LA NEIGE ET LES TRANSPORTS



Alors que le temps avait été relativement clément à la Noël et au Nouvel-An, l'hiver lança son offensive au

début de janvier et la neige fit son apparition.

Sur tout le réseau, nos services ont

connu des moments difficiles. Des tramways furent arrêtés en plusieurs endroits par l'amoncellement des neiges sur la voie. Ce fut le cas à Vreeren, sur la ligne électrique Tongres-Liège, où comme le montre la photo ci-contre, une motrice fut bloquée par la neige et dut être abandonnée par son personnel.

Ces inconvénients se présentent dans une moindre mesure pour nos services d'autobus, ceux-ci étant à même de contourner l'obstacle quitte à devoir abandonner la desserte de tel ou tel village momentanément isolé.

La motrice et le tracteur sur rail ne peuvent évidemment en faire autant.

Si donc, d'une façon générale, l'autobus a plus de chances de passer en cas de fortes chutes de neige, le verglas, au contraire, l'handicape davantage.

Ne perdons toutefois pas de vue que le givre qui se dépose sur les fils de trolley peut, lui aussi, immobiliser le trafic par la mise hors service des frotteurs de pantographe.

Rien n'est hélas parfait et le véhicule « panacée » n'est pas encore pour demain !

1 9 3 4

1 9 5 9

La dernière audience du roi Albert au matin du 17 février 1934

d'après le récit
de feu M. JACOBS,
Directeur Général
de la S.N.C.V.
1933-1947

NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

Tirage :

Edition française : 6.350 ex.
Edition néerlandaise : 7.100 ex.

Affilié à l'Union des Journaux
d'Entreprise.

Prix de l'abonnement
pour les personnes étrangères
à la Société :

Belgique 25 fr.
Etranger 30 fr.
C.C.P. 32.27 de la S.N.C.V., à Bruxelles

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

Un an après le décès du Roi Albert, le journal *La Dernière Heure* publia une interview de M. Léon Jacobs, due à M. Gaston Chandry, nom de plume de l'actuel rédacteur en chef, M. G. Williot, aujourd'hui Président de la section bruxelloise de l'Association de la Presse Belge.

Comme *Nos Vicinaux* n'existait pas à l'époque, nous pensons pouvoir profiter de cet anniversaire pour faire connaître à chacun le récit de cette ultime entrevue avec le Roi Albert.

Voici le résumé de l'article, qui parut le 17 février 1935 :

M. Léon Jacobs, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, répondant au télégramme d'Etat qui le convoquait, se présenta au Palais vers 11 h. du matin.

Il fut introduit par le capitaine Jacques de Dixmude. Le Roi, vêtu de gris foncé, était assis à son bureau. Il se leva et invita M. Jacobs à s'asseoir en face de lui.

Le Roi Albert, de sa voix lente et grave, lui demanda quelle était la situation financière des Vicinaux et quel était le coefficient d'exploitation.

Il ne fallut que quelques minutes à M. Jacobs pour se rendre compte que le Roi était sérieusement documenté sur le sujet de cette entrevue. Il posait des questions techniques nombreuses à propos de tous les aspects du problème : la modernisation du réseau, la traction électrique, les automotrices, l'entretien des voies, les moteurs à essence, les moteurs à huile lourde — sur ce terrain particulièrement, on voyait que le Roi parlait en technicien averti — les moyennes de vitesse, la concurrence entre la route et le rail.

Le journaliste demanda à M. Jacobs :

— Peut-on dire que le Roi Albert « en imposait » à son interlocuteur ?

— Certes, répondit notre Directeur Général, *par la profondeur et le sérieux de sa documentation, mais nullement par son attitude. Bien au contraire : le Roi, par une sorte de bonhomie souriante, vous mettait à l'aise. Il vous regardait constamment pendant que vous parliez, mais son regard n'était pas intimidant. De temps à autre, au moment de parler lui-même, il baissait les yeux comme quelqu'un qui veut concentrer sa pensée.*

« Etes-vous satisfait de votre personnel ? » demanda le Roi. Puis sur la réponse affirmative de M. Jacobs, il poursuivit : « Il faudra veiller surtout au recrutement du personnel supérieur... Il devient de plus en plus difficile de trouver des hommes capables... l'élite qui doit diriger les grandes administrations de l'Etat ».

Comme le Directeur Général annonçait au Roi que les Vicinaux et le grand réseau ferré avaient compris qu'ils devaient agir en accord, il l'interrompit :

« Vous voulez donc faire de la coordination ! C'est une bonne nouvelle que vous m'annoncez. Les deux sociétés nationales doivent s'entendre, car les deux réseaux représentent une partie importante du patrimoine national ! »

L'« AU REVOIR » DU ROI

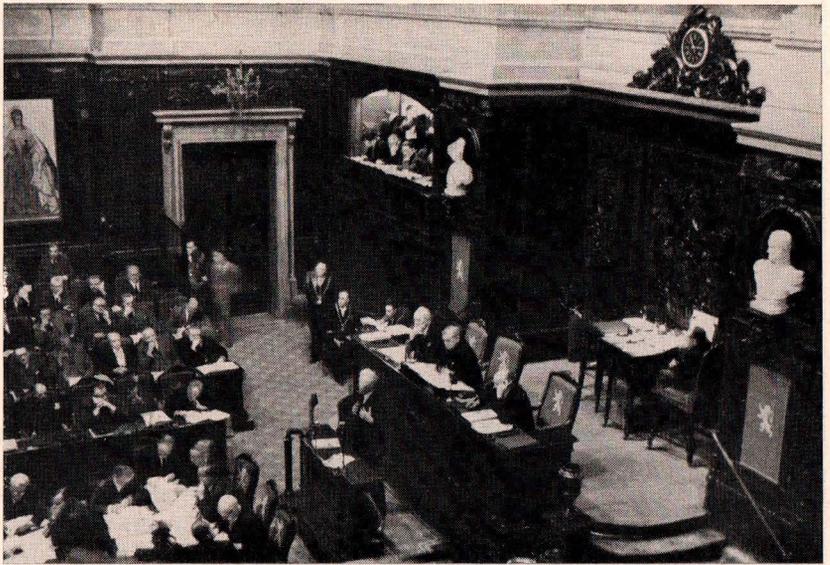
Un peu après onze heures et demie, le Roi se leva ; l'audience était terminée ; il accompagna son visiteur jusqu'à la porte du cabinet de réception. Il paraissait très satisfait, de parfaite humeur, l'esprit détendu de l'homme qui, après une matinée de travail, entrevoit quelques moments de délassement.

Une heure plus tard, le Roi Albert prenait la route de Marche-les-Dames...

Page

d'éducation civique

Les activités du Parlement



La photo montre une partie de la salle de réunion du Sénat. Au bureau, siège le président, entouré de deux secrétaires. Derrière eux se trouve le greffier, le plus important fonctionnaire du Parlement, qui acte les décisions et les votes de l'Assemblée et qui aide le président dans sa tâche.

La tribune, située devant le bureau, est à la disposition de tous les membres, quoique le règlement permette aux représentants de parler de leur propre place.

Devant la tribune, au centre de l'hémicycle, est placée la table des sténographes des Annales parlementaires, qui paraissent une huitaine de jours après chaque réunion et qui donnent une relation exacte des discussions.

Au-dessus, à gauche, une des deux loges, réservées aux journalistes.

Rappelons d'abord, pour autant que de besoin, que le Parlement belge se compose du Sénat et de la Chambre des Représentants.

Tous les quatre ans, les électeurs sont recensés et invités à élire les membres de la Chambre des Représentants et du Sénat. Ces deux organes réunis forment le Parlement. Leur tâche essentielle est de légiférer et de veiller aux intérêts de la nation ; mais les parlementaires sont aussi les contrôleurs des ministres et peuvent aussi être leurs conseillers.

Si l'on entend, assez fréquemment, dans le public, formuler des critiques à propos du travail que fournissent les parlementaires, ces critiques proviennent généralement d'une connaissance incomplète ou erronée des tâches qui sont dévolues aux représentants de la Nation. Pour le maintien et le respect de nos institutions démocratiques, il est nécessaire que chaque citoyen soit au courant, dans les grandes lignes au moins, des principales activités des représentants qu'il a contribué à élire.

Ces fonctions consistent principalement dans la discussion et le vote des projets de loi, notamment ceux relatifs aux budgets des recettes et dépenses de l'Etat, des propositions de loi, ainsi que dans le contrôle de la gestion de l'Etat qui se manifeste sous forme d'interpellations.

COMMENT NAIT UNE LOI ?

Journellement, vous entendez à la radio ou vous lisez dans les journaux : « La proposition de loi modifiant certains alinéas de la loi du a été transmise à la commission compétente » ou « La Chambre s'est réunie pour la discussion du projet de loi par lequel » ou encore « Un amendement introduit par M. X... a été rejeté ».

Peu de gens probablement comprennent toute la signification de ces expressions qui se répètent régulièrement. Afin d'éclairer nos lecteurs sur les activités de nos parlementaires, nous décrivons sommairement quels sont les travaux du Parlement.

Une **proposition de loi** est une initiative prise par un membre de l'une des deux Chambres ; avant qu'une proposition ait force de loi, il lui faut franchir les trois stades du pouvoir législatif, c'est-à-dire : la Chambre, le Sénat et le Gouvernement (au nom du Roi). Si l'un de ces trois corps a approuvé la proposition de loi, celle-ci prend le nom de projet de loi. Une proposition

qui est introduite par le Gouvernement est toujours présentée comme **projet** de loi.

La proposition est d'abord déposée sur le bureau de la Chambre ou du Sénat par son auteur. Elle est alors prise en considération ou rejetée par les membres de ce bureau.

L'EXAMEN EN COMMISSION.

Dès qu'une proposition de loi est prise en considération (procédure qui permet d'écartier dès le début les propositions sans portée pratique, contraires à l'ordre public, ou inconstitutionnelles) elle est renvoyée en section ou en commission pour examen et finalement « rapportée » (un membre désigné par la section centrale ou par la commission donne connaissance du résultat de l'examen).

Au début de chaque session, la Chambre des Représentants procède à la constitution de cinq sections dont les membres sont tirés au sort. Le système des commissions offre un grand avantage ; en effet, les membres des commissions sont, en grande partie, choisis d'après leur compétence. Aussi tend-il de plus en plus à remplacer celui des sections.

Il y a autant de commissions que de départements ministériels.

Les commissions, en examinant projets et propositions avant la Chambre, facilitent le travail de celle-ci. Les commissions sont des Chambres en miniature, n'ayant qu'un pouvoir consultatif et dont les discussions ne sont pas publiques.

Le travail en commission a une grande importance dans l'activité parlementaire. Les séances de discussion ont un caractère confidentiel : les noms des membres qui interviennent ne sont jamais cités.

Le travail de ces commissions est généralement approfondi et fécond.

La même procédure est appliquée pour le **projet** de loi, sauf que celui-ci ne doit pas être pris en considération et qu'il peut être directement transmis à la commission compétente.

Dès que la commission a terminé ses travaux, la discussion générale en séance publique peut suivre.

DISCUSSION EN SEANCE PUBLIQUE.

Lorsqu'une proposition de loi ou un projet de loi comporte différents articles, on discute et on vote article

par article et finalement on le soumet au vote, encore une fois, dans son ensemble.

Les parlementaires peuvent assurément présenter des modifications aux textes proposés, lesquelles sont acceptées ou rejetées par l'assemblée. Ces modifications s'appellent amendements. Aussitôt que l'ensemble du projet ou de la proposition est voté, il est envoyé dans l'autre Chambre, où toute la procédure (enquête en commission, rapport, discussion publique) va recommencer.

Si l'une des deux Chambres apporte une modification au texte qui lui est proposé, le projet doit alors être présenté à nouveau à l'assemblée qui l'avait adopté ; ainsi certains projets ont fait la navette entre la Chambre et le Sénat.

Il va de soi, en effet, qu'un futur texte légal ne peut quitter le Parlement que lorsque la Chambre aussi bien que le Sénat ont marqué leur accord sur un texte absolument identique. Lorsqu'un projet a finalement parcouru tout le cycle parlementaire, il est soumis au Roi, qui le sanctionne, le promulgue (constate l'existence de la loi) et ordonne la publication au « Moniteur ».

LES INTERPELLATIONS.

En plus de l'élaboration des lois, la Chambre et le Sénat ont aussi pour tâche de surveiller la gestion du Gouvernement.

Ils s'acquittent de cette tâche par des interpellations. Celles-ci sont des discussions au cours desquelles un membre de l'Assemblée interroge le Gouvernement sur

une situation existante, une décision qui a été prise ou un fait défini dont l'interpellateur se plaint.

Le Ministre compétent est naturellement présent à cette discussion. Il peut se faire assister de fonctionnaires de son département, car lorsque l'interpellateur a terminé son exposé, on attend du Ministre qu'il justifie immédiatement et clairement le comportement de son département quant au point ou au fait incriminé.

De telles demandes d'explications se présentent fréquemment ; elle peuvent traiter des sujets les plus divers, tels que la suppression d'une ligne de chemin de fer, les mesures prises pour lutter contre le chômage, la solution des problèmes portuaires ou même des points d'intérêt tout à fait local ou réduit.

Dans le cas où la gestion du Ministre ne donne pas satisfaction à l'Assemblée, celle-ci peut alors, en refusant sa confiance, obliger le Ministre à remettre sa démission au Roi.

CONCLUSION.

Le système politique en vigueur dans notre pays permet la représentation au Parlement de toutes les classes sociales et de toutes les opinions de quelque importance.

De plus, cette représentation étant en fait plus ou moins proportionnelle à l'importance des suffrages acquis à chaque courant d'opinion politique au cours des élections législatives, on peut dire que la composition du Parlement tend à être le reflet de l'opinion du pays lui-même.

Des motrices P. C. C. françaises

Alors que les municipalités de la plupart des villes de France ont fait disparaître leurs réseaux de tramways, la cité industrielle de Saint-Etienne (dans le département de la Loire : 181.000 habitants) a décidé de conserver une ligne de son réseau ferré, en la modernisant (1). Il s'agit de la ligne Bellevue-Terrasse, dont le tracé rectiligne, d'une

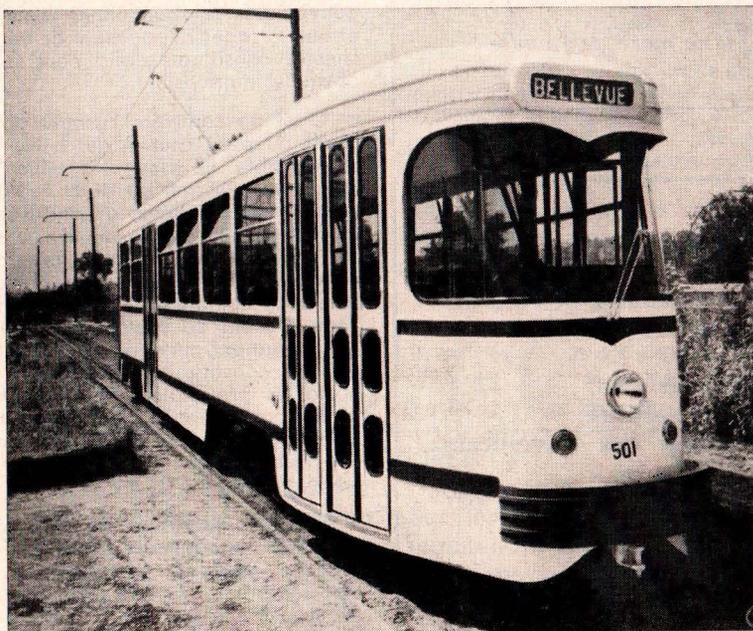
longueur de 7 km. avec boucle terminale, traverse toute la ville.

Les voitures motrices nouvelles sont des P.C.C. françaises construites par une usine de Strasbourg et l'équipement électrique est de Jeumont-ACEC. La caisse n'a que 2 mètres de largeur, ce qui semble plutôt étroit si l'on compare avec nos motrices qui ont 2,32 m.

CARACTERISTIQUES.

Longueur totale : 13 m 950.
Largeur maximum : 2 m. 02.
Hauteur du rail au toit : 3 m 50.
Hauteur du plancher au plafond : 2 m 10.
Distance entre axe de bogies : 6 m 70.
Diamètre des roues : 0 m 66.
Rayon minimum de courbe : 20 m.
Capacité : 22 sièges, 88 places debout.
Tare : 15.910 kg.

Ajoutons que toutes les autres lignes du réseau de Saint-Etienne sont desservies par autobus.



(1) Cette décision n'est pas tellement étonnante, car Saint-Etienne est, en France, la terre d'élection du rail. En effet, le 5 mai 1821, fut introduite la demande en concession du chemin de fer de Saint-Etienne à Andrieux et la ville minière de Saint-Etienne était déjà dotée d'un véritable « système ferroviaire », alors qu'aucune autre région de France ne possédait de réseau de chemin de fer organisé.

Bien entendu, il s'agissait de traction chevaline avec wagons roulant sur rails. Ce n'est qu'en 1832 que la première machine à vapeur fut mise en service de Saint-Etienne à Andrieux.

Monsieur le Conducteur,

Voyez-vous, je vais chaque semaine à la ville en autobus pour faire mes achats.

Très souvent je vous ai observé au volant et je crois que vous pouvez être cité en exemple à vos collègues.

Avec les vieilles personnes, vous attendez qu'elles soient assises avant de démarrer ; lorsqu'elles descendent, vous ne partirez jamais avant d'avoir fermé les portes. J'admire aussi votre façon de conduire. Avant tout, vous êtes prudent, vous ne tenez pas le milieu de la route et vous n'empêchez pas les autres véhicules de vous dépasser.

Votre courtoisie routière est remarquable : je vous ai vu souvent faciliter le dépassement d'automobilistes pressés en servant votre droite et en n'accéléralant pas à ce moment.

Dans les virages et au sommet d'une côte, je ne vous ai jamais vu effectuer un dépassement.

Comme mon mari a une voiture pour son métier, je suis un peu au courant du trafic routier et je constate que vous accordez toujours la priorité de droite et que vous faites attention aux divers signaux routiers.

Je comprends très bien que la tâche d'un conducteur-receveur n'est pas simple.

Et cependant, à certains détails, je vois bien que vous aimez votre métier, votre sens des responsabilités et votre connaissance des lignes du réseau, par exemple, le prouvent.

Actuellement, il y a tant d'accidents qui surviennent par suite d'imprudences volontaires et je suis effrayée de voir le nombre d'accidents causés principalement par l'ivresse. J'ai lu récemment qu'en revenant d'une kermesse, un conducteur, sous l'influence de l'alcool, roulant à grande vitesse, fut déporté à gauche dans un virage, et entra en collision avec une voiture venant en sens inverse. Il y eut un tué et plusieurs personnes blessées.

J'ai immédiatement pensé aux autobus que j'emprunte si souvent et à la grande responsabilité des conducteurs.

Aussi, si vous constataz un jour qu'un de vos collègues a bu un verre de trop avant de prendre son service, conseillez-lui de rentrer à la maison.

Je vous ai écrit, Monsieur le conducteur, pour vous remercier de votre amabilité, de votre empressement et de la courtoisie dont vous témoignez toujours envers les voyageurs.

Je vous remercie au nom de nombreuses mères de famille.

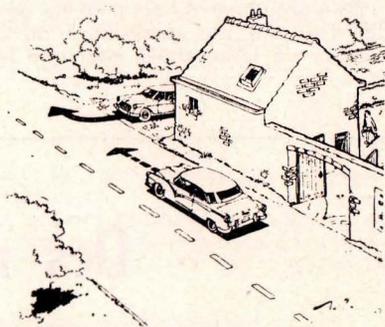
Une mère de famille.

- Il ne faut qu'une minute pour rédiger une mesure de sécurité.
- Il ne faut qu'une heure pour tenir une réunion de sécurité.
- Il ne faut qu'une semaine pour mettre sur papier un programme de sécurité.
- Il ne faut qu'un mois pour le mettre sur pied.
- Il faut un an pour gagner un prix de sécurité.
- Il faut une vie humaine pour former des travailleurs possédant l'esprit de sécurité.
- Il ne te faut qu'une seconde pour anéantir tout cela par un accident.
- Qui a besoin de sécurité ? C'EST TOI !

JE SUIS DANS MON DROIT

En rejetant un pourvoi relatif à une autre question de priorité, la Cour de Cassation a jugé que le fait d'être « légalement prioritaire » ne dispense pas de prendre les mesures de prudence imposées par les circonstances.

La situation était la suivante. A droite de la route Saint-Hubert - Recogne, un conducteur débouche d'un petit chemin empierré, ni signalé, ni visible pour les usagers venant de Saint-Hubert, et masqué par un immeuble. En l'absence de signaux, de doubles chaussées, de rails de tramways, etc., permettant d'attribuer la priorité à l'une ou l'autre des deux voies, la route nationale et le petit chemin sont d'égale importance et le principe général de la priorité de droite y est applicable. Donc, l'usager roulant sur la route nationale Saint-Hubert - Recogne devait théoriquement céder le passage à l'usager du petit chemin qui débouchait à sa droite (fig. ci-dessous).



Une collision étant survenue à ce carrefour, le tribunal correctionnel de Neufchâteau, statuant en degré d'appel, a néanmoins acquitté l'usager de la route à grande circulation en raison du fait que le chemin empierré était à ce point invisible pour lui qu'il ne pouvait pas en soupçonner l'existence et que l'usager débouchant de ce petit chemin constituait donc pour lui un obstacle imprévisible.

C'est au contraire l'usager débouchant du petit chemin qui a été jugé responsable. Le tribunal a estimé que ce conducteur, qui est de la région et qui connaît les lieux, a contrevenu à l'article 26,1 du Code de la route, en s'engageant sur la route de grande communication Saint-Hubert - Recogne sans tenir compte de la disposition des lieux et sans se soucier des usagers qui pouvaient survenir sur sa gauche et qui constituaient cependant des obstacles prévisibles, vu l'importance de la route Saint-Hubert - Recogne et le fait que la jonction n'est ni signalée, ni visible pour l'usager venant de Saint-Hubert.

Il est souhaitable que cette décision, très logiquement nuancée, fasse réfléchir ceux qui se disent un peu trop légèrement : « Je suis dans mon droit, je fonce ». (Via Secura.)

L'IVRESSE AU VOLANT

On sait que le nombre d'accidents de roulage dus à des causes d'ivresse est en augmentation constante.

Jusqu'au 15 avril 1958, l'ivresse au volant était réprimée et punie en vertu de diverses lois, mais toutefois celles-ci ne visaient que l'ivresse caractérisée qui est l'état d'une personne se trouvant sous l'influence de la boisson au point de n'avoir plus le contrôle permanent de ses actes.

Aussi, en maintes circonstances, les Juges se trouvaient désarmés devant le nombre d'accidents causés par des conducteurs, qui, sans être ivres, dans le sens défini ci-dessus, étaient cependant dans un état d'intoxication alcoolique qui altérait ou diminuait leurs facultés d'attention et la précision et la rapidité de leurs réflexes.

La loi du 15 avril 1958 érige désormais en délit, pour le conducteur, le fait d'avoir 1,5 gr. d'alcool pour mille dans le sang.

La nouvelle loi non seulement prévoit les conditions dans lesquelles un conducteur, ayant provoqué un accident, peut être soumis à une prise de sang, mais elle a majoré le taux des amendes et la durée d'emprisonnement.



La loi dit, en ce qui concerne la prise de sang :

« ... en cas de flagrant crime ou délit, le Procureur du Roi pourra charger un médecin de procéder aux constatations médicales relatives à l'état d'ivresse de l'auteur présumé et de la victime de l'infraction. Il pourra requérir le médecin de faire un prélèvement sanguin.

» Le Procureur du Roi, les officiers de police judiciaire — auxiliaires de ce magistrat — le personnel du corps de gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de police locale, peuvent, en cas d'accidents de roulage et lorsqu'il existe des indices d'infraction à certains articles de la législation relative à la répression de l'ivresse, dans le chef de l'auteur présumé de l'accident ou de la victime, requérir un médecin d'opérer un prélèvement sanguin sur cette personne. »

Il convient spécialement d'attirer l'attention des agents du mouvement sur les responsabilités qui leur incombent et la gravité des sanctions pénales auxquelles ils s'exposent en buvant de la bière ou de l'alcool, même s'ils ont l'impression qu'après avoir bu, ils n'ont aucune diminution de leurs réflexes.

En effet, certains hommes sont plus résistants que d'autres, mais ils n'en ont pas moins un taux élevé d'alcool dans le sang qui sera impitoyablement révélé par l'analyse, en cas de prise de sang.

CONDUCTEURS.

La S.N.C.V. a prévu des sanctions graves, pouvant aller jusqu'à la révocation pour les agents trouvés en état d'ivresse. Vous savez maintenant que ceux-ci s'exposent également à des sanctions pénales renforcées.

A votre santé

Quels sont les effets de l'alcool ?

Le but de cet article introductif n'est pas de le décrire, mais il est important de rappeler qu'après avoir excité la paroi stomacale, l'alcool doit être transformé en sucre par le foie ; or celui-ci ne peut pas assimiler plus de 0,15 gr d'alcool par heure. Un pourcentage de l'alcool ingurgité reste donc pendant des heures dans le sang qui irrigue constamment le cerveau. Or, c'est en ce centre nerveux que l'alcool est le plus pernicieux : la timidité disparaît, le véritable caractère de chacun s'affirme avec plus de force, les mauvais instincts se libèrent et l'esprit critique est diminué. Or, c'est cela qui est le plus grave, car lorsque nous ne possédons plus le contrôle sur nous-même et que l'esprit critique est émoussé, nous croyons pouvoir faire une tâche mieux que nous ne la faisons réellement.

Nous avons tous besoin de relaxation et assurément un bon verre de bière ou deux, en compagnie de gens sympathiques, après le travail est une forme très agréable de repos ; mais il convient alors de ne pas tarder à prendre un repas substantiel et vous comprendrez qu'il est dangereux de boire avant d'entreprendre un travail qui exige de l'exactitude et de la dextérité comme par exemple conduire un autobus.

L'ALCOOL DANS LE SANG

CONCENTRATION DE L'ALCOOL

On entend par concentration alcoolique la quantité d'alcool pur contenue dans un litre de sang. Quand on lit qu'une analyse faite en laboratoire a établi que le pourcentage d'alcool chez un chauffeur était de 1,9 par mille, cela signifie que l'analyse a décelé 1 gr 9 d'alcool par KILO de sang.

IMPORTANCE DU DEGRE DE CONCENTRATION

Plus l'alcool est concentré, plus forte est son action sur le cerveau. Comme l'éther et le chloroforme, l'alcool est un anesthésique. Il exerce une influence engourdissante sur le système nerveux central.

RECHERCHE

DU TAUX D'ALCOOL SANGUIN

Le pourcentage d'alcool sanguin décroît dans le sang de 0,15 gr par heure en moyenne. En partant de ces chiffres, on peut calculer par une formule très simple quel était le taux d'alcool dans le sang d'une personne, alors que des heures se sont écoulées entre le moment par exemple où un accident a eu lieu et le moment où la prise de sang a pu être faite.

L'INFLUENCE DU POIDS DU CONSOMMATEUR

Plus un individu pèse de kilos, plus il contient d'éléments humides. Un homme de 100 kilos et qui aura pris trois gouttes aura un moindre proportion d'alcool dans le sang qu'une dame de 50 kilos qui en aurait bu autant. Ceci est l'un des motifs pour lesquels les dames et les consommateurs jeunes tombent plus rapidement sous l'influence de la boisson.

Par contre, l'obèse accumule l'alcool dans sa graisse. Cet alcool pour être transformé par le foie devra repasser par la voie sanguine et agir par conséquent sur le cerveau.

La propagande macabre est-elle à conseiller?

Comme nous le verrons par une série d'exemples, c'est en Amérique surtout que les Associations automobiles et les municipalités utilisent l'effet de choc de l'horreur pour impressionner et tenter d'amender les conducteurs imprudents.

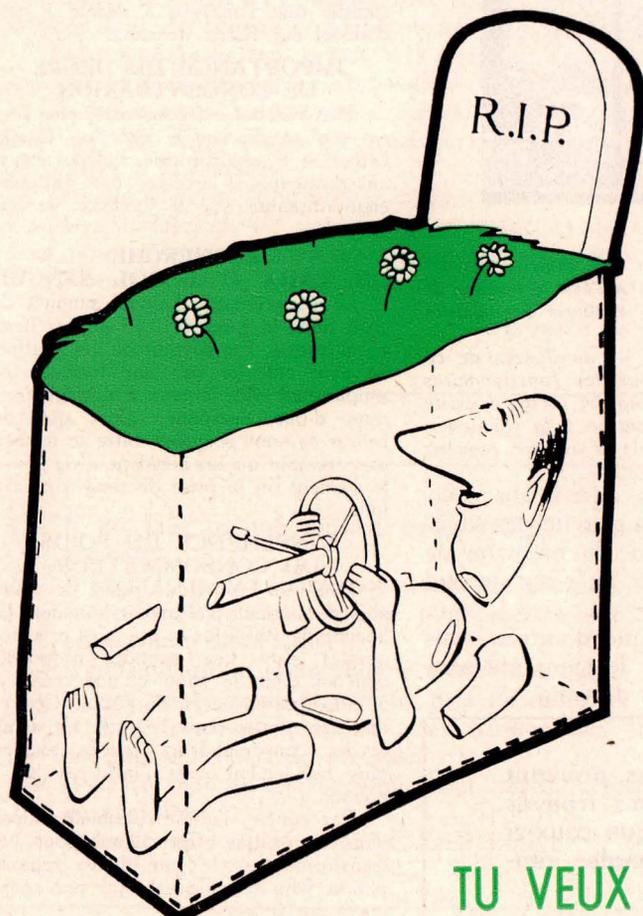
C'est d'abord dans de nombreux journaux que l'on remarque l'emploi de photos horribles d'accidents dans la tradition du « sang à la une ».

Dans une brochure éditée par la « American Automobile Association » (A.A.A.) sous le titre « Comment les villes protègent les piétons », nous avons relevé quelques moyens de propagande assez curieux.

A Cleveland, on a enveloppé de bandages, pour la frime, la jambe d'un piéton obligeant, on l'a placé sur un fauteuil roulant d'invalides et un policier en uniforme le promène dans les rues de la ville avec un pancarte sur les genoux : « J'étais un piéton imprudent » !

A Portland, en Oregon, on aligna un jour trois soldats « prisonniers de guerre » devant les bureaux d'un grand journal, puis ils furent « fusillés » par un peloton d'exécution, tandis que des banderoles expliquaient que les collisions d'automobiles étaient aussi mortelles que les balles de fusil. Ce « stunt » (coup de poing) publicitaire ouvrait une « quinzaine » de sécurité routière.

A Cleveland, encore, un des points les plus originaux d'un programme de manifestations de sécurité fut la célébration de messes en plein air à la mémoire des victimes de la route. Des prêtres prononcèrent des ser-



Une quinzaine de jours par an, sur les routes de Belgique. Via Secura place des panneaux aux endroits dangereux.

mons ; autour de l'autel, des chaises vides représentaient les victimes décédées au cours de l'année.

La ville de Providence (Rhode Island) fit flotter à un mât un drapeau du « trafic fatal », représentant une tête de mort, chaque fois qu'un accident mortel survenait dans la ville. Comme les habitants de Providence n'aimaient pas ce genre de rappel, ils conduisaient et traversaient prudemment pour ne plus voir le drapeau macabre au haut du mât.

Dans l'Etat de Connecticut, où les accidents de la route sont moins fréquents qu'ailleurs, en dépit de la circulation très intense, les expériences menées semblent avoir été concluantes. Les instances officielles ont installé en bordure des routes un grand nombre de signaux, tous très grands, peints en couleurs vives et réfléchissant la lumière. Les signaux d'avertissement portent presque tous des messages directs et impressionnants, parfois cyniques même, tel celui-ci : DEATH (la mort), c'est un mot de cinq lettres, de même que SPEED (la vitesse). LIFE (la vie) c'est un mot de quatre lettres, de même que SLOW (lentement).

Si l'on passe un de ces signaux sans ralentir, un autre, portant un seul mot : RADAR, placé un peu plus loin, ramènera sans doute le conducteur à de meilleurs sentiments.

Les Lions Clubs américains ont, pour leur part, fait imprimer des affiches pour les piétons disant :

**Attention : Attendez au bord du trottoir.
Le feu rouge ne dure que dix-sept secondes.
La mort est permanente.**

A Détroit, un entrepreneur de pompes funèbres, lors d'une semaine de Sécurité, a exposé dans sa vitrine des photos montrant des causes d'accidents mortels de piétons, avec ces mots : « Cela n'aidera peut-être pas mes affaires, mais... », ensuite il expliquait les nouveaux règlements de circulation pour piétons.

Récemment, un collaborateur du magazine de la B.B.A. racontait avoir vu sur les routes en Amérique un panneau de publicité érigé également par un entrepreneur de pompes funèbres : « Ne vous pressez pas, nous pouvons attendre ». (Don't hurry we can wait.)

**TU REPOSERAS EN... PIÈCES
SI
TU VEUX TOUJOURS AVOIR LA PRIORITÉ**

C'est peut-être un peu cynique, mais nous croyons que c'est plus efficace auprès de certaines catégories d'automobilistes que l'appel apposé sur les routes : « Soyez un gentleman », car vous savez que les Anglais disent qu'il faut trois générations pour faire un gentleman !

Nous ne pouvons cependant laisser le lecteur sur l'impression qu'en Amérique on n'utilise que des moyens semblables pour diminuer le nombre des accidents mortels sur la route.

Bien au contraire, les lectures que nous avons faites sur ce sujet, nous ont prouvé qu'Outre-Atlantique, on utilise les moyens les plus divers avec une foi et une efficacité remarquables.

En Europe, dans le domaine de la prévention par « les larmes et le sang » on peut citer les cortèges funèbres dans des villes allemandes où les victimes sont représentées par des figurants en cagoules noires avec parfois quelques cercueils transportés en silence.

Au Danemark, la police, un jour, a fait tomber une auto d'une hauteur de 30 mètres et cette carcasse démantelée fut exposée avec un panneau expliquant que l'écrasement à 100 km. à l'heure contre un arbre produisait le même effet.

En Suède, en plein centre d'une ville, on a élevé une sorte de stèle funéraire sur lequel était simplement inscrit le nombre de tués sur la route durant l'année précédente et le nombre de tués survenus dans les rues de la ville depuis le début de l'année en cours.

On se rappellera qu'en Belgique, depuis quelque temps, Via Secura fait placer, une semaine par an, dans tout le pays, aux carrefours importants, et à certains endroits particulièrement dangereux, des panneaux carrés donnant simplement le nombre de blessés graves et de tués survenus à cet endroit l'année précédente. Nous pensons qu'en général cette indication assez discrète fait cependant impression et que les automobilistes ainsi avertis, diminuent instinctivement la pression du pied sur la pédale.

Comme on le voit, l'usage des effets macabres dans la prévention des accidents est assez répandue dans le monde et on peut se demander s'il faut de temps à autre employer ces méthodes ou s'il faut les proscrire au nom du bon goût et du respect humain ?

Nous pensons que de nombreux conducteurs d'autos ne peuvent être « touchés » ou influencés par aucun moyen normal de propagande. Ce qui leur faut, c'est un « choc » ; le tout consiste à trouver régulièrement quelque chose de nouveau et à soigner sa présentation.

UNE ACTUALITE.

Le contrôle électro-automatique des autobus londoniens

La direction de la London Transport Board se trouve confrontée depuis 1952, avec un problème qui devient très grave : celui de la diminution régulière du volume du trafic. Les chiffres globaux ne révèlent pas si ces pertes de voyageurs ont lieu pendant les heures de pointe ou en dehors de celles-ci. La L.T.B. a examiné toutes les parades possibles. Malheureusement, en matière de transport en commun, il ne suffit pas d'avoir une flotte de véhicules modernes, un personnel excellent et des horaires bien établis pour assurer au public « un service » sur lequel on peut compter ; les voyageurs exigent que le service soit suffisamment régulier pour provoquer des critiques quand il devient irrégulier et non vice-versa !



Pour réaliser au mieux cette régularité dans le service, il faut disposer, avant tout, d'un système parfait de communications téléphoniques permettant aux contrôleurs de toucher rapidement les dépôts et garages. Mais dans une grande ville de plusieurs millions d'habitants, où les croisements dangereux et les carrefours embouteillés ne cessent de se succéder, un bon système téléphonique ne suffit plus. Pour arriver à ce qu'un service de *dispatch* sache, à n'importe quel moment de la journée, ce qui arrive à *chacun* des autobus en service, s'il est en avance ou en retard sur l'horaire, s'il est englobé dans une colonne d'autobus ou s'il suit un « vide », il faut d'autres moyens de détection. On pourrait évidemment envisager un système d'appel radio par ondes courtes, mais vu l'importance de leur flotte (plus de 7.000 autobus), ce serait une installation par trop coûteuse. Pour apporter une solution à ce problème, la London Transport Board a construit et mis au point un contrôle électro-automatique des autobus qui fonctionne comme suit :

Sur une paroi de côté de chaque autobus (voir photo) au-dessus du poste de conduite, sont placées deux plaques métalliques dans lesquelles sont encastrées plusieurs paires de boules de verre réfléchissantes, placées dans un certain ordre. Sur d'autres véhicules les verres réfléchissants (en anglais *cats-eyes* — yeux de chats) sont placés suivant d'autres dispositions, de cette façon chaque autobus a son signe particulier. Le long de certaines lignes, on a placé des postes d'enregistrement ; ceux-ci n'ont que 0,60 cm² de superficie et ils sont placés à environ 2,50 m du sol. Chaque poste contient une lampe, dont le jet de lumière tombe sur les plaques de boules réfléchissantes de chaque bus qui vient à passer et la lumière, réfléchi par les petits réflecteurs, est enregistrée par une cellule photo-électrique. Chaque plaque de réflecteurs donne ainsi une impulsion de courant et la façon dont les courants se suivent donnent un signal qui est différent pour chaque bus (dû à la position différente des réflecteurs).

Les postes d'enregistrement sont reliés par câble à un panneau situé dans une chambre de contrôle située à plusieurs kilomètres de là. Ce panneau est composé de lampes, chacune d'elles correspond au numéro de code des autobus qui sont en service sur une ligne déterminée. Aussitôt qu'un certain autobus passe devant un poste d'enregistrement, la lampe correspondante s'allume sur le panneau. En même temps, un appareil enregistreur inscrit ce signal sur une bande de papier se déroulant lentement, de façon qu'on puisse constater où se trouve un autobus à un moment précis.

Il est évident qu'une pareille installation électronique n'est rentable que pour un réseau, qui utilise, dans une même ville, plusieurs milliers de véhicules.

LA VIE VICINALE

NAISSANCES

BRABANT

RUDY chez M. DE SCHOUWER J. (Grimbergen).
 JEAN-PAUL chez M. D'HAESE C. (Hekelgem).
 NADIA chez M. POLOGIE L. (Waterloo).
 KATHLEEN chez M. CASIER R. (Grimbergen).
 SIMONE chez M. BOOGHMANS J. (Londerzeel).
 YVAN chez M. DE SAEGHER E. (Meerbeke).
 MARLEEN chez M. HANDSCHÜTTER W. (Pamel).
 LUDWIG chez M. VAN DEN EEDE G. (Halle).
 JULIEN chez M. VAN DEN BROECK F. (Asse).
 CHANTAL chez M. FLORIDOR G. (Buizingen).
 YVO chez M. DESAMBLANCX M. (Dilbeek).
 CHRISTINE chez M. SEGERS J. (Borchtlombeek).
 MARC chez M. DOMS C. (Linden).
 LUC chez M. JUWET J. (Sint-Kwintens-Lennik).
 PAUL chez M. VAN DEN BOGAERT A. (Grimbergen).

HAINAUT

ALBERT chez M. MARCHAND G. (Lobbes).
 PATRICIA chez M. VALLEE E. (Wasmuel).
 PATRICK chez M. CUVELIER C. (Wasmuel).
 GINETTE chez M. VERMEULEN L. (Lodelinsart).
 MARTINE chez M. MOUCHET J. (Flénu).
 JEAN chez M. FEVRY A. (Gosselies).
 CHRISTIANE chez M. DE GUELDRE M. (Lodelinsart).
 GILBERTE chez M. DECEUSTER A. (Châtelineau).
 BERNARD chez M. CAUSSIN L. (Saint-Vaast).
 LUC chez M. HUBLET U. (Strépy).
 PASCALINE chez M. MORRE M. (Nalinnes).
 RICHARD chez M. HUBERLAND W. (Jumet).
 ALAIN chez M. BOLTERYS J. (Jumet).
 MARC chez M. DUCROT C. (Bouge).
 MARIE-FRANCE chez M. RENARD O. (Bougnies).
 CHRISTIANE et FRANÇOISE chez M. REMY W. (Spy).

LIEGE

JENNY chez M. AERTS M. (Rocourt).
 DOMINIQUE chez M. PREGARDIEN G. (Xhendelesse).
 JEANNINE chez M. VAASSEN H. (Jupille).
 PHILIPPE chez M. VANESSE P. (Ans).

NAMUR-LUXEMBOURG

JACQUES chez M. CRUL C. (Florenville).
 CLAUDINE chez M. CHAUVIER A. (Flawinne).
 CLAUDINE chez M. BOUCHAT G. (Wellin).
 PHILIPPE chez M. CHEVOLET A. (Bierwart).

COLETTE chez M. JACQMIN P. (St-Servais).
 CHRISTINE chez M. BIGARE H. (Forville).
 MICHELE chez M. EVRARD J. (Amberloup).
 PHILIPPE chez M. AMAY M. (Flawinne).
 MARTINE chez M. PIROTTE G. (Namur).
 CARINNE chez M. BOSSIROY G. (Soye).
 BERNARD chez M. COLLIN E. (Marche).

MARIAGES

BRABANT

M. ELLAST R. a épousé Mlle BULTE G.

HAINAUT

M. PICRY R. a épousé Mlle COLLOT O.
 M. ARNOYS J. a épousé Mlle BREBANT M.-T.

LIEGE

M. HABSCH H. a épousé Mlle ROUFART A.
 M. MALPATS a épousé Mlle LEBLANC E.
 M. YERNA M. a épousé Mlle CARGNELLO O.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de nov.-déc. 1958	Années de service	Groupe
ROELANDTS E., piocheur	46	Brabant
WAUTERS Fr., conducteur el.	43	»
DE MESMAECKER V., conducteur el.	32	»
DENEYS G., receveur	30	»
LEPOMME L., chef de service 2 ^e cl.	49	Hainaut
YERNAUX F., commis de 1 ^e cl.	38	»
PANTHOT A., receveur	28	»
GREGOIRE J., receveur	25	»
ROUFOSSE P., piocheur	43	Namur
PERSAIN M., receveur	31	Liège
CORIN G., conducteur el.	19	»
LAHAUT L., ouvrier d'élite	14	»
MEEUWES Fr., conducteur A.R.	33	Anvers
SOMERS F., piocheur	33	»
GOVAERTS J., receveur	33	»
SUY J., conducteur el.	25	»
MOENS A., conducteur A.R.	44	Flandre Or.
DE JAEGER K., chef de dépôt 1 ^e cl.	48	Flandre Occ.
VERWULGEN R., contrôleur	37	»
DERRE Ch., receveur	32	»
DELIE L., receveur	32	»
ROELANDTS R., piocheur	23	»

LES BELLES CARRIÈRES



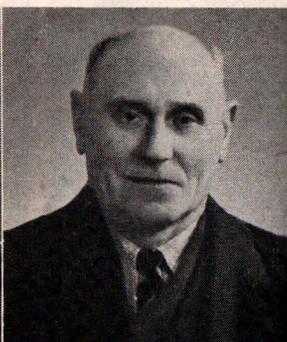
Moens A.

Est entré en mars 1912 aux Vicinaux, dans les Flandres, en qualité de machiniste et devient conducteur d'autorail en 1935 ; il compte 44 ans de service effectif.



Roelandts Ed.

Débute en 1912 au dépôt de Grimbergen, près de Bruxelles, comme piocheur. Il est un bel exemple de fidélité à l'entreprise, il a servi la S.N.C.V. pendant 46 ans.



Lizin F.

A débuté le 23 janvier 1910 comme piocheur sur les lignes du Namurois. Il fut nommé chef piocheur à Andenne.



Wauters F.

Entré le 1^{er} mai 1910 il a passé 43 années de service comme conducteur sur les lignes du Brabant.

Le Nouvel-An à l'Administration Centrale

C'est au réfectoire, orné d'une crèche et d'un sapin de Noël brillant de tous ses feux, que s'est tenue cette année la traditionnelle réunion du Nouvel-An, au cours de laquelle a lieu la remise des décorations civiques.

Dans son speech, M. le Directeur Général fit d'abord le point de l'exercice 1958. La grande année de l'Exposition universelle de Bruxelles ne fut malheureusement point pour la S.N.C.V. aussi favorable qu'on aurait pu l'espérer.

M. le Directeur Général énumère ensuite les difficultés qui seront à vaincre en 1959. Il lui semble que, pour certaines régions, il ne sera plus possible de lutter avec les moyens du bord. Dès lors, des mesures nouvelles, peut-être décevantes pour notre société après tous les efforts fournis, devront être prises.

Rappelant que cette année l'on commémorera le 75^e anniversaire de la Société Nationale, M. le Directeur Général établit un parallèle entre les conditions actuelles d'exploitation et celles d'il y a trois-quarts de siècle, parallèle dont les conclusions donnent toute la signification à ce que nous appelons les réformes de structure et font apparaître la vulnérabilité des services de transport en commun assurés par la S.N.C.V.

En conséquence, il conclut à l'effort indispensable de tous et demande à chacun d'effectuer son travail journalier avec toute la conscience professionnelle voulue.

M. le Directeur Général procède ensuite à la remise des décorations civiques.

*
**

La médaille civique de 1^{re} classe a été remise aux fonctionnaires et agents dont les noms suivent, pour 25 ans de service :

MM. Daubresse, J., Ingénieur en chef-chef de service ;
Bergerhoff, L., Inspecteur en chef ;
Montaigne, J., Chef de bureau ;
Wilmotte, A., Chef de bureau ;
Roland, H., Conducteur civil ;
Loeckx, R., Sous-chef contrôleur.

Les
PROPOS
du



Contrôleur BOUDARD

LE RECEVEUR : Est-ce que vous vous souvenez, chef, il y a une dizaine d'années, nous étions interrogés ensemble sur des questions de tramways et aujourd'hui vous me posez des colles sur le Code de la Route !

BOUDARD : Oui, les temps ont changé. Cette méthode par interrogation systématique est simple et elle a fait ses preuves puisqu'elle date de la parution d'un ordre de service général du 16-8-1949, mais aujourd'hui, il faudrait compléter cela par des procédés techniques plus modernes comme les moyens audio-visuels.

R. : La projection de photos et le son d'un commentaire ?

B. : Exactement. Le Service Général de la Sécurité les a déjà employés et je ne serais pas étonné que l'on songe à appliquer ces méthodes précisément pour la prévention des accidents-fiers : projection de vues fixes, en couleurs, montrant une situation dangereuse ou fautive, puis présentation de la manière correcte de procéder tandis qu'une bande enregistrée commente les deux cas exposés.

R. : Ce serait certes plus vivant et plus efficace qu'un effort de mémoire verbale.

B. : Tenez, je viens d'apprendre une finesse du Code qui mérite de se graver dans la mémoire de tous. Voici : un autobus a une halte à 60 m. d'un croisement de rues ; l'arrêt effectué, il arrive au bout de la rue, s'arrête un instant puis s'engage dans le carrefour en virant à gauche. A ce moment une auto venant de gauche le prend de flanc.

R. : L'autobus avait la priorité de droite, c'est l'automobiliste qui est fautif.

B. : Sur la base de l'article 15, cela semble l'évidence même. Cependant, deux mois après, nous apprenons que nous sommes condamnés.

R. : Hein ?

B. : On s'inquiète et on apprend finalement que dans son rapport à la police, l'agent des Vicinaux a déclaré et signé : « après m'être arrêté un instant au coin de la rue, je virai à gauche ». Or, du fait qu'il avait marqué un temps d'arrêt, il avait perdu sa priorité.

R. : Qu'aurait-il dû faire ?

B. : Se rappeler, mon cher, que cette déchéance est inscrite noir sur blanc dans le Code ; en effet, l'article 17 du Code de la Route stipule que le conducteur qui remet un véhicule en mouvement doit céder le passage aux autres conducteurs. Je n'ai choisi cet exemple que pour vous démontrer que le Code de la Route réserve des surprises désagréables à celui qui n'en connaît pas à fond les dispositions.

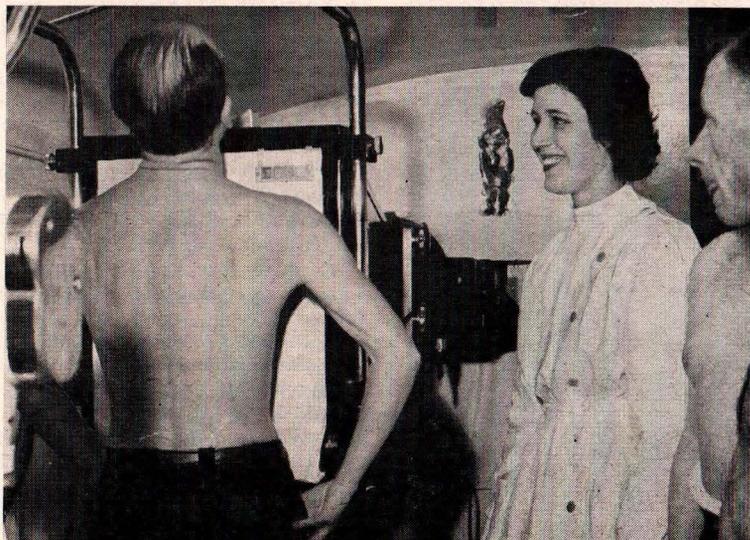
L'examen radiophotoscopique du personnel

Déjà en 1942, la direction du Groupe des Flandres avait organisé des examens radiophotoscopiques à l'intention du personnel. En 1951, les délégués du Service de Sécurité du Groupe d'Anvers demandèrent à leur assistante sociale de prendre des dispositions avec la Ligue Nationale Belge contre la Tuberculose afin de procéder également à des radiophotographies.

Depuis lors, des examens semblables ont été organisés dans les Groupes du Limbourg, de Liège, de la Flandre occidentale et à l'Administration Centrale. Récemment, c'est dans les dépôts du

Brabant que les cars spéciaux de la Ligue se sont rendus. Grâce à la mobilité de ces unités, nous avons pu rien que dans le Brabant, toucher une vingtaine de dépôts importants ; en supprimant ainsi de longs déplacements au personnel on a obtenu une participation de près de 80 p.c. de l'effectif.

La photo du sujet, prise torse nu, est projetée et sera examinée par un médecin qui, dans le calme de son cabinet, peut ainsi déceler les anomalies du cœur, des poumons et de la colonne vertébrale.



Nos décorés dans les Ordres Nationaux

ORDRES NATIONAUX

(A.R. du 24-12-1958 — Mouvement du 15-11-1958.)

Est promu Commandeur de l'Ordre de Léopold :

M. Hanappe Carl., ingénieur en chef-chef de service.

Est promu Officier de l'Ordre de Léopold :

M. Van Habost Norbert, ingénieur en chef.

Est nommé Chevalier de l'Ordre de Léopold :

M. Denis Léon-J., chef de service de 1^{re} classe.

Sont nommés Chevalier de l'Ordre de la Couronne :

MM. Valgaeren Jozef, chef de service de 1^{re} classe ;
Jackers Pierre, chef de mouvement de 1^{re} classe.

Les Palmes d'Argent de l'Ordre de la Couronne
sont décernées à :

MM. Van Hoey Gustave ; Luyckx Jules-C., chefs-receveurs ; Vivet Frans, ouvrier d'élite ; Courteville Fortuné ; Van Daele Maurice, ouvriers qualifiés de 1^{re} classe.

La Médaille d'Or de l'Ordre de la Couronne est décernée à :
MM. Leemans Edouard ; Guns Charles ; Herin Alphonse ; Raeymaekers Karel ; Verolle Jozef ; De Ridder Frans ; Puttemans Henri ; Schollaert Polydore ; Van Praet Jan ; Ide Georges, Nottebaere Jerome, receveurs ; Malaise Maurice ; Pede Emile ; Sauvage Franz ; Kempe Médard ; Ooms Adriaan ; Verschuere Frans, conducteurs ; Rampelberg Victor, piocheur ; Van Geit Séraphin, manœuvre.

Est promu Officier de l'Ordre de Léopold II :

M. Brandt Camille, chef de service de 1^{re} classe.

Sont nommés Chevalier de l'Ordre de Léopold II :

MM. Colson Adelin ; Van der Hulst Karel, chefs de dépôt de 1^{re} classe.

Remise de décorations civiques au groupe de Namur-Luxembourg

Le 23 novembre dernier, des agents partis tôt le matin de divers coins éloignés du Namurois et de l'Ardenne, ont rejoint Namur pour y recevoir la décoration civique ou la plaquette de fidélité qui leur furent remises par M. Dulieu, Directeur, entouré de ses ingénieurs et chefs de service.

SECOND SEMESTRE 1957

35 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^{re} classe.

MM. BRUYERE, D., ouvrier qualifié ;
VERLAINE, A., ouvrier de 1^{re} cl. ;
DIEUDONNE, A., conducteur ;
SIMON, J., chef receveur ;
BRANDERS, A., ouvrier d'élite ;

GERMIAT, C., receveur ;
PAUL, N., chef piocheur ;
VAN HOYE, G., conducteur méc. ;
MATHIEU, W., piocheur ;
WEBER, M., piocheur ;
BASTOGNE, A., piocheur ;
FERON, S., ouvrier qualifié ;
HOUSIER, B., conducteur recev.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^{re} classe

M. d'Hoop, A.

Médaille civique de 2^{me} classe

MM. Dieudonné, C.-G. — Falaise,
L. — Deleuse, A. — Guiot, G. — Mot-

tet, C. — Dhondt, J. — Verblest, J. —
Dubru, L. — Hemmer, C. — Damar, G.
— Charlier, E. — Schull, D.

Les agents des Vicinaux, providence des gens distraits

Le Service du Personnel du Groupe du Brabant nous a fait parvenir une liste d'agents qui, au cours de ces derniers mois, ont posé des actes de probité durant leur service.

C'est avec plaisir que nous en faisons part.

— AUSSELOOS Ed., receveur-conducteur à Tirlemont, a trouvé 3.000 F. dans son autobus.

— VANDER STEEKKEN A. receveur au dépôt de Wemmel, a trouvé un billet de 500 F. dans sa voiture.

— DEGUELLE Jos., conducteur d'autobus à Jodoigne, a trouvé dans son autobus un porte-monnaie qui contenait la somme de 1.850 F.

— VANDEN CRUYCE J., du dépôt de Wemmel a trouvé dans le tram qu'il desservait, la somme de 5.120 F. dans une enveloppe ouverte.

— G. MASSART du dépôt de Tirlemont, a trouvé une somme de 6.000 F. à Louvain.

Tous les propriétaires sont rentrés en possession de leur argent.

— DRAPPIER Henri, du dépôt de Jodoigne, a trouvé, la nuit dans la rue, une sacoche qu'il rapporta immédiatement à l'adresse trouvée à l'intérieur.

Toutes nos félicitations à ces agents qui font honneur à la S.N.C.V.



Vos vacances à Wenduine ou Coxyde

L'association « Home de Repos du Personnel de la S.N.C.V. », qui vise à procurer des vacances économiques aux membres du personnel, sans distinction de grade ou de fonction, dispose actuellement de deux homes à la mer.

Il s'agit, d'une part, du bâtiment bien connu, situé non loin du château d'eau à Wenduine, et d'un autre situé à Coxyde, avenue Dorlodot, n° 19.

Quelques mots à propos de ce dernier.

Accolé à la sous-station de la S.N.C.V., tout près d'un arrêt facultatif du tram, à 300 m. de la mer, ce bâtiment comporte trois appartements, dont chacun est composé essentiellement de :

- trois chambres à coucher, aménagées de façon coquette, et comprenant en tout trois lits à deux personnes et deux, petits lits pour enfants de moins de 6 ans ;
- une cuisine avec réchaud à gaz, chauffe-eau, grand foyer à feu continu ;
- une petite pièce ;
- une terrasse.

Nous attirons spécialement l'attention sur le fait qu'un séjour à Coxyde est **possible en toute saison**.

● Conditions générales de séjour pour les deux homes.

- Payer la cotisation (10 F) de membre de l'association.
- Introduire une demande de séjour sur le formulaire dont un exemplaire est joint au présent numéro de « Nos Vicinaux », avant les dates ci-après ; pour un séjour débutant au cours
 - des mois de **juin et juillet** : avant le 15 mai ;
 - du mois d'**août** : avant le 15 juin ;
 - des autres mois : quinze jours avant le séjour.
 Si ces dates sont dépassées, une suite favorable ne pourra être donnée que s'il reste des places disponibles, après que la répartition sur base des demandes introduites en temps voulu aura été faite.
- Pour la période des vacances scolaires, les ménages ayant des enfants en âge d'école ont la priorité.
- L'entretien des chambres et des cuisines est à charge de ceux qui les occupent.

PRIX.

IMPORTANT. — Tous les prix ci-après valent pour un séjour d'une semaine, commençant le samedi après-midi et se terminant le samedi matin suivant.

- I. — **Appartement** (à Wenduine ou à Coxyde) :
 A. Par ménage 400 F

Dispositions spéciales valant uniquement pour Coxyde.

Pour la période du **20 juin au 12 septembre**, le prix est de **600 F** et, en principe, seules les demandes pour **deux semaines** sont acceptées (1.200 F la quinzaine).

- B. Supplément :
 — par enfant non à charge 50 F
 — par personne étrangère au ménage 100 F
 C. La consommation du gaz pour le réchaud de la cuisine, l'appareil de chauffage ou le chauffe-eau est portée en compte au prix officiel.
- II. — **Pension complète** (y compris : **boisson** aux repas) à Wenduine.
 A. Par personne (de 15 ans au moins) 750 F
 Par enfant : de 11 à 14 ans 600 F
 de 7 à 10 ans 450 F
 de 4 à 6 ans 350 F
 de 2 à 3 ans 250 F
 de moins de 2 ans 100 F

B. Le repas de midi, pris sur demande le samedi, est porté en compte séparément.

C. L'occupation de chambres sans pension n'est pas autorisée.

DIVERS.

- Introduisez votre demande **avant les dates limites**.
- Un service d'autocar, entre Bruxelles et Wenduine (via Ostende pour les voyageurs se rendant de cette ville à Coxyde en tram), est organisé le samedi en cas d'intérêt suffisant. Conditions très avantageuses.
- **Pensionnés.** Pour l'hygiène de l'esprit et du corps, un séjour à la mer peut vous être particulièrement favorable. Et... vous reviendrez l'année prochaine.
- Nos prix n'ont pas varié depuis des années. Sans commentaires !

L'autobus a remplacé l'autorail Vielsalm-Lierneux

La ligne ferrée de Vielsalm-Lierneux, qui était exploitée par autorail depuis le 6 octobre 1935, a cessé toute activité en service « voyageurs » depuis le 28 septembre 1958.

De Vielsalm à Lierneux il y a 15 km 300 ; la ligne ferrée reliant ces localités, non loin des frontières allemandes et grand-ducales, était entièrement isolée, sans connexion avec une autre ligne vicinale.

La prise en considération de la ligne par l'Etat fut obtenue en 1897, mais la S.N.C.V. n'obtint la concession qu'en 1901. La ligne fut ouverte à l'exploitation « vapeur » le 23 octobre 1904.

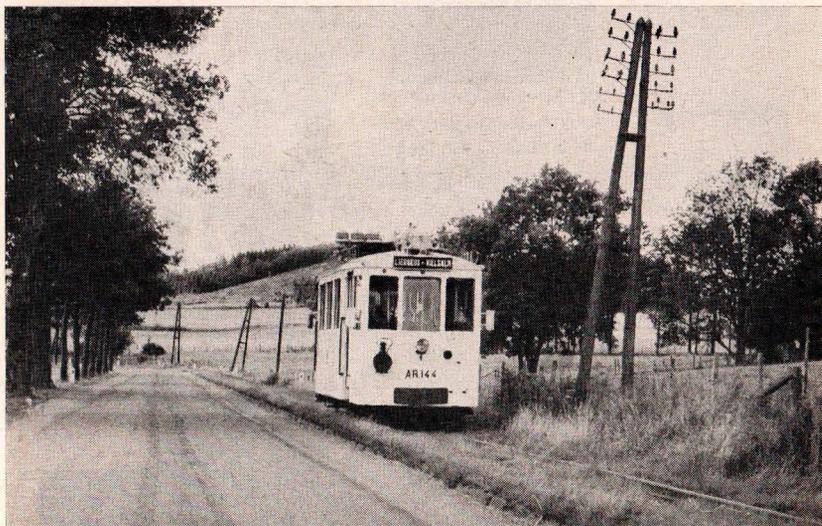
Mais cette exploitation a connu un épisode assez spécial pour qu'il en soit fait mention. En effet, le service ferré « vapeur » fut supprimé en 1932 et remplacé déjà par un service d'autobus qui fut confié à la firme R. Lange et Cie de Pépinster.

C'est un de nos agents M. Lansival, qui fut chargé de mettre l'associé de M. Lange au courant de la ligne. Il fut

autorisé temporairement à passer au service de notre fermier en compagnie d'un collègue, également pensionné, M. Monfort. L'exploitation par autobus dura environ 3 ans et demi et les autorails firent leur apparition, comme

nous l'avons dit, au début d'octobre 1935.

La photo ci-contre, due à un amateur néerlandais, M. van Dam, montre un autorail à hauteur de Salmchâteau, au mois d'août 1958.



Poste pour batteries au garage de Liège-St-Gilles

Le local de charge des batteries est normalement situé en dehors de la remise ou de l'atelier de réparation des autobus, pour les raisons exposées ci-après :

1° Craignant le gel, les batteries doivent nécessairement, par temps froid, être entreposées dans un local chauffé en permanence. Le placement des batteries dans la remise ou dans l'atelier nous obligerait à maintenir une température suffisante dans ces grands locaux, même lorsque les ouvriers ne sont pas au travail, d'où frais supplémentaires considérables.

2° Les batteries en charge émettent de l'hydrogène et de l'oxygène. L'hydrogène étant un gaz tonnant, pareil dégagement présente un réel danger.

Le local de charge doit être ventilé. Or, comme chauffage et ventilation s'opposent, cela augmente singulièrement le coût de l'opération et il y a intérêt à ce que ce local soit aussi exigu que possible.

Il convient également de tenir compte qu'un local pour batteries éloigné des bâtiments centraux donne lieu à des cheminements inutiles.

Nous avons donc cherché à créer un bloc de batteries qui puisse être installé dans un local quelconque, chauffé ou non, et fonctionner sans présenter de danger ni pour les batteries elles-mêmes, ni pour le voisinage.

1. — Stockage des batteries

Les batteries sont disposées sur des claies à rouleaux montées sur roulements, de façon à permettre un placement et un enlèvement aisés.

Sous le système, sont disposés des panneaux radiants, à raison d'un par série de cinq batteries, alimentés par un courant alternatif de 220 V.

L'alimentation, assurée par thermostat, ne se produit que :

a) si la température du local descend en dessous de 5° C ;

b) si, sur les claies à rouleaux, est placée au moins une batterie au-dessus d'un panneau radiant.

Cette dernière condition est imposée au moyen d'un interrupteur fin de course

pouvant être enclenché par le poids d'une seule batterie placée au-dessus du radiant.

2. — Bloc de charge.

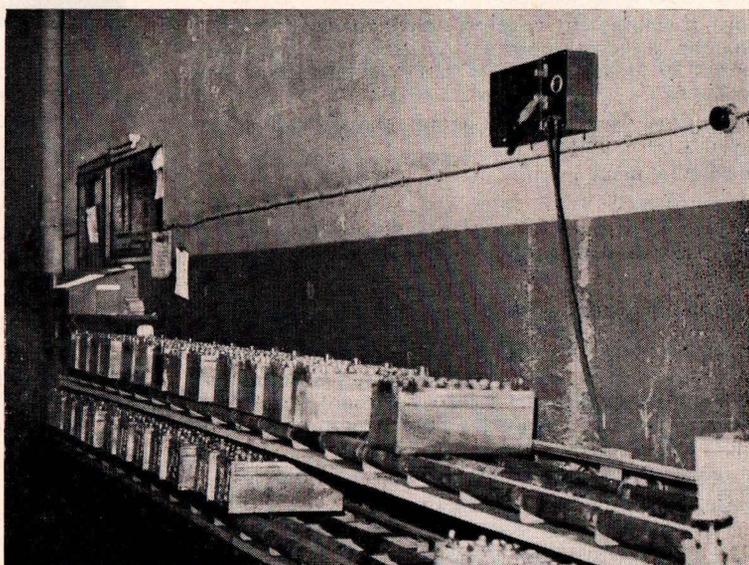
Celui-ci, placé à côté des claies, est alimenté par un redresseur sec de 24 V - 40 A permettant de charger simultanément quatre batteries.

Les batteries en charge sont enfermées dans une armoire hermétique surmontée de deux buses qui y débouchent. Une de

Avant d'enclencher le bloc de charge, l'ouvrier règle par minuterie le temps pendant lequel la batterie doit recevoir du courant. Passé ce temps prédéterminé, la batterie est automatiquement mise hors charge.

3. — Table de travail.

L'entretien de la batterie se borne à l'enlèvement des 9 éléments, à la peinture du bac au moyen d'un produit chloré, à la vidange, au rinçage des élé-



ces buses amène l'air extérieur tandis que l'autre évacue l'air chargé des gaz émis par les batteries.

Les connexions électriques sont conçues de telle façon que le groupe de charge ne peut être enclenché sans que le ventilateur le soit simultanément.

Un thermostat enclenche une résistance, placée dans la conduite d'aspiration, dès que la température de l'air arrivant au bloc est inférieure à 5° C.

Dans le bloc de charge a été prévu un second thermostat qui contrôle la température à l'intérieur du bloc. Si celle-ci dépasse 40°, le bloc chargeur est coupé.

ments et au remplissage de ceux-ci par de l'électrolyte frais.

La table de travail comprend donc simplement deux bacs de vidange. Le contenu d'un élément est vidé dans le premier bac et rincé par l'électrolyte contenu dans le second où il a décanté au préalable.

La batterie est alors remplie d'électrolyte ; les éléments remontés sont placés dans le bloc de charge où ils sont remplis d'électrolyte amené par gravitation d'un fût en plastic. A côté de ce premier fût, s'en trouve un second plein d'eau distillée.

Le remplissage de ces deux fûts se fait au moyen de deux petites pompes fixes.

4. — Caractéristiques générales.

A. — Stockage des batteries.

Claies à rouleaux de la Manutention belge.

Panneaux radiants Schreder 380 W.

B. — Bloc de charge.

Chargeur du Confort Electric et Téléphonique, 24 V - 40 A.

Chauffage air : 1000 W - Calorik.

Ventilateur 80 W. Vent-Axia.

Thermostat Satchwell, normalement ouvert, enclenché à + 5° et en dessous.

Horloge électrique Paragon, 0 à 22 h.

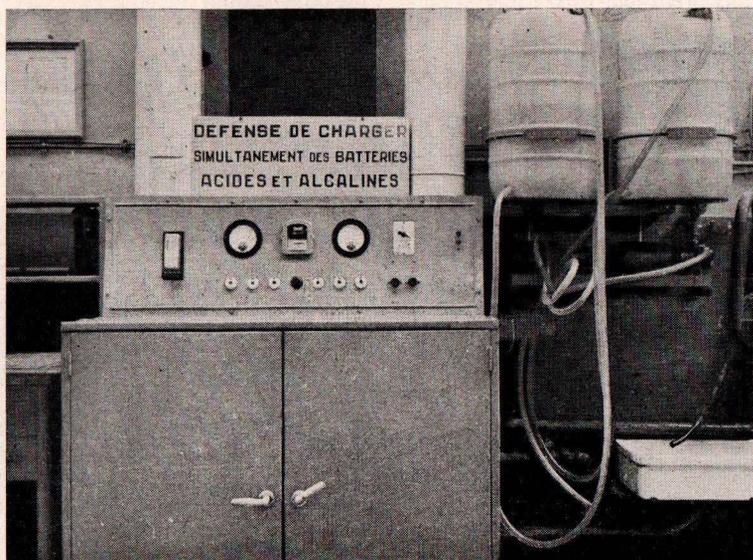
Thermostat Concordiat, NF, coupure à 40°.

Contacteurs TECO CR 16.

C. — Table de travail.

2 fûts de 80 litres, en plastic.

2 pompes Jabsco de 3/8" - 185 W.



La date de la fête de Pâques

Le printemps approche et le jour qui marque le plus cette belle saison où tout renaît à la vie, est bien Pâques, fête de la Résurrection.

En l'an 325, le Concile de Nicée décida que la commémoration de cet événement aurait lieu chaque année le premier dimanche suivant la première pleine lune après le 20 mars.

Au plus tôt, Pâques peut donc tomber le 22 mars (pleine lune un samedi 21 mars). La dernière fois ce fut le cas en 1818. Cela ne se représente pas dans notre siècle, ni dans les deux suivants.

Le 25 avril est la date ultime. Au XIX^{me} siècle, il en fut ainsi en 1886. Puis il fallut attendre 1943. Et seuls nos enfants, dans un âge avancé, fêteront Pâques un 25 avril en l'an 2038...

Il existe plusieurs manières de calculer la date de Pâques. Une de ces méthodes est exposée dans l'article ci-après.

Pour beaucoup d'entre nous, la détermination de la date de la fête pascale représente un élément un peu mystérieux, qui semble être calculé, non pas au hasard, mais d'après de savants calculs astronomiques lunaires.

Et pourtant, il existe une formule mathématique relativement simple due au génial mathématicien Gauss, qui nous permet de trouver, en général, la date-échéance de cette fête, qui tombe toujours entre le 22 mars et le 25 avril.

Rappelons que lorsque l'on divise deux nombres l'un par l'autre, et que l'on veut obtenir un résultat en nombre entier, deux cas se présentent :

- la division se fait exactement ; dans ce cas le RESTE est nul ;
 - la division ne se fait pas exactement ; dans ce cas il y a un RESTE entier.
- Ce sont de tels restes que nous allons calculer.

*
**

Considérons une année A dont nous nous proposons de rechercher la date de Pâques. A cet effet, nous devons, selon Gauss, effectuer les opérations suivantes :

Diviser A par 19 ; nous trouvons un reste a.
Diviser A par 4 ; nous trouvons un reste b.
Diviser A par 7 ; nous trouvons un reste c.

Nous calculons ensuite un nombre 19 fois a, auquel nous ajoutons 24. Ce nombre trouvé, nous le divisons par 30 ; nous trouvons un reste d (si a = 0, d sera donc 24).

Enfin, nous calculons un nouveau nombre : $2 \times b + 4 \times c + 6 \times d$, auquel nous ajoutons 5, et ce dernier nombre nous le divisons par 7, et nous trouvons un reste e.

Nous additionnons d et e. Deux cas se présentent :

1° d + e est plus petit que 10 ; dans ce cas la fête de Pâques tombe à la date (22 + d + e) mars.

2° si d + e est égal ou supérieur à 10, dans ce cas cette fête tombe à la date (d + e - 9) avril.

EXEMPLES : 1) Année 1959.

1959 divisé par 19	le reste a = 2
1959 divisé par 4	le reste b = 3
1959 divisé par 7	le reste c = 6

Nombre $19a + 24 = 38 + 24 = 62$, divisé par 30, reste d = 2.

Nombre $2b + 4c + 6d + 5 = 6 + 24 + 12 + 5 = 47$, divisé par 7, reste e = 5.

Comme d + e = 2 + 5 = 7, la fête de Pâques tombe, en 1959, au mois de mars, le 22 + 7 = 29 mars.

2) Pour 1960, nous obtenons d + e = 21 + 5 = 26. Pâques tombera donc le 26 - 9 = 17 avril.

EXCEPTIONS.

Pour les années 1954 et 2049, les calculs mènent à la date du 25 avril ; en réalité Pâques tombe ces années le 18 avril.

Si la formule Gauss donne comme résultat le 26 avril, Pâques est fêtée en fait le 19 avril. Ce sera le cas en l'an 2076.

*

**

Voilà comment, si cela vous amuse, vous pouvez calculer la date de la fête de Pâques entre les années 1900 et 2099.

Il faut pourtant noter que la formule de Gauss a une portée beaucoup plus générale, car moyennant le changement des deux constantes 24 et 5, dont nous avons parlé, on peut calculer la date de la fête de Pâques pour une année comprise dans d'autres siècles.

Mais ceci nous entraînerait trop loin, et déplorons qu'il n'existe pas de formule qui permette de connaître, à l'avance, si ce jour-là le soleil luira ou non.

R.M.

SECURITE - RESULTATS 1958 !

A la date où sont rédigées ces lignes, les résultats des concours de sécurité ne sont pas encore connus.

Espérons qu'un nouveau record puisse être enregistré.

Nous voulons néanmoins rendre hommage aux chefs de sécurité et adjoints qui ont répondu à l'appel du service général de sécurité et qui ont au cours des dernières semaines de 1958 intensifié la propagande pour la prévention.

Nous avons pu apprécier l'intérêt qu'a suscité, auprès du personnel du Mouvement surtout, l'organisation de séances de propagande dans divers groupes.

Ce sont là les véritables artisans des résultats encourageants que la société enregistre.

Qu'ils soient félicités pour l'inestimable service qu'ils rendent à leurs camarades de travail.

LE CONCOURS - RECORD

COMMENTAIRES

Vu l'abondance des matières sur la sécurité routière, la rédaction avait décidé de ne pas faire figurer le tableau du Concours-Record, mais en examinant les résultats fin décembre elle fut frappée par les excellents résultats obtenus en peu de temps par les Groupes du Brabant (15 équipes sur 19) et du Hainaut (15 équipes sur 21).

56 motos sur le tableau et cela en

plein hiver. Ce beau record ne pouvait passer inaperçu.

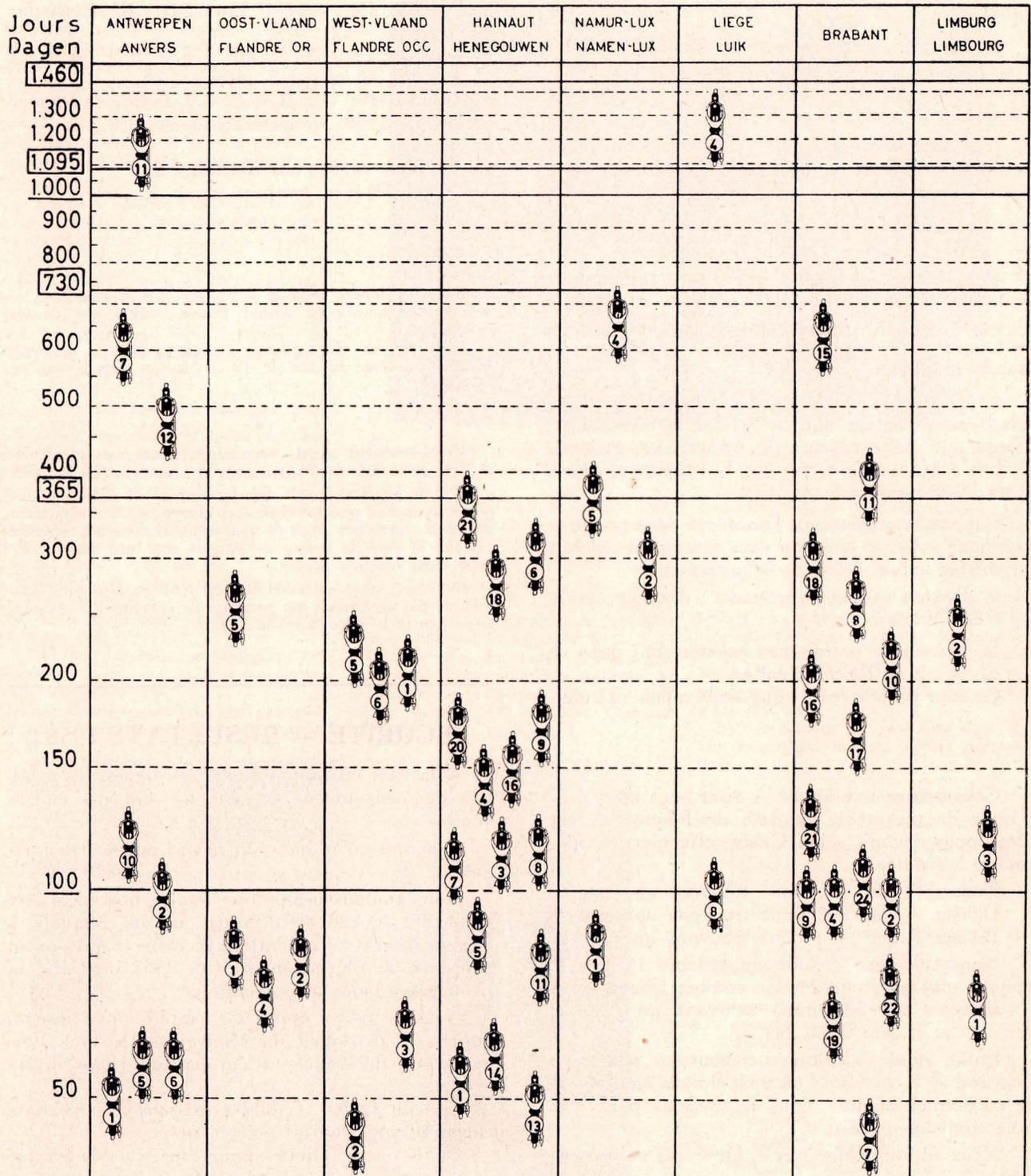
Saluons l'équipe 21 « Mouvement St. Ghislain - Roisin - Casteau - Quévy » qui a réussi à représenter enfin le Hainaut dans le peloton de tête (neuf équipes, sans accident depuis plus d'un an). Au Brabant, l'équipe 15, « Atelier Kessel-Lo » (près de 2 ans sans accident) a reçu du renfort; il s'agit du n° 11 « L.A. et S.S. Bruxelles ».

Avec une constance remarquable

l'équipe « Omal - Verlainne - Jemeppe » (Gr. Liège), fonce vers les 4 ans sans accident, malgré la pénible chute des équipes 2, 9 et 10.

A Namur, l'équipe 4 « Atelier Andenne » a franchi la ligne des 2 ans et est suivie du n° 5 « Mouvement Luxembourg huitième au classement général.

Que chacun continue le bel effort entrepris pour éviter l'accident, source de douleurs et de difficultés multiples.



COMMENT SE NOURRIR RATIONNELLEMENT ET FAIRE JUDICIEUSEMENT SON MARCHÉ

Nous avons eu l'occasion d'assister à une conférence sur l'alimentation rationnelle du travailleur qui nous a intéressés au plus haut degré (1). Aussi pensons-nous que le lecteur partagera notre opinion et dans ce but nous avons résumé ci-dessous les points essentiels.

Les Belges sont, en général, de gros mangeurs. L'histoire anecdotique nationale est là pour confirmer cette affirmation et, aujourd'hui encore, dans nos villes et campagnes, on ne peut faire plus grand honneur à l'hôtesse qu'en mangeant bien et beaucoup ! Et s'il était encore nécessaire d'étayer cette thèse, nous n'avons qu'à nous tourner vers certains de nos peintres qui ont représenté, sur leurs tableaux, des kermesses flamandes où hommes et femmes, bien de chez nous, font ripaille !

Mais la question est de savoir si notre alimentation convient en tous points ; à cela nos savants répondent que non ; « l'alimentation dans le pays », disent-ils, « laisse à désirer aussi bien au point de vue de la stricte nutrition qu'en ce qui concerne l'économie du budget familial ».

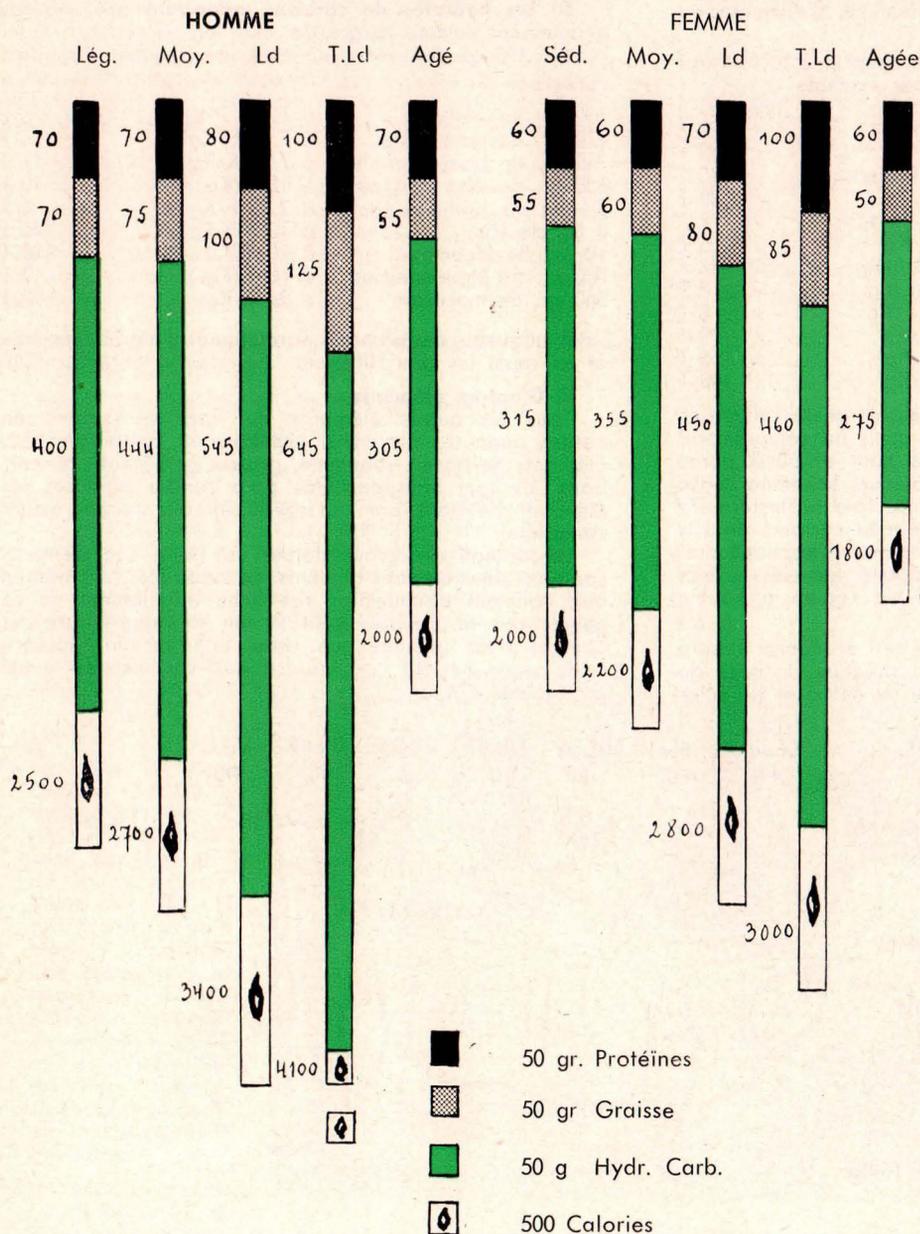
En effet, trop fréquemment, les aliments de base nécessaires ne se trouvent pas en quantités suffisantes ou dans des proportions voulues. On mange trop de ceci et trop peu de cela, et très souvent c'est au dépend de notre budget.

Donc, on ne se nourrit pas convenablement et, au surplus, l'argent est gaspillé au détriment de la santé.

Alors, comment nous nourrir ?

Demandons, à cet effet, conseil à des spécialistes qui nous disent que notre corps a besoin de « combustible » pour pouvoir fournir journellement de l'énergie et du travail. L'énergie est calculée en **calories**, tout comme nous achetons le lait par litre ou la viande par kilo. Pour un travailleur sédentaire il faut par jour **2.500 calories** et pour une femme dans les mêmes conditions 2.000 calories. Pour les travailleurs de force, ces chiffres sont naturellement plus élevés, de 3.000 à 3.400 calories (2), mais nous baserons notre exposé sur les chiffres donnés en premier lieu.

NORMES ALIMENTAIRES 1957



Explication des abréviations utilisées dans le tableau

- Lég. : Travail léger ou sédentaire.
- Moy. : Travail moyen.
- Ld : Travail lourd.
- T.Ld : Travail très lourd.
- Séd. : Travail sédentaire.
- Agé(e) : Indique le genre de calories nécessaires à une personne âgée.

1. — Normes d'alimentation.

Le tableau ci-devant donne les normes néerlandaises d'alimentation pour 1957 en fonction du travail.

Des tolérances en plus ou en moins sont possibles.

Ce tableau montre, par exemple, d'un coup d'œil les différences existant entre le régime alimentaire d'un vieillard et d'un travailleur moyen.

2. — Suffit-il pour obtenir une alimentation idéale d'assurer ce total de calories ?

La réponse est non.

Des expériences faites sur diverses personnes ont prouvé qu'une alimentation idéale du travailleur sédentaire devait effectivement atteindre les 2.500 calories en énergie, mais aussi qu'il avait besoin d'éléments d'alimentation de base et de complément comprenant notamment :

- 1 gr. d'albumine ou de « protéines » par k. de poids, soit environ ± 70 gr. ;
- 1 gr. de graisse par k. de poids, soit environ + 70 gr. ;
- 5 à 6 gr. d'hydrate de carbone par k. de poids, soit environ + 400 gr. ;
- 0,8 gr. de chaux ;
- 12 mg. de fer ;
- 5.000 unités de vitamines A ;
- 1,2 mg. de vitamines B1 ;
- 1,5 mg. de vitamines B2 ;
- 12 mg. de vitamines P.P. ;
- 50 mg. de vitamines C.

3. — En quoi consistent ces éléments d'alimentation et où les trouve-t-on ?

A) Les 2.500 calories peuvent, en théorie, être fournies par divers produits alimentaires, par exemple :

2,3 Kg de viande	à 100 F/Kg	prix 230 F
4 l. de lait	à 7 F/litre	» 28 F
0,800 Kg de from. de Holl.	à 60 F/Kg	» 48 F
30 œufs	à 2,50 F pièce	» 75 F
0,340 Kg de beurre	à 90 F/Kg	» 30 F
0,280 Kg d'huile	à 23 F le litre	» 7 F
0,300 Kg de lard frais	à 20 F/Kg	» 5 F
0,625 Kg de sucre	à 12,50 F/Kg	» 8 F
3 Kg de pommes de terre	à 2,75 F/Kg	» 8 F
1,100 Kg de pain	à 7,50 F/Kg	» 8 F
0,800 Kg de pâtes	à 24 F/Kg	» 19 F
5,5 Kg de fruits	à 10 F/Kg	» 55 F
10 Kg de légumes	à 10 F/Kg	» 100 F

Notre alimentation ne peut se contenter d'utiliser qu'un seul de ces produits parce qu'ils ne comprennent pas tous les éléments repris plus haut et aussi parce qu'on se fatiguerait de manger toujours la même chose et parce que notre estomac et notre foie protesteraient violemment ! Peut-être aussi parce que certains de ces aliments reviendraient trop chers, comme il apparaît clairement par ce tableau qui ne donne que les « prix moyens », car ceux-ci varient d'une région à l'autre et suivant les saisons.

B) L'albumine ou « protéines » sert à réparer l'usure de notre corps. Elle est comme la structure de base de notre corps et peut être comparée au béton et à l'acier

servant à la construction des gratte-ciel. Les 70 gr. de protéines indiqués dans le premier tableau se trouvent dans :

2 l. de lait	à 7 F/litre	prix 14 F
2 l. de lait battu ou lait écrémé	à 6 F/litre	» 12 F
2 l. de yoghourt	à 13 F/litre	» 26 F
½ Kg de fromage blanc	à 16 F/litre	» 8 F
10 œufs	à 2,50 F pièce	» 25 F
400 gr. de viande	à 100 F/Kg	» 40 F
200 gr. de viande fumée	à 140 F/Kg	» 28 F
400 gr. de poisson	à 40 F/Kg	» 16 F

Mais ces aliments contiennent aussi d'autres matières dont nous ne parlerons pas, mais vous consièrez à nouveau que les prix de revient sont très différents.

C) **Graisse.** La graisse agit comme apporteur de calories et ne devra être augmentée qu'en cas de travail lourd. Nous trouvons nos 70 gr. de graisse dans :

85 gr. de beurre	à 90 F/Kg	prix 8 F
85 gr. de margar. vitam.	à 24 F/Kg	» 2 F
175 gr. de crème de lait	à 70 F/litre	» 12 F
70 gr. d'huile	à 23 F/litre	» 2 F
80 gr. de graisse de lard	à 20 F/litre	» 2 F
175 gr. d'huile de palme		

Tous ces éléments contiennent également d'autres éléments et ici aussi les prix varient beaucoup.

D) **Les hydrates de carbone apportent** des calories exactement comme la graisse.

Les 400 gr. d'hydrate de carbone peuvent être procurés par :

400 gr. de sucre	à 12,50 F/Kg	prix 5 F
870 gr. de pain blanc	à 7,50 F/Kg	» 6 F
930 gr. de pain complet	à 7,50 F/Kg	» 7 F
650 gr. de flocc. d'avoine	à 15 F/Kg	» 10 F
2,1 kg de pommes de t.	à 2,75 F/Kg	» 6 F
4 Kg de fruit	à 10 F/Kg	» 40 F
10 Kg de légumes	à 10 F/Kg	» 100 F
850 gr. de légumineuses	à 10 F/Kg	» 8 F
560 gr. de macaroni	à 24 F/Kg	» 13 F

A nouveau, ces aliments contiennent d'autres éléments et ici aussi les prix diffèrent.

E) D'autres éléments.

Tous les autres éléments qui sont nécessaires en petites quantités servent à **accélérer** la combustion des éléments de base : albumine, graisse et hydrate de carbone. Ils sont indispensables pour rendre efficaces les éléments de base par un travail interne excessivement compliqué.

Le tableau ci-dessous donne une idée des éléments contenus dans certains aliments. Le signe plus (+) indique que l'aliment en question est riche en élément de ce genre, par le double point (:) on a indiqué que cet aliment n'est présent que dans une certaine mesure et le signe négatif (—) montre que cet élément y est pratiquement nul.

SOURCES	Chaux mg.	Fer mg.	Vit. A g.	Vit. B1 g.	Vit. B2 g.	Vit. PP mg.	Vit. C mg.
1° LAIT	+	—	+	:	+	—	—
FROMAGE BLANC	+	—	:	—	:	—	—
FROM. HOLL.	+	—	+	—	:	—	—
ŒUFS	:	+	+	:	+	—	—
VIANDE	—	+	—	:	:	+	—
FOIE	—	+	+	+	+	+	+
VIANDE FUMÉE	—	+	—	:	:	+	—
POISSON	—	:	—	—	—	+	—
2° CRÈME	—	—	+	—	—	—	—
MARGAR. VIT.	—	—	+	—	—	—	—
HUILE	—	—	—	—	—	—	—
LARD GRAS	—	—	—	—	—	—	—
NOIX DE COCO	—	:	—	—	—	—	:
3° SUCRE	—	—	—	—	—	—	—
PAIN	—	+	—	+	—	+	—
PÂTES	:	+	—	+	:	+	—
POMMES DE TERRE	—	+	—	+	+	+	+
FRUITS	—	+	+	+	+	+	+
LEGUMES	+	+	:	:	:	:	+
FARINEUX	—	+	—	:	:	+	—

4. — Comment nous nourrir pour rester bien-portants ?

Rechercher ce que chacun de ces aliments contient encore et dans quelles proportions nous mènerait trop loin. Nous nous contenterons donc de citer quelques règles qui nous ont été données par des diététiciens.

Nous constatons qu'en opposition avec les albumines, qui sont de véritables aliments de réparation et qui ne doivent pas être augmentées, les graisses et les hydrates de carbone fournissent **les calories**.

Donc avec un travail **lourd** il faut uniquement augmenter la graisse et les hydrates de carbone ; combien de fois ne voit-on pas que des travailleurs de force croient devoir manger plus de viande que ceux qui ont un travail léger.

- Aucun genre d'aliment ne semble apporter **tous** les éléments indispensables et **ne doit donc être consommé seul**.
- Un usage combiné d'albumine et d'aliments apportant principalement de la graisse et des hydrates de carbone reste indiqué. Les divers aliments doivent être complétés par une variété adéquate des trois groupes **d'aliments principaux**.

Ce n'est que par une variation convenable, effectuée sur cette base, qu'une nutrition parfaite pourra être assurée.

Si ces règles ne sont pas appliquées alors on en arrive fatalement à une déficience alimentaire et aussi à des symptômes de maladies qui, à leurs débuts toutefois, ne sont pas toujours attribués à une mauvaise alimentation et qui sont aussi, de ce fait, mal soignés.

Exactement comme un moteur a besoin du carburant qui convient, de l'huile qui convient, du courant électrique qui convient et dans la proportion exigée, notre corps exige la quantité d'alimentation qui convient. Et il n'y a pas de doute que le moteur humain est quelque peu plus compliqué qu'un moteur d'automobile ! Aussi, veillons au carburant et au reste.

En général, on peut conseiller d'appliquer les règles d'alimentation suivantes :

- Prenez plus de lait et de fromage maigres ;
- Mangez plus de pain complet ;
- Mangez plus de pommes de terre et de légumes ;
- Les rations de fromage et de lait méritent d'être augmentées parce qu'elles apportent de l'albumine et qu'en plus elles constituent les seules sources de chaux dont l'organisme a absolument besoin. Les déficiences en vitamines B, si fréquentes chez les Belges, sont évitées en enrichissant le menu journalier d'un 1/2 litre de lait écrémé ou la quantité correspondante de fromage maigre ;
- La ration de pain complet doit être augmentée, car le pain de pur froment contient plus du double de vitamines B1, B2, F, et P.P. que le pain blanc ordinaire. Ces éléments sont nécessaires à l'assimilation. L'apport de cellulose, grâce au pain complet, est aussi intéressant pour combattre la constipation opiniâtre ;
- La ration journalière en légumes et pommes de terre

doit être augmentée, afin d'assurer un apport en vitamines, en sels et même en cellulose.

5. Quelles fautes devons-nous éviter de faire en nous nourrissant :

Dans notre pays, on mange plus souvent trop que trop peu, surtout en ce qui concerne certains aliments. Des spécialistes en nutrition ont énoncé, à ce sujet, quelques règles importantes.

- On mange trop de pain blanc et de pâtisserie ;
- On aime trop les friandises.

Ces aliments contiennent **trop** de calories et provoquent l'obésité, accompagnée fatalement de durcissement des artères (artério-sclérose), hypertension, diabète, faiblesse cardiaque, constipation et amènent une moindre résistance aux maladies..

- Une consommation copieuse de graisse, en particulier de graisses animales, est à déconseiller pour les raisons ci-dessus.
- Le pain blanc et la pâtisserie sont complètement exempts de vitamines B1, B2 et PP. et ne représentent donc pas des aliments complets, au surplus, ils favorisent la constipation.
- Même l'usage abusif du sucre est à déconseiller parce qu'il prédispose à la carie dentaire, cet aliment est complètement « déséquilibré » parce qu'il est dépourvu de chaque élément de protection et particulièrement parce qu'il freine l'appétit.

6. Le budget familial et l'alimentation rationnelle.

Les menus qui reviennent le plus cher ne sont pas pour autant les meilleurs, bien au contraire. Examinons encore quelques aliments de près.

a) La pomme de terre.

La pomme de terre est bien l'aliment le meilleur marché, tout en étant des plus complets.

En effet, pour 1 F. de pommes de terre, on obtient :

1/7	des besoins journaliers	en calories ;
1/8	»	en albumine ;
1/4	»	en hydrate de carbone ;
1/2	»	en fer ;
1/2	»	en vitamines B1 et PP.

et le double de besoin en vitamines C.

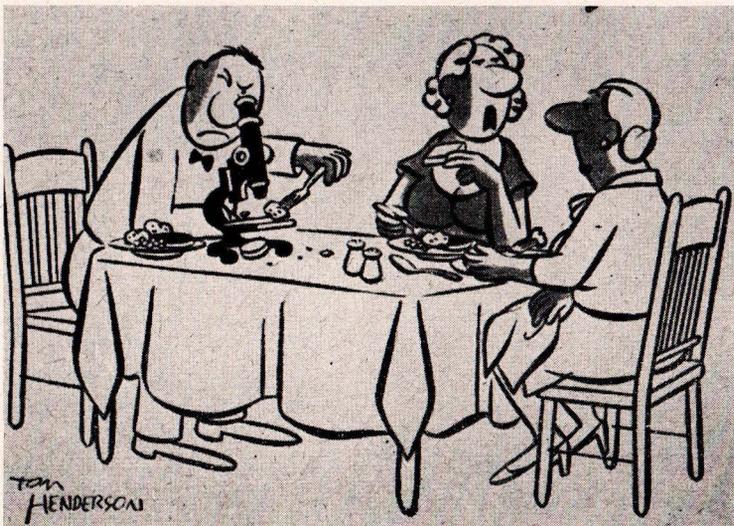
b) Le lait.

1/2	des besoins journaliers	en albumine ;
1/2	»	en graisse ;
1/10	»	en hydrate de carbone ;
la ration complète journalière en chaux ;		
1/20	des besoins journaliers	en fer ;
1/3	»	en vitamines A et B1 ;
4/5	»	en vitamine B2.

Le lait est l'aliment le meilleur marché pour son apport en protéines. Le fromage blanc, le lait écrémé et le lait battu sont également à conseiller car ils contiennent les mêmes éléments nutritifs, sauf les corps gras.

Les légumes sont les aliments indiqués pour ceux qui veulent maigrir car ils contiennent peu de calories. Par contre, ils assurent un apport important de vitamines et ils sont aussi recommandables pour l'hygiène intestinale.

Les légumes cuits sont également sains à condition d'être bien préparés.



Mon mari ne mange pas n'importe quoi !

Les légumes mis en boîte dans de bonnes conditions offrent les mêmes avantages que les autres.

7. Encore quelques renseignements utiles.

On ne peut déduire de ces renseignements que les aliments de moindre valeur nutritive doivent être écartés, au contraire, le changement est nécessaire et certains aliments peuvent, dans divers cas, être recommandés, compte tenu d'autres facteurs que ceux que nous avons en vue ici.

- Le fromage dur est comparable en valeur nutritive au fromage blanc.
- Le pain blanc est meilleur que la crème.
- Une orange vaut un pamplemousse.

- Un pamplemousse est meilleur que des raisins pauvres en vitamines C.
- Du gruau d'avoine est égal à du pain gris.
- Du pain gris est meilleur que du pain blanc.
- Le beurre équivaut à de la margarine végétale.
- La margarine végétale est meilleure que le saindoux.
- Le poisson vaut la viande.
- La viande est meilleure que du lard.
- Le lait battu vaut le lait écrémé.
- Le lait écrémé est plus riche qu'un mélange moitié lait entier, moitié eau.

8. Alimentation rationnelle pour chaque jour.

Une alimentation rationnelle demande qu'on consomme chaque jour un élément indiqué dans chacune des cases.

Aliment de protection	Contenance	Exemple
Viande Poisson Oeufs	Fe PP Albumine	viande 100 gr.
Lait Fromage	Ca B 2	0,60 l. de lait
Beurre Crème Margarine vitaminée	Vit. A Graisses	70 gr. de marg. vit.
Pain complet	B 1 (calories) PP. albumine Fe Hydrate carbone	400 gr. de pain gris
Pommes de terre	Vit. C PP Hydrate de carbone	400 gr. de pommes de terre
Légumes Fruits	carotène Hydrate de carbone	250 gr. légumes 100 gr. de fruits

En comparaison avec la viande et le lait, qui ont toujours été reconnus comme très nourrissants, on constate que les pommes de terre, les légumes, les fruits et le pain brun ne sont pas à dédaigner.

Ils contiennent un pourcentage élevé de nos besoins quotidiens dans les divers aliments de base.

9. Budget d'alimentation.

Les données précédentes permettent d'élaborer un budget très approximatif pour un travailleur sédentaire (2.500 cal.).

100 gr. de viande	10,— F.
0,600 l. de lait	4,20 F.
30 gr. de fromage	1,80 F.
40% matière grasse	
50 gr. margarine vitaminée	1,20 F.
400 gr. de pain brun	3,— F.
40 gr. de féculents	0,80 F.
400 gr. pommes de terre	1,10 F.
70 gr. de sucre	1,— F.
250 gr. de légumes	2,50 F.
100 gr. de fruits	1,— F.
	26,60 F.

Pour les travailleurs de force le budget alimentaire devrait être composé comme suit :

100 gr. de viande	10,— F.
0,8 litre de lait	5,60 F.
30 gr. de fromage à 40%	1,80 F.
70 gr. margarine vitaminée	1,70 F.
600 gr. de pain brun	4,50 F.
40 gr. de féculents	0,80 F.
600 gr. pommes de terre	1,70 F.
70 gr. de sucre	1,— F.
250 gr. de légumes	2,50 F.
100 gr. de fruits	1,— F.
	30,60 F.

10. La clé d'une alimentation rationnelle (1).

Notre alimentation exige des protéines qui sont apportées par la viande et les produits laitiers, des graisses fournies par les corps gras et des hydrates de carbone données par le pain, les farineux, les légumes et les fruits.

Il faut considérer que dans un budget ménager : plus d'un $\frac{1}{3}$ servira à l'achat de lait, fromage et viande, plus d'un $\frac{1}{3}$ servira à l'achat de légumes, fruits, pain et féculents.

moins d'un $\frac{1}{3}$ servira à l'achat de corps gras.

Pour chacun de nos trois repas habituels, il convient de prévoir les trois éléments de base suivants :

- la quantité nécessaire de lait ou de ses dérivés ;
- la quantité prévue de graisse sous forme de margarine vitaminée ;
- des farineux notamment sous la forme de pain complet, à quoi il convient d'ajouter un complément sous trois formes possibles ;
- viande — poisson ou oeufs ;
- fromage ;
- des légumes et des fruits.

Cet exposé montre combien est grande l'importance de l'alimentation et pour la santé de chacun et pour l'équilibre du budget familial.

MÈRES DE FAMILLE :

Que ces conseils puissent vous inciter à servir aux membres de votre famille une nourriture saine et appropriée pour le bien de tous.

Le Service Général de Sécurité, d'Hygiène et d'Embellissement des lieux de travail.

- (1) Conférence donnée à Anvers par le professeur Dr. G. Verdonck de l'Université de Gand, à l'occasion de l'Exposition « L'Alimentation du Travailleur », le 12 décembre 1957.
- (2) Professeur C. den Hartog, La Haye.