

BRUGGE X

G.P.P./4/340

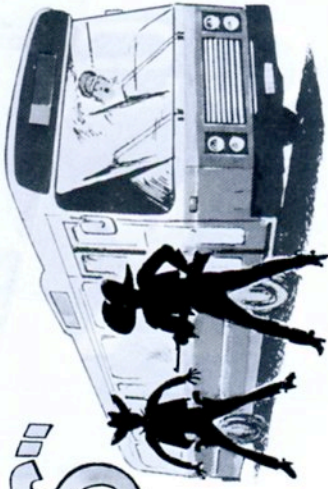
nos

VICINAUX

Bimestriel n° 245 novembre - décembre '86



Les "DESPERADOS" de la ligne X



Dans le cadre de l'année européenne de la sécurité routière, et plus spécialement de la campagne consacrée à l'enfant, la S.N.C.V. a réalisé, en collaboration avec le conseil supérieur de la sécurité routière, une bande dessinée destinée aux écoliers. Son créateur : le dessinateur Linck.

Son titre : «les desperados de la ligne X», intitulé choc, comme l'est d'ailleurs cette statistique de Via Secura : tous les jours, un enfant de moins de 14 ans est tué sur la voie publique.

Le fond et la forme

Pour les promoteurs de cette campagne de sensibilisation, il s'agissait de résoudre l'équation : amusement + intérêt = éducation. Or, tout le monde sait l'importance prise par l'image dans notre vie quotidienne. Par ailleurs, le succès croissant que connaît la bande dessinée est indéniable. Il semblait donc logique d'utiliser ce support pour apprendre à nos écoliers à veiller au mieux à leur sécurité.

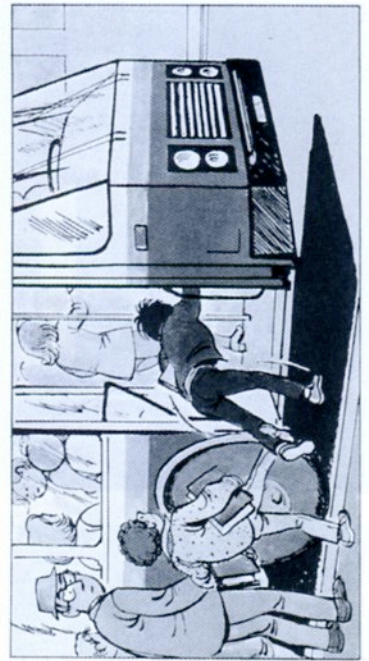
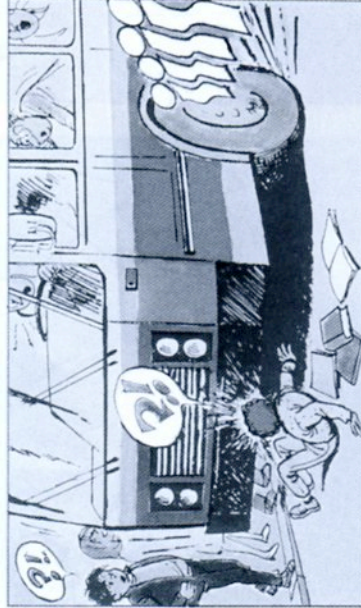
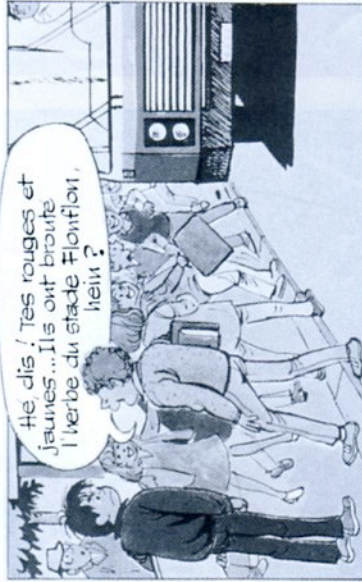
L'usage d'un transport en commun peut être en effet générateur de risques, compte tenu de la distraction ou du comportement des plus jeunes.

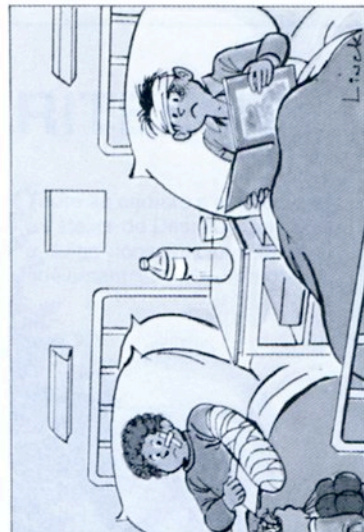
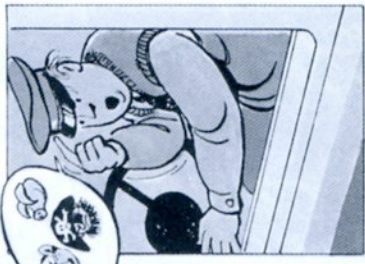
Les trois planches qui composent cette aventure stigmatisent les attitudes inconscientes de certains écoliers : bousculade au moment où le bus effectue l'arrêt, accroche-pied lors de la montée dans notre véhicule, poussées en cours de trajet, inattention lors de la traversée de la voie publique, alors que la vue est masquée...

Objectifs recherchés

Comme nous l'avons déjà signalé, il convient avant tout d'éduquer nos jeunes utilisateurs. Mais l'avis de nos préposés est également d'importance : quotidiennement confrontés à de tels comportements, ils sont particulièrement qualifiés pour mieux nous permettre de cerner, grâce à leurs précieux conseils, les problèmes de sécurité qui se posent et les solutions à y apporter.

La Société Nationale souhaitait donc connaître leur avis au sujet de cette action ainsi que sur d'autres thèmes relatifs à la sécurité routière. C'est ainsi qu'un questionnaire très détaillé a été distribué à nos conducteurs. Nous ne manquons pas de vous faire part des principaux résultats et commentaires de cette enquête interne dans un prochain numéro. ■







Je tiens à exprimer aux membres du personnel de la SNCV, ainsi qu'à leurs familles, mes vœux les meilleurs pour l'année nouvelle.

Je suis convaincu qu'ensemble, nous pourrons continuer à œuvrer pour le bien-être du pays tout entier et que nous surmonterons les difficultés inhérentes à notre époque.

Mes plus cordiales pensées vont également à nos chers pensionnés.

Que 1987 vous apporte la réalisation de tous vos souhaits.

C. HENRARD,
Directeur général

QUELQUES RETRAITES BIEN MÉRITÉES

ADMINISTRATION CENTRALE

M. L. Collins, inspecteur en chef

Docteur en droit et licencié en notariat, M. L. Collins entame sa carrière professionnelle au barreau puis, en 1951, rejoint ce qui s'appelle encore le Congo belge. Il y restera jusqu'en 1959. De retour au pays, il se réinsère au Ministère des Communications où il deviendra directeur du service du permis de conduire. Le 1.6.1974, il entre à la Société Nationale et occupe le poste laissé vacant par M. Houyet, admis à la retraite.



Nommé inspecteur principal le 1.9.1974, il accède au grade d'inspecteur en chef le 1.10.1981 et c'est à ce titre qu'il dirige le service des assurances et du contentieux. Sa philosophie ? Les fables de La Fontaine et l'évangile sont, dit-il, ses ouvrages de référence. S'il aborde le travail avec sérieux, il ne se départit jamais d'un sens certain de l'humour.

Les loisirs de M. Collins sont essentiellement consacrés à l'étude de l'espagnol. C'est pourquoi il compte oeuvrer, dans la mesure de ses possibilités, à l'amélioration de l'intégration des immigrés espagnols dans la région liégeoise. Nous ne pouvons que lui souhaiter de mener cette noble tâche à bien.

M. J. Devuyst, inspecteur principal-adjoint

Entré à la Société Nationale en tant que commis le 1.1.1942, M. Jean Devuyst est affecté au service construction-contrôle du matériel fixe, où il effectue diverses tâches administratives et comptables.



Rédacteur le 1.1.1945, il rejoint quelques années plus tard le service des achats, nouvellement créé, où il est nommé sous-chef de bureau le 1.1.1951.

Il passe alors au service des assurances, où il est promu chef de bureau le 1.1.1960, et devient le premier adjoint de M. Konings.

M. Devuyst est chargé de la conduite du personnel de ce service, et participe à l'élaboration et à la rédaction de manuels de gestion, véritables ouvrages de référence décrivant par le menu le travail à accomplir par les gestionnaires et les connaissances de base à acquérir en matière d'assurance. Discipliné, compréhensif et impartial, il ne cède pas aux nombreuses tentations émaillant la vie de bureau : résignation et impatience lui sont en effet inconnues. Il est nommé inspecteur technique le 1.6.1978 et inspecteur principal-adjoint le 1.11.1980.

Lorsqu'on l'interroge sur sa carrière, conforme à ses espérances, précise-t-il d'emblée, M. Devuyst ne peut s'empêcher d'évoquer la grande mais aussi la petite histoire des vicinaux.

S'il a été marqué par la forte personnalité de ses chefs de service (MM. Robin aux achats et Konings au contentieux), il ne reste pas moins très attaché à la glorieuse épopee de «l'Entre-Nous», l'amicale des agents de l'administration centrale, dont il

fut directeur des fêtes. Les anciens se souviennent d'ailleurs avec émotion de ces revues, bals et autres représentations qui connaissaient à l'époque un succès considérable. Il aime également à rappeler qu'il a remporté le championnat intervicinaux de balle pelote, organisé dans l'immédiate après-guerre.

Ses projets ?

Il compte bien assouvir sa passion de l'histoire et de la littérature, mais il aimerait surtout faire découvrir aux visiteurs la basilique de Koekelberg, qu'il connaît bien (il fait partie de la chorale depuis de nombreuses années).

Que lui souhaiter de plus, sinon de voir ses rêves se réaliser ?

GRUPE D'ANVERS

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

M. Remy Brouwers est entré à la Société Nationale le 16.9.1942, au dépôt de Zurenborg.

Commis de 1ère classe, chef de service de 2° classe puis lauréat de l'examen de chef de bureau, il dirigea à partir du 1.7.1981 les services administratifs du groupe d'Anvers en qualité de chef de service de 1ère classe.

M. J. Crols, chef de service de 2° classe

M. J. Crols a débuté sa carrière le 23.10.1945, en tant qu'aide-commis, à Zurenborg. Successivement promu commis de 2° puis de 1ère classe, il occupa, à partir du 8.2.1977, la fonction de rédacteur au service comptabilité, pour y être nommé chef de service de 2° classe 4 ans plus tard.

GRUPE DE FLANDRE ORIENTALE

M. J. Bonny, contremaître de 1ère classe

Entré en service à Destelbergen, le 16.4.1945, en qualité d'appointé, M. J. Bonny a régulièrement gravi les échelons de la hiérarchie pour être finalement promu contremaître de 1ère classe le 01.02.1970.

Toute sa carrière s'est déroulée à l'atelier de Destelbergen, où il a dirigé consciencieusement et fidèlement la division moteurs.



Il s'est d'ailleurs adapté avec succès aux technologies les plus modernes.

GRUPE DE FLANDRE OCCIDENTALE

M. A. Vercruysse, chef de mouv' de 2ème classe

Entré en service en 1945 en qualité d'agent temporaire, M. Vercruysse devient conducteur receveur AB en 1959.



Promu contrôleur le 1.1.1962 et chef de mouvement de 2ème classe le 1.7.1966, il est attaché au dépôt de Knokke où il fait preuve d'un sens certain du devoir et des responsabilités. A l'occasion de sa mise à la retraite, une cérémonie intime a été organisée en son honneur à notre maison de vacances Zon-nebloem à Nieuport.

Nous souhaitons à nos anciens collègues de pouvoir encore longtemps bénéficier d'une heureuse retraite. ■

NOUVELLE GESTION COMMERCIALE À LA S.N.C.V.



Allocution de M. le Directeur général.

Le 27 octobre 1986, une très importante conférence de presse annonçait le lancement — dès le 1er janvier 1987 — d'une nouvelle politique commerciale à la S.N.C.V.

Assistaient notamment à cette conférence, M. De Croo, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur, les plus hauts dirigeants de notre société et de nombreux journalistes de la presse écrite et télévisée.

LES LIGNES DE FORCE LES OBJECTIFS

Après un bref discours de bienvenue prononcé par MM. Denison et Breynne, respectivement président et vice-président du conseil d'administration, M. le Directeur général Henrard a pris la parole et a brossé un rapide portrait de notre société. Le voici résumé en quelques chiffres :

- nous transportons annuellement 270 millions de voyageurs ;
- cette tâche s'effectue pour 20 % en milieu urbain et 80 % en milieu rural ou interrurbain ;
- nous employons 6.650 personnes, dont 4.300 chauffeurs.

M. Le Directeur général s'est ensuite attaché à montrer l'importance vitale pour la S.N.C.V. d'offrir à sa clientèle un produit répondant à la demande.

Après avoir rappelé les investissements consentis par la société ces dernières années (matériel roulant, carte Z et carte Z magnétique notamment), il a pu dégager les lignes de force de notre nouvelle politique commerciale, qui se base sur un système permanent d'amélioration de notre exploitation :

1°) la **satisfaction maximale** des besoins de la population en matière de transport public, et ce en lui offrant un **service de bonne qualité, fiable** et surtout **adapté à la demande**.

2°) la réalisation de ce premier objectif avec un recours minimal à l'intervention de l'Etat ;

3°) la réalisation de ces deux premiers points en concertation et en collaboration avec les autres sociétés de transport public.

M. le Directeur général s'est d'ailleurs montré résolument optimiste quant au succès de cette audacieuse politique (il s'agit en réalité d'une toute nouvelle philosophie de fonctionnement) : elle correspond en effet aux exigences économiques de notre époque et du futur et, de plus, les quelques sondages de sensibilité déjà effectués montrent un intérêt certain, voire de l'enthousiasme pour cette grande opération de dynamisation.

LA SUBSTANCE

M. Keygnaert, directeur commercial et du personnel, a ensuite démontré que rentabilité et satisfaction de la clientèle n'étaient pas du tout des objectifs contra-

deux de nos collègues à expliquer à l'assistance des cas vécus «sur le terrain».

Mme Vanackere nous a présenté la situation dans la région située à l'ouest de Gand (lignes Gand-Nevele-Ruiselede et Tielt-Aalter) ; quant à M. Dubois, il a illustré le cas du Condroz (lignes Liège-Ouffet, Liège-Clavier, et Huy-Hamoir). Il existe, dans ces deux régions, une demande potentielle considérable. Or, les lignes actuelles ont le désavantage de disperser l'offre, leur trajet comportant trop de détours. La durée excessive d'un voyage est donc un facteur de découragement pour notre clientèle. Que va-t-on faire ? Tout simplement «redresser» les itinéraires, voire créer de nouvelles lignes, simplifier les voies de pénétration dans les villes et demander la collaboration des S.T.I. locales.

Concrètement, cela représente pour la S.N.C.V. une économie de 9 millions pour la région située à l'ouest de Gand et de 18 millions pour le Condroz, et pour nos

que. Elle a fait procéder à des études de marché approfondies, elle a épluché les statistiques de l'I.N.S. et demandé à de nombreux enquêteurs de parcourir ses lignes.

Ces enquêtes nous permettent de déterminer très précisément le profil de nos lignes et donc, de choisir la meilleure solution à y apporter pour les rentabiliser. Plusieurs cas peuvent se présenter.

1°) Si le marché est limité

Nous avons alors deux sortes de lignes : celles où le potentiel de croissance est faible ou nul (il nous faudra alors désinvestir) ; celles où ce potentiel est plus intéressant. Là, nous devons mettre en place des adaptations qui nous permettront d'accroître notre marché.

2°) Si le marché est important

Deux possibilités se présentent également : les lignes où l'offre correspond à la demande (nous devons les maintenir) et celles qui tournent à plein rendement mais où une demande potentielle supérieure existe. Là, nous allons investir, **grâce aux économies réalisées sur nos lignes faibles**.

Nous sommes convaincus que les mesures envisagées ne pourront qu'accroître et fidéliser notre clientèle !

D'autre part, à l'échelle nationale, les actions entreprises nous permettront de dégager, en 1987, près de **600 millions de francs**.

M. Herman De Croo ne voulut pas être en reste. Il remercia la S.N.C.V. et son Directeur général pour les efforts tendant à améliorer la satisfaction de la clientèle avec des moyens financiers plus réduits. Il rappela également la réalité de la concertation entre les S.T.I. et la S.N.C.V.

Et enfin, après avoir brièvement abordé l'épineux problème des transports scolaires, il annonça que les tarifs des transports en commun **n'augmenteraient pas en 1987**.

De bien bonnes nouvelles décidément !



M. Keygnaert durant son exposé.

dictoires. Il a particulièrement insisté sur l'essence même de notre nouvelle gestion : réorienter les dépenses et les investissements. Plutôt qu'une démonstration d'économie théorique, il a invité

voyageurs un gain de temps considérable.

Il est évident que la Société Nationale ne s'est pas lancée tête baissée dans cette nouvelle politi-

4^{me} journée train-tram-bus : **UN TRIOMPHE**

La quatrième journée de promotion des transports publics, organisée le 5 octobre 1986, a connu un incroyable succès populaire. Selon les estimations, plus de 115.000 personnes ont fait, ce jour-là, usage des transports en commun en Belgique, ce qui représente une augmentation de plus de 7.000 unités par rapport à l'an dernier.

Il faut dire que le prix du parcours — 260 F en seconde classe et 390 F en première — était particulièrement avantageux. Tôt le matin, encouragés par le beau temps, de nombreux voyageurs se pressaient déjà, qui dans les gares, qui aux points d'arrêt de bus ou de tram.

Où allaient-ils ?

Signalons d'emblée que, tout comme l'an dernier, les Flamands ont volontiers visité les Ardennes, alors que les Wallons se sont massivement rendus dans le nord du pays. Quelques résultats chiffrés montreront sans doute mieux le véritable engouement du public pour cette journée exceptionnelle. 6.000 personnes ont visité Dinant ; Durbuy et Annevoie affichaient complet. A midi, Bruges comptait déjà 20.000 visiteurs, dont la plupart a poursuivi sa route vers le littoral ; ils seront 24.000 à quitter Ostende dans la soirée...

Notre société avait naturellement fait un gros effort pour transporter un maximum de voyageurs dans les meilleures conditions possibles. Le taux d'occupation de nos véhicules a été tout à fait remarquable, notamment à la côte (la fréquence de passage de nos convois avait été renforcée) et



Bruges Prov. de Fl. Occ.. : Vue des «canaux».

dans les Ardennes : nos lignes vers Durbuy, Annevoie (déjà cités plus haut), Maredsous et Chevetogne, par exemple, ont connu un grand succès.

Enfin, fait relativement nouveau, l'intérêt de la clientèle étrangère s'est également manifesté pour

cette journée de promotion. De nombreux Français sont ainsi entrés en Belgique via Courtrai ; on comptait bon nombre d'Allemands parmi les voyageurs débarquant ou transitant par Eupen et les rames Benelux en provenance d'Amsterdam étaient très fréquentées.

Il ne semble faire aucun doute qu'une cinquième journée TTB sera organisée l'année prochaine. De nombreux voyageurs souhaitent en tout cas que ce type d'action soit plus fréquent, certains parlent même d'une journée par mois ! On peut toujours rêver, n'est-ce pas ? ■

Dinant Prov. Namur : Vue panoramique de la ville.



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



RECRUTEMENT

ADMINISTRATION CENTRALE

Muriel Pahaut, rédacteur



MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Jean-Paul Etienne, ingénieur principal-adjoint

LIMBOURG

Magda Vandermeer, commis



MARIAGES

BRABANT

Ferdy Gilis et Magda Havaux
Constantijn Bayens et Kathleen Spaepen
Daniel Berthels et Carine Van Goidsenhoven

LIMBOURG

Jan Wampers et Anja Tubee

FLANDRE OCCIDENTALE

Sandra Stemgee et Marc Degroote



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Claire chez Luc Bausière (Braine le Comte)

ANVERS

Karolien chez Jos Van Leeuwenborg (Ravels)

FLANDRE ORIENTALE

Jonathan chez Gustaaf De Rijcke (Gand)

Jolien chez Ronny Ruys (Berlare-Overmere)

Shanna chez Alfons Thierens (Tielrode)

Natalie chez Marc Van De Vijver (Laarne)

Mieke chez Danny Wittebrood (Lede)

HAINAUT

Benoît chez J.-P. Georges (Anderlues)

Nicolas chez A. Loosveld (Solre-sur-Sambre)

Elodie chez G. Creviaux (Cuesmes)

Sandy chez P. Deltenre (Souvret)

Guillaume chez J.-M. Wilputte (Thuillies)

Aurélié chez E. Lermينياux (Leval-Trahegnies)

Jean-Benoît chez J.-M. Denis (Roux)

Cécile chez J.-R. Cordier (Wihéries)

Xavier chez A. Pigeolet (Viesville)

Wendy et Jennifer chez A. De Gasperi (Montignies-sur-Sambre)

NAMUR-LUXEMBOURG

Axelle chez Jean-Claude Renaux (Alle-sur-Semois)

LIÈGE

Verena chez Wolfgang Münstermann (Eynatten)

Jérôme chez André Mignolet (Anthisnes)

David chez Bernard Jennes (Raeren)

BRABANT

Régina chez Stefaan Maes (Kessel-Lo)

Yoni chez Daniel Berthels (Tildonck)

Michel chez Gilbert Erkens (St.-Joris-Weert)

Inge chez Freddy Bracke (St.-Kwintens-Lennik)

Bart chez Ludo Spruyt (Vilvoorde)

François chez Emmanuel Verly (Nivelles)

Koen chez Jean Van De Velde (Oudenaken)

Carmen chez Théophile Storms (Holsbeek)

Marie chez Jean-Pierre Delrivière (Jemappes)

Lindsay chez Danny Schets (Gooik)

Heidi chez François Goossens (Beigem)

LIMBOURG

Koen chez Jean-Pierre Ketelslegers (Kortesseem)

Stéphanie chez Marcel Corstjens (Hasselt)

Michaël chez Jan Taels (Scherpenheuvel)

Els chez Rafaël Vuerstaek (Bilzen)



RETRAITES

Années de service

ADMINISTRATION CENTRALE

Roger Vandamme, chef de bureau 45
Jan Bogaert, rédacteur sél. 42

ANVERS

Jozef Dierckx J., rédacteur 42

FLANDRE ORIENTALE

Jules De Ryckere, ouvrier d'élite 34

HAINAUT

Alphonse Dubois d'Enghien, 1er ouvr. d'élite 34

René Blondiau, conducteur AB 31

Adhémair Goval, receveur 32

Roger Leroy, ouvr. 1ère cl. 41

Henri Deleuze, brigadier 35

Augustin Dujardin, brigadier 37

Charles Mathieu, aubettier 38

NAMUR-LUXEMBOURG

René Wilmet, cond.-rec. AB 38

Fernand Delchambre, cond.-rec. AB 35

LIÈGE

Jules Radoux, ouvr. qual. 36

Maurice Cornet, ouvr. d'élite 32

BRABANT

Jan Buteneers, 1er ouvr. qual. 34

Albert Cnops, cond.-rec. AB 30

Marcel Hellinckx, chef de mvt 1ère cl. 42

Petrus Van Hoegaerden, ouvr. d'élite 37

Fernand Smoos, cond.-rec. AB 40

Jan Vercammen, cond. él. 35

FLANDRE OCCIDENTALE

Antoon Pelgrim, ouvr. d'élite 25

Albert Vercruysse A., chef de mvt 2ème cl. 41

NÉCROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

Age

FLANDRE ORIENTALE

Gilbert Hondegheem, cond.-rec. AB 54

BRABANT

Antoine Mertens, 1er contrôleur 47

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

 Désiré Schoofs D., cond.-rec. AB 67
 Jan Doms, cond.-rec. AB 66
 Jules Van Beethoven, ouvr. spécialisé 73
 Lodewijck Michielsens L., ouvr. qual. 85
 Ludovicus Michielsens, 1er ouvr. d'élite 59
 Petrus Van Deun, ouvr. d'élite 98
 Guillaume Versonnen, recev. 85

FLANDRE ORIENTALE

Jozef Moerman, ouvr. d'él. 76

HAINAUT

 Emile Bernier, ouvr. qual. 60
 Raoul Vanderdonck, cond.-rec. AB 70
 Jules Leroy, receveur 87
 Emile Denachtergael, ouvr. qual. 66
 Robert Monnier, cond. AB 72
 Jacques Vanderborcht, aubettier 71
 Robert Kools, ouvr. qual 67

NAMUR-LUXEMBOURG

 Auguste André, ouvr. qual. 80
 Florent Deleuze, ouvr. d'élite 76

LIÈGE

 Dieudonné Longdoz, chef de service 84
 Arthur Tilkin, contrôleur 87
 Joseph Douven, 1er ouvr. d'élite 70

BRABANT

 Joseph De Beer, 1er ouvr. qual. 74
 Henri Deridder, receveur 72
 Richard De Smet, cond.-rec. AB 73
 Arthur Morsaint, machiniste 99
 Joannes Tailleux, 1er ouvr. qual. 75

LIMBOURG

 Guillaume Martens, cond.-rec. AB 72
 Jean Reenaers, 1er ouvr. qual. 63
 Pieter Houbrechts, ouvr. d'élite 73
 Pieter Jonckers, cond.-rec. AB 62

FLANDRE OCCIDENTALE

 Joseph De Clippel, receveur 84
 Camille Clybouw, receveur 83

ACTES DE PROBITÉ

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

ANVERS

Turnhout : H. Devos (montre), J. Woestenburg (portefeuille + 7.700 F).

Tjalkstraat : J. Matthe (portefeuille + 301 F), L. Daghe-linckx (portefeuille + 2.870 F), De Peuter (portefeuille + 609 F).

Malines : Van Hoof (portefeuille + 300 F), V. Liekens (porte-monnaie + 220 F), Van Es (parapluie), Van Rompaey (portefeuille + 56 F), E. Janssens (deux calculatrices de poche).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : G. Corveleyn (2.121 F), F. Van Melkebeke (220 F), R. Vereecke (1.475 F ; sac à main ; portefeuille + 1.951 F), R. Scheire (1.270 F), M. Van Damme (portefeuille + 541 F), R. Van Hauwermeiren, (1.825 F).

HAINAUT

La Louvière : C. Drugmand (sac à main + carnet de chèques), P. Gilsoul (sac + chèque + 1.355 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Namur : J. Damoiseaux (sac à main, portefeuille + 3.279 F), C. Liégeois (portefeuille + 500 F).

Havelange : E. Brouir (deux portefeuilles + 1.406 F), P. Malherbe (portefeuille + 347 F).

Ohey : E. Gridelet (portefeuille + 450 F).

LIÈGE

Bassenge : J. Deleu (chèque de 10.250 F).

Eupen : J. Van Hauten (portefeuille + 620 F).

Warzée : A. Evrard (portefeuille + abonnement + 1.200 F).

BRABANT

Louvain : J. Verbinnen (sac de dame + papiers d'identité + 1.453 F).

Uccle : F. Leroux (sac de dame + papiers d'identité + 1.167 F).

Asse : P. De Bel (portefeuille + 793 F), H. Roesems (sac à main + 10.458 F).

La Roue : J.-M. Meert (portefeuille + papiers d'identité + 2.000 F).

Nivelles : J.-P. Maréchal (portefeuille + cartes de banques + 1.000 F), R. Van Hecke (sac de dame + portefeuille + papiers d'identité + 2.246 F).

LIMBOURG

Lanaken : W. Meuris (porte-monnaie + 7.200 F), F. Vandevordt (porte-monnaie + 640 F).

Maaseik : H. Hindriks (porte-monnaie + 500 F), C. Saelmans (porte-monnaie + 673 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : J. Inghelbrecht (portefeuille + 9.000 F), R. Slabbinck (portefeuille + 1.623 F) A. Hongenaert (porte-monnaie + 2.800 F), C. Baillieu (portefeuille + 600 F), F. Saron (abonnement + 1.000 F), J. Watteny (portefeuille + 10.800 F), E. Deceuninck (portefeuille + 10.510 F).

Courtrai : P. Leroy (portefeuille + papiers divers + 660 F), R. Vanrobaeys (portefeuille + 4.000 F), R. Parmentier (sac à main + 846 F + 2 dollars).

Ostende : M. Yserbyt (23.964 F ; porte-monnaie + 8.100 F + 10.000 pesos + 281 dollars) ; F. Bekaert (portefeuille + 1.100 F).

LE COIN DU G.A.P.

Nous signalons aux affiliés du groupement d'assurance du personnel que les primes pour l'année 1987 seront retenues aux dates suivantes :

	Appointés	Salariés	Veufs, veuves et pensionnés
soins de santé	1.2.1987	10.2.1987	1.3.1987
accidents corporels de la vie privée	1.3.1987	10.3.1987	1.4.1987
responsabilité civile familiale	1.4.1987	10.4.1987	1.5.1987

Les affiliés pour lesquels les retenues ne sont pas possibles seront invités, par lettre séparée, à verser le montant des primes au C.C.P. 000-0003227-26 de la S.N.C.V.

MÉTRO LÉGER DE CHARLEROI : inauguration des stations «Fontaine» et «Péttria»

UN BREF RAPPEL

Le premier tronçon du métro léger de Charleroi a été inauguré il y a maintenant 10 ans, plus précisément le 21 juin 1976. Il s'agissait d'une section reliant la gare du Sud à la station Vilette.

Que de chemin parcouru depuis lors ! Le réseau actuellement en service comprend : la partie sud-ouest de la boucle (stations : gare du Sud, Vilette, gare de l'Ouest et Beaux-Arts) et l'antenne ouest vers Fontaine l'Evêque (stations : Piges, Dampremy, Morgnies, Leernes, Paradis, Fontaine et Péttria).

Comme nous allons bientôt vous le relater, c'est en présence de nombreuses personnalités que ces deux dernières stations ont été inaugurées le 1er septembre dernier par M. Herman De Croo, Ministre des Communications.

Parmi les invités, on reconnaissait notamment MM. Henrard, Directeur général, Mornard, directeur, Vervaet, directeur régional, des représentants de l'administration centrale, des groupes d'exploitation, des S.T.I., ainsi que des délégués d'entreprises privées ayant effectué certains travaux de la nouvelle section.

L'INAUGURATION OFFICIELLE

Si la commune de Fontaine ne peut se vanter d'être un haut lieu de tourisme, elle n'en recèle pas moins deux véritables bijoux, trop peu connus cependant : un intéressant musée de la mine et surtout, un remarquable hôtel de ville, le château Bivort. C'est dans ce cadre enchanteur que M. Degauque, bourgmestre de Fontaine l'Evêque, a accueilli les invités. Dans son discours de bienvenue, il présenta tout d'abord sa commune, puis s'attacha à souligner l'espoir suscité par une certaine reprise de l'activité économique. Les personnalités ont ensuite été conviées à découvrir le nouveau tronçon du métro léger de Charleroi. Nous y reviendrons.

De retour à l'hôtel de ville, M. Herman De Croo prit la parole et brossa un portrait complet de la



situation actuelle en matière de transports en commun dans la région. Il plaida également pour un meilleur étalement des horaires de travail, afin de réduire au maximum ce fléau de la vie moderne que sont les heures de pointe.

LE TRONÇON FONTAINE-PÉTRIA EN QUELQUES MOTS

La section inaugurée ce jour-là mesure 1.750 mètres. Elle fait partie de l'antenne de Fontaine l'Evêque, longue de 11.400 mètres.

Le tronçon est équipé d'une signalisation par blocage des cantons, à canton tampon. De quoi s'agit-il ? Une courte explication technique, volontairement simple, vous l'apprendra. Les voies situées entre deux

stations sont divisées en cantons protégés par des feux lumineux. Pour qu'un tram pénètre dans un de ces cantons, il faut obligatoirement que le signal qui le protège soit vert, faute de quoi notre convoi est immédiatement immobilisé.

Dès que le tramway s'engage dans cette zone, les feux qui protègent les deux cantons se trouvant derrière lui deviennent rouges.

Il s'agit donc d'un système qui protège efficacement la circulation de nos motrices. Pour être complet, nous devrions encore vous parler de circuits de voies, de profils de vitesse locale, du système de contrôle de cette signalisation et de toutes les situations qui peuvent se produire en exploitation. Mais ce n'est par aujourd'hui notre but. Signalons cependant que l'exploitation peut être effectuée par voitures accouplées.

AVANTAGES DE CETTE MISE EN SERVICE

1. Pour notre clientèle

- diminution importante du temps de parcours. La desserte de la section Fontaine-Péttria, assurée en surface, demandait 4 à 10 minutes, en fonction des embarras de circulation. Grâce à la nouvelle exploitation, la durée du trajet est ramenée à 1 minute 40 secondes ;
- amélioration de la fréquence : la traversée de Fontaine l'Evêque était un important facteur de dérégulation des cadences. Ce problème est maintenant résolu ;
- amélioration du confort aux points d'arrêt ;
- amélioration de la sécurité des passagers.

2. Accroissement considérable de la sécurité générale

- élimination du risque d'accident en surface (collision avec d'autres usagers de la route) ;
- suppression pour les riverains d'un voisinage dangereux (les voies de surface longeaient les maisons) ;
- augmentation de la sécurité générale du tramway lui-même par la généralisation de la double voie entre Charleroi et Péttria, et par la protection des convois grâce à la signalisation dont nous vous avons parlé ci-avant.

★

Nous voulons également profiter de ces colonnes pour faire le point sur le dossier du MLC.



Vue intérieure de la station FONTAINE.

Comme vous le savez sans doute, ce sujet a déjà fait couler beaucoup d'encre et a suscité de nombreuses interprétations en sens divers. Les éléments que nous allons vous communiquer vous permettront sans aucun doute d'avoir une vision plus objective des faits.

Nous ne mentionnerons que les travaux en cours ou prioritaires. Mais il est bien évident que les tâches administratives suivent également leur cours (études, marchés de gré à gré, discussion et approbation des plans directeurs...).

LES TRAVAUX EN COURS OU PRIORITAIRES

Ce sont :

- pour la boucle urbaine de Charleroi : l'achèvement de la partie est ;
- pour l'antenne de Fontaine l'Évêque : l'achèvement de la traversée du centre de Marchienne-au-Pont. En effet, nos convois y circulent encore en surface, alors que le tracé « métro » est terminé aux 3/4 en génie civil. Seul le passage sous les voies de la S.N.C.B. doit encore être réalisé. Cette exécution nous permettra de rentabiliser les nombreux investissements déjà consentis ;
- pour l'antenne de Gilly : la poursuite des travaux vers la station « Soleilmont » est indispensable pour constituer un point idéal de rabattement ;
- pour l'antenne de Châtelet : la desserte d'un important centre commercial et la correspondance avec le réseau autobus imposent d'atteindre la station « Corbeau » dès que possible.

★

Ce bref tour d'horizon est à présent terminé, et il nous faut conclure.

La S.N.C.V. doit convaincre le public d'utiliser plus fréquemment les transports en commun. A Charleroi, cet objectif peut être atteint en proposant notamment à la clientèle une desserte fréquente, régulière et confortable des stations du métro léger.

L'inauguration et les projets dont nous venons de vous parler s'inscrivent dès lors parfaitement dans cette optique. ■

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS

PAYS-BAS : notre carte Z magnétique fait école ! Un appareillage complet destiné à délivrer de tels titres de transport fait actuellement l'objet d'une campagne de promotion chez nos voisins du nord. Un autobus de démonstration sillonne en effet le pays pour mieux faire connaître aux diverses sociétés de transport les avantages d'un tel système. Les véhicules des sociétés intéressées pourraient en être équipés à l'essai dès octobre 1987. Un an plus tard, toutes les observations des chauffeurs et des utilisateurs seront analysées. Si le système donne satisfaction, on envisage de généraliser son utilisation en 1989.

Un bus dans le canal... Il ne s'agit pas cette fois d'un ac-

cident de la circulation, mais bien d'une expérience tout à fait étonnante qui s'est déroulée à Amsterdam. Un concours y avait en effet été organisé pour faire naviguer tout ce qui ne ressemblait pas à un bateau. Dans ce cas-ci, on a donc équipé un véhicule (du type «buurtbus») d'un certain nombre de fûts destinés à le faire flotter. Nos voisins ne manquent décidément pas d'imagination. Mais à propos, auriez-vous deviné que ce bus transportait des passagers ?

JAPON : L'exploitation du plus long tunnel au monde (53,85 km) devrait débuter en 1987-1988 ; elle s'effectuera d'abord en voie étroite, un raccordement au réseau à voie normale n'étant en effet prévu qu'ulté-

rieurement ! Ce tunnel passe sous un détroit et est construit à 100 mètres **sous** le fond marin, lui-même d'une profondeur de 140 mètres. (D'après Le Rail).

URSS : la mise en service d'un nouveau chemin de fer transcaucasien est prévue pour la fin du siècle. Un tunnel à deux voies, long de 23 km, et 25 autres tunnels d'une longueur totale de 43 km, traverseront la chaîne montagneuse. 72 ponts, des viaducs et d'innombrables murs de soutènement seront également construits. La nouvelle ligne réduira le trajet actuel des trains de marchandise de 900 km, et celui des trains de voyageurs de 300 km. Elle sera entièrement électrifiée. Coût total de la construction : 1,5 milliards de roubles. ■

DU SPORT À LA S.N.C.V.

C'est désormais par tradition que l'amicale des agents S.N.C.V. de Heist-op-den-Berg organise annuellement une rencontre de football entre le personnel des dépôts de Heist et de Tremelo.

Cette sympathique manifestation, qui en était déjà cette année à sa quatrième édition, a été suivie par environ 150 spectateurs et s'est déroulée par une magnifique journée ensoleillée. Heist-op-den-Berg a finalement pris la mesure de Tremelo, battu par 2 buts à 0. A noter que les épouses de nos agents ont, elles aussi, disputé une rencontre de football, qui s'est achevée par la victoire de Tremelo : 2-1.

Rendez-vous a bien entendu été pris pour l'an prochain.

Le club «De Busstampers» a, quant à lui, eu l'occasion de se rendre pour un week-end en Champagne, à l'invitation de la T.U.R.

La société rémoise de transport proposait à nos agents de disputer une rencontre internationale de football. Notre personnel, qui avait emporté dans ses bagages un magnifique trophée, s'est vu remettre des... bouteilles de champagne. Mais venons-en à la rencontre proprement dite. Après une première mi-temps équilibrée qui s'est terminée sur le score 1-1, les hôtes français ont procédé à 6 changements ! Ils ont ensuite largement dominé les Busstampers, qui se sont finalement inclinés par 5-1.

Après la rencontre, nos courageux agents ont effectué une visite guidée de la ville, puis se sont entretenus avec des représentants de la direction et du personnel des T.U.R., à qui ils ont remis un exemplaire de notre livre «Avancez, SVP», ainsi que la médaille commémorative que la S.N.C.V. a fait frapper à l'occasion de son centenaire.

Le lendemain était consacré à la découverte des vignobles et à la

fabrication de ce merveilleux vin de fête qu'est le champagne. Un dernier retour au dépôt T.U.R. pour une visite approfondie des installations a permis à nos agents de lier connaissance avec d'autres membres de la société rémoise. Il était alors grand temps de dîner, de visiter une cave à champagne et de prendre la route du retour vers Tremelo.

Rassurez-vous : tous les trajets se sont déroulés en car. ■

Les agents de Tremelo, Heist-op-den-Berg et leurs épouses.



UN RADIO-AMATEUR PARMI NOUS

M. René Van Hemelrijck, conducteur d'autobus au dépôt de Mons Bassins, lie connaissance, il y a quelques années avec l'un de ses passagers, qui parvient à l'intéresser à la radiotélégraphie.

Il décide alors de s'inscrire dans un club de radio-amateurs et de suivre des cours à l'ICET à Cuesmes. Mais écoutons-le plutôt :

«On ne se lance pas comme cela dans un tel hobby : l'utilisation d'émetteurs radio demande des connaissances approfondies notamment en électronique (j'avais déjà suivi un an de perfectionnement), en réglementation internationale, en techniques radio et en morse. Il faut aussi du temps libre. Les cours à l'ICET, qui ont duré deux ans, débutaient à 17 h. Or, j'effectuais à ce moment-là des services coupés. Sans la compréhension de MM. Masy, Painblanc, J. Beugnies et de tous mes collègues, je n'aurais jamais pu fréquenter assidûment l'institut. Je tiens à leur faire part de toute ma gratitude pour avoir fait en sorte que mes prestations s'achèvent avant 17 h».

Après 2 ans de cours, vous êtes radio-amateur...

«Ce n'est pas aussi simple. Il faut encore passer un examen à la RTT. S'il est favorable, on obtient alors l'indispensable autorisation ministérielle pour être opérateur radio-téléphoniste et radio-télégraphiste. C'est ce qui m'est arrivé l'année du centenaire de la S.N.C.V. ! J'ai reçu l'indicatif ON4YT».

A quoi correspond-il ?

«Il s'agit d'un code. ON représente la Belgique ; 4 signifie que je peux communiquer dans les différentes bandes des radio-amateurs, et YT sont deux lettres d'identification».

Seul le titulaire d'une licence peut donc utiliser une installation radio ?

«C'est exact. Le local dans lequel se trouve le matériel n'est accessible qu'au titulaire d'une autorisation et à personne d'autre (NDLR : la photo qui illustre cet article a été prise par notre agent).

A tout moment, il peut y avoir un contrôle des forces de l'ordre ou de la régie. Et les peines sont très lourdes. Savez-vous d'ailleurs qu'il n'est pas question de commettre des erreurs de transmission ? Retrait de licence et confiscation de matériel sont à la clé !»

Basons-nous donc sur la photo. Un tel matériel doit coûter très cher.

«Il faut compter environ 250.000 F. Il y a \pm 50.000 licenciés en Belgique. Mais un millier seulement pratique ce hobby, vu les prix. Pour tenter de limiter quelque peu les frais, j'ai construit certains éléments moi-même».

Une constatation tout de même. Votre installation ne ressemble pas à ce que l'on pourrait imaginer, c'est-à-dire un amas de fils et d'appareils.

«Pour moi, cela va de soi.

Chaque appareil a une fonction bien définie. Au prix où ils coûtent, vous comprendrez que je ne puis me permettre d'acheter du matériel superflu».

Bien. Comment se déroule une transmission ?

«Il faut d'abord se mettre 30 minutes à l'écoute.

Si un code fréquence est libre, on envoie son indicatif. On règle alors l'émetteur dans les 10 secondes (sous peine de voir sauter des lampes d'émission) de façon à avoir un contact le plus parfait possible et l'on transmet son message en morse après avoir envoyé ses «cordialités» et fait connaître sa situation exacte. Le manipulateur que j'utilise sur la photo donne des impulsions électriques qui sont envoyées dans l'atmosphère et qui sont captées par le récepteur du correspondant. On échange des informations sur la météo, l'installation dont on dispose, l'électronique, on effectue des essais techniques... Jamais de politique ni d'écarts de langage. De tels abus sont sévèrement réprimés. On termine également par une formule de politesse et l'inévitable ; + (fin du message).»

Il semble donc que y avoir un code de bonne

conduite parmi les radio-amateurs.

«C'est absolument nécessaire si l'on veut éviter les abus qui se sont produits par exemple en CB. Cela va même très loin. Si votre correspondant transmet lentement, vous devez faire de même. S'il vous transmet ses «cordialités», vous êtes obligé de lui répondre.

Ceux qui ne se conforment pas à ces règles, ainsi que les pirates d'ailleurs, sont rapidement repérés».

Pouvez-vous contacter n'importe quel pays du globe ?

«Oui ; certains plus facilement que d'autres. Tout dépend des conditions météo. J'ai déjà été en relation avec des Sud-Américains, des Africains, des Soviétiques... Tous les contacts sont d'ailleurs notés dans un cahier. C'est là le véritable attrait du radio-amateurisme : se faire entendre par les ondes dans le monde entier».

Pratiquez-vous votre hobby tous les jours ?

«Autant que possible, même s'il est assez fatigant. De toute façon, il faut régulièrement s'entraîner à transmettre pour pouvoir garder un certain rythme.

A propos, il existe aussi des compétitions : il s'agit de contacter un maximum de stations pendant une période déterminée. Mais c'est très éprouvant, nerveusement surtout».

Quelque chose à ajouter en conclusion ?

«Je souhaiterais souligner une nouvelle fois que c'est grâce à mes collègues que j'ai le bonheur de pratiquer mon hobby. Cela prouve bien que, malgré ce que l'on entend parfois, les agents de la S.N.C.V. forment vraiment une grande famille».

Notre radio-amateur et son matériel.



4000 jours sans accident pour l'équipe n° 4

Nouvelle performance de choix dans le groupe des Deux-Flandres : l'équipe n° 4 de Flandre orientale — mouvement St-Nicolas — a en effet fêté dans notre maison de vacances Zonnebloem à Nieuport, ses 4000 jours de travail sans accident avec chômage.

Après le traditionnel discours de bienvenue, prononcé par M. Vandestein, les participants ont entendu un exposé de M. Van Wesemael, directeur du service général de la sécurité, qui dit l'importance des transports en commun dans le Pays de Waes, et plus particulièrement de la position-clé occupée par St-Nicolas dans ce réseau. Il rappela ensuite que cette région avait déjà, par le passé, eu la primeur de nombreuses nouveautés en matière d'exploitation (les premiers bus articulés y ont circulé) et il félicita le personnel d'avoir réussi, malgré de nécessaires adaptations, une remarquable performance dans la lutte contre les accidents de travail.

M. Vervaeet, directeur régional, insista quant à lui sur l'excellent esprit d'équipe qui règne à Saint-Nicolas et qui est nécessaire dans la lutte contre le danger.

« Cette équipe fut, jadis, la première à atteindre les 1000 jours de travail sans accident avec chômage. Elle démontre maintenant qu'il est parfaitement possible de se replacer en tête du classement après avoir connu, comme c'est le cas, une période plus difficile.

Travailler en toute sécurité dépend essentiellement de la motivation du personnel, mais aussi de l'état des équipements et du matériel.

En ayant à l'esprit la nouvelle politique commerciale de la S.N.C.V., les conducteurs doivent rester conscients du rôle important qu'ils ont à jouer. Leur attitude, leur comportement au volant, leur uniforme et le service qu'ils offrent

ne doivent prêter à aucune critique.

La route vers les 5000 jours a été entamée il y a maintenant quelques mois ; la lutte contre le danger doit se poursuivre ».

Les lauréats et leurs épouses ont alors reçu un magnifique cadeau souvenir, avant de se voir offrir, dans une ambiance amicale qui montrait bien l'esprit d'équipe dont nous parlions auparavant, un apéritif bien mérité et un excellent repas.

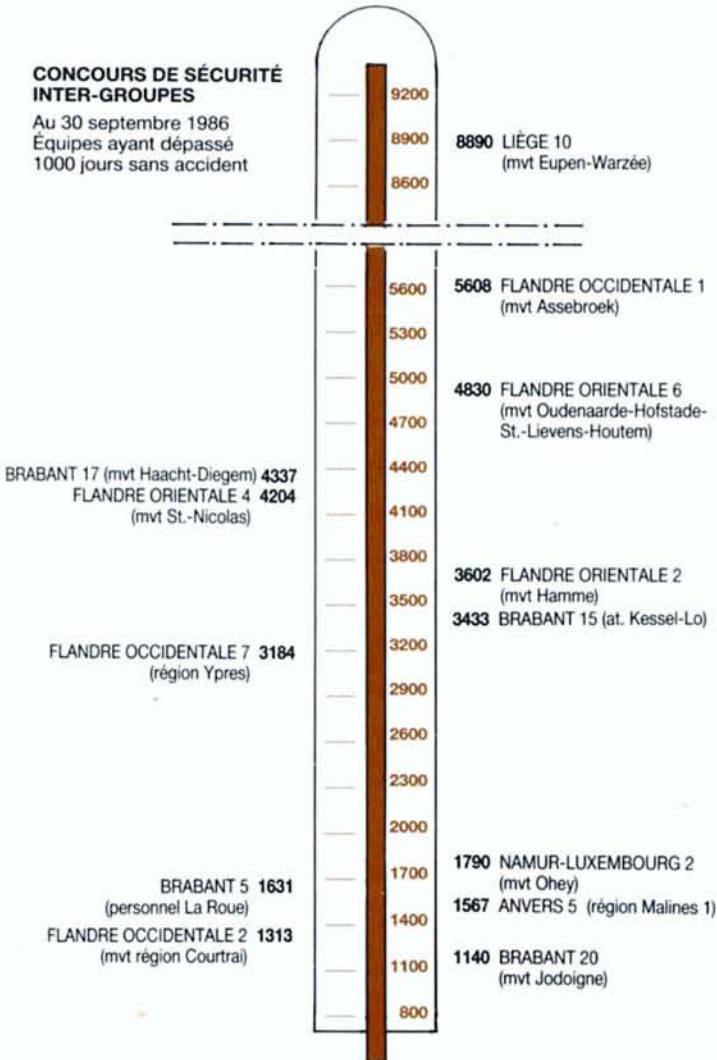
En souvenir de l'intérêt qu'ils ont porté aux problèmes de la sécurité, M. Decuyper, commissaire sortant, et son épouse, ont également été honorés et remerciés par un cadeau.

Un épais brouillard a malheureusement contrainst les lauréats à écourter leur soirée. Tout le monde a heureusement pu regagner son domicile sain et sauf. Une nouvelle victoire sur le danger a donc été remportée ! ■



CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Au 30 septembre 1986
Équipes ayant dépassé
1000 jours sans accident



ATTENTION DANGER !

La série d'accidents continue, ce qui, vous vous en doutez bien, est fort regrettable. Combien d'entre eux auraient pu être évités si les moyens de protection mis à la disposition du personnel avaient été utilisés ou si les mesures de prévention avaient été appliquées.

Voici quelques exemples édifiants :

- l'agent est occupé au remplacement des roues avant d'un autobus. En déposant l'une de celles-ci contre la carrosserie afin de relever le numéro du pneu, la roue glisse et coince le doigt de l'agent. Ce risque aurait pu être évité si l'agent avait utilisé une meilleure méthode de travail.

- en descendant d'un autobus, l'agent se tord le pied gauche sur la première marche des portes avant.

Une vérification systématique de l'état des marchepieds et leur nettoyage serait souhaitable.

- l'agent se dirige vers la salle de garde d'un dépôt. Il trébuche sur un pavé décalé et cassé du trottoir d'accès à ladite salle. La réparation préalable du trottoir endommagé aurait évité cet accident.

- en remplaçant un bouchon de vidange d'une machine à laver,

l'agent glisse sur les grilles «Laufen» et se blesse au poignet. Le sol était glissant et sale.

- en nettoyant le sol au moyen d'un compresseur, l'agent reçoit une poussière dans l'oeil.

- lors du démontage d'une ligne aérienne, l'agent reçoit de la rouille dans l'oeil gauche.

- lors du décapage de rouille et de vieille peinture, l'agent reçoit de la poussière dans l'oeil.

Le port de lunettes de sécurité aurait pu éviter ces trois derniers accidents.

..

Personnel de maîtrise, veillez à remédier immédiatement aux situations dangereuses.

Songez continuellement à l'application de toutes les règles de sécurité.

Ne laissez rien au hasard.

Et vous, agents, de tous services, employez toujours les moyens de protection mis à votre disposition. ■

IMPLOSION DE TÉLÉVISEUR

Ce qu'on appelle implosion d'un téléviseur est plus précisément celle du tube cathodique. Cet élément est essentiellement une grosse ampoule de verre qui présente une face aplatie — l'écran — et à l'opposé une partie cylindrique de quelques centimètres de diamètre contenant un ensemble d'électrodes — le canon à électrons.

Le fonctionnement du système n'est possible que si un vide poussé règne dans le tube cathodique. Celui-ci est de ce fait soumis sur toute la surface extérieure à la pression atmosphérique. Un écran de 66 cm supporte ainsi perpendiculairement à ses dimensions principales, une force totale de plus de 2 tonnes !

Choc mécanique

Dans des conditions ordinaires de température, le verre, qui constitue le tube cathodique, possède une faible résistance aux chocs (résilience) et une très faible élasticité. Comme il est par ailleurs soumis à de nombreuses tensions internes, dès que l'équilibre de ces tensions est rompu, que ce soit par choc ou développement progressif, le tube cathodique se fragmente instantanément en une multitude d'éclats.

A l'inverse d'une explosion, les fragments du tube se trouvent violemment propulsés vers l'intérieur du tube par la pression atmosphérique et prennent une vitesse suffisante pour rebondir sur tous les obstacles qu'ils rencontrent et se disperser en toutes directions. A l'opposé, le canon à électrons, propulsé lui aussi vers l'intérieur du tube, se déplace en sens inverse et, possédant suffisamment d'inertie, il franchit une distance pouvant être supérieure à 1 m après être sorti par la face avant du téléviseur.

Choc thermique

A moins d'être causé par une chute d'eau dans l'appareil (vase de fleurs renversé par exemple), le choc thermique est rarement perceptible sur le moment. En effet, la plupart du temps, un apport rapide de chaleur est créé par un défaut électrique survenant dans le téléviseur. Ce défaut se manifeste sous forme d'un arc de court-circuit ou de mise à la masse due à un affaiblissement d'isolant, à une surtension ou à l'introduction d'un corps étranger. Il peut se créer des arcs

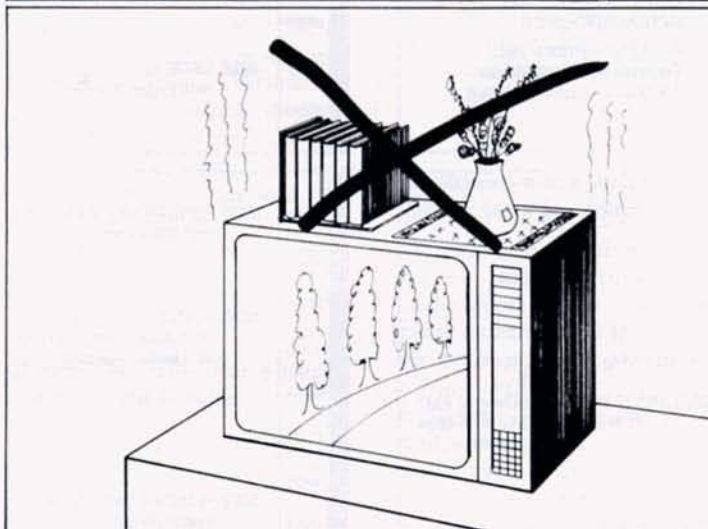
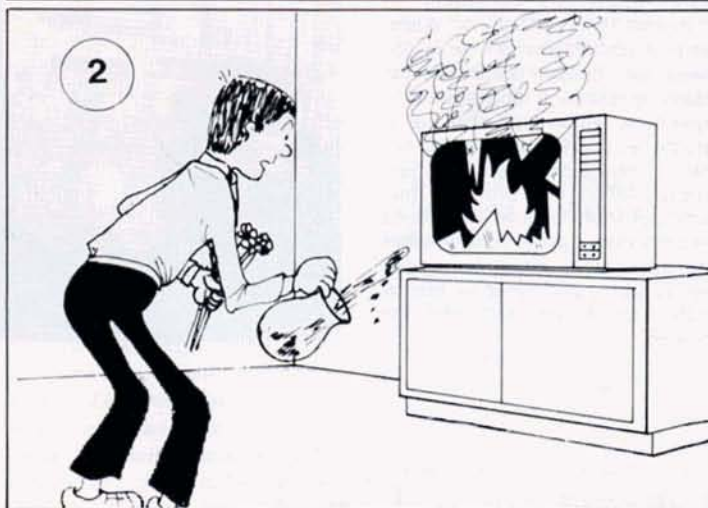
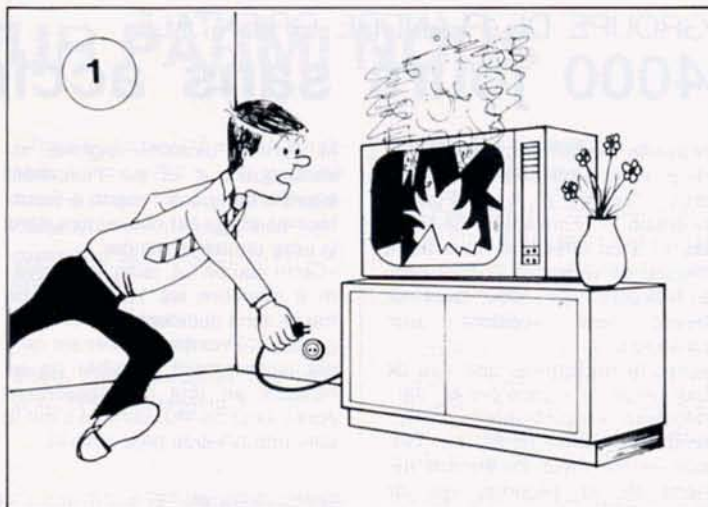
assez puissants pour enflammer les isolants ou dégager eux-mêmes un flux de chaleur tel que, si le défaut se situe dans les deux cas suffisamment près du tube, ce dernier subit un choc thermique capable de provoquer son implosion.

Les effets immédiats

L'énergie mécanique produite par l'implosion du tube-écran peut être suffisante pour endommager fortement les organes électroniques et électriques du téléviseur. Cela peut se traduire par des arcs de court-circuit ainsi que par de violents échauffements suffisants pour amorcer un incendie par inflammation des parties combustibles de l'appareil mais aussi de la poussière accumulée à l'intérieur de ce dernier. Cette poussière est d'ailleurs l'élément le plus facilement inflammable et peut constituer, après un temps plus ou moins long, un dépôt parfois important. De plus, il n'est pas invraisemblable que l'effet d'implosion mette cette poussière en suspension dans l'air et que cela puisse constituer un nuage susceptible de s'embraser plus ou moins violemment mais toujours en un temps très court. Or, les pièces d'habitation contiennent souvent de nombreux éléments textiles, synthétiques ou celluloseux susceptibles d'être mis en ignition par un tel moyen.

Quelles mesures de prévention adopter ?

1. Placer le téléviseur en un endroit bien ventilé, particulièrement si l'appareil est encastré. En ce cas, ne jamais refermer l'armoire immédiatement après le fonctionnement de l'appareil.
2. Laisser les ouïes de ventilation du téléviseur bien dégagées : pas de napperon, ni de journaux, brochures, livres, etc. sur l'appareil.
3. Jamais de vase de fleurs ou de cendrier sur le téléviseur !
4. Eviter de placer le téléviseur près de tentures, draperies, rideaux.
5. A l'occasion, et après avoir retiré la prise d'alimentation, passer un petit coup d'aspirateur : moins de poussières à l'intérieur = moins de danger.



QUE FAIRE SI DE LA FUMÉE SE DÉGAGE DE VOTRE TÉLÉVISEUR ?

1. Retirer la prise de courant.
2. Si le dégagement de fumée persiste, utilisez votre extincteur à poudre polyvalente. **EN AUCUN CAS NE JETER DE L'EAU**, vous provoqueriez l'implosion du tube-écran par choc thermique !
3. Ne jamais recouvrir le téléviseur avec une couverture ou un coussin pour étouffer les flammes. Ils s'enflammeraient à leur tour, compliquant de ce fait le début d'incendie.

Que faire lors d'une implosion ?

1. Retirer la prise de courant.
2. S'il y a flammes ou fumée, les éteindre à l'eau ou utiliser, ici aussi, votre extincteur à poudre polyvalente. ■

Objectif Prévention N° 213-06-1984

PAGE FAMILIALE

LE COIN DES JEUNES

SOLUTIONS DU N° 244

Jeu N° 1

Pompier - Miroitier - Routier -
Chausseur - Mégissier -
Boueux ou Eboueur -
Moniteur - Mercier - Parqueur
ou Parquier - Mareyeur

Jeu N° 2

¹F / ²M / ³F / ⁴M / ⁵M /
⁶F / ⁷M / ⁸M / ⁹F / ¹⁰F /
¹¹M / ¹²F / ¹³F / ¹⁴F / ¹⁵M /
¹⁶M / ¹⁷F / ¹⁸M

Jeu N° 3

ARA = perroquet d'amérique
du Sud

Jeu N° 4

CALQUE - TRIQUE
BANQUE - CHOQUE
BRIQUE

Jeu N° 5

INFÉRIEUR

Jeu N° 6

2 + 6 = 8
8 + 3 = 11
11 × 50 = 550
550 + 8 = **558** (per ex.)

RÉSULTATS DU N° 244

Ont obtenu 34 points :

ALTRUY Sylvie 14 ans - Ran-
sart / COSEMANS An 12 ans -
Diepenbeek / DE FOOR
Michael 10 ans - Fontaine-
l'Evêque / GIOT Johan et
Grégory 10 et 15 ans - Namur
/ LOSSIGNOL S. 7 ans -
Mons / NAHON M. et J-Y. 10
et 14 ans - Liège / ROME
Sylvie 12 ans - Wareme /
SNAUWAERT Jean-Pierre 11
ans - Bredene / TUMERE-
RELLE S. 10 ans - Boussu

Ont obtenu 33 points :

CAUDERLIER P. 15 ans -
Quievrain / UYTENDAELE
B. et B. 7 et 5 ans - ? /
WARNOTTE S. 10 ans - Ber-
loz-Rosoux

Ont obtenu 32 points :

MORTELETTE E. 14 ans - Mar-
chienne / VLEKKEN M. 14
ans - S'.-Truiden

Ont obtenu 29 points :

DECAP K. 15 ans - S'.-Nicolas
/ MARCHAL Nathalie 11 ans -
Tongrinne / SCHUMA-
CHER F. 13 ans - Verviers

A obtenu 28 points :

DE FLO Dimitri 8 ans - Heule

A obtenu 27 points :

BOSMAN Frank 11 ans -
LUMMEN

JEU N° 245

Jeu N° 1 «mots en croix»

Trouvez la lettre qui vous don-
ne deux mots : 1 vertical,
1 horizontal.

S	B
T	E
LO?ER	PU?IE
L	I
O	E
S	P
A	A
SU?ET	RE?UE
O	É
U	E

(4 points)

Jeu N° 2 «le compte est bon»

Avec les chiffres suivants, soit
en multipliant, divisant, addi-
tionnant, soustrayant, arriver à
510.

3	11	9	2	5	4
---	----	---	---	---	---

(1 point)

Jeu N° 4

Trouvez la terminaison de ces
5 mots en sachant qu'elle est
la même pour tous.

B	U	R			
H	A	M			
R	A	D			

(3 points)

Jeu N° 3

Trouvez le nom de celui qui
vend, fabrique, ou exerce une
profession correspondante
aux 10 noms suivants. Ex. ai-
guillage = aiguilleur.

- LIVRES
- ARMES

- ÉTAINS
 - LUNETTES
 - PLOMBERIE
 - CHEVAL
 - GATEAUX
 - CLINIQUE
 - CHEVELURE
 - DENTS
- (10 points)

Jeu N° 5

Voici 45 mots que vous devez retrouver dans la grille.
On peut les lire dans tous les sens, à l'endroit, à l'envers,
horizontalement, verticalement, en diagonales. Une lettre peut
servir plusieurs fois.
Quand vous trouvez un mot, vous l'entourez dans la grille et vous
barrez ce mot dans la liste.
Quand tous les mots auront été repérés il vous restera 9 lettres
avec lesquelles vous formerez «le mot caché». Pour vous aider à
le trouver nous vous disons «on en fait quand on observe les
plantes et les fleurs».

AGNELET	FOSSE	NERF	RÉDUIS
BONDE	FRISÉE	NID	SAISON
BROMURE	FILIÈRE	NACRÉS	SONNER
CRÉER	FRAISER	NATION	SALIÈRE
CERNER	ILE	OGRE	SAUVAGE
CÉDERAS	IRIS	ONDÉE	TONNER
CERBÈRE	INOUI	PAGAIE	THONIER
DÉJÀ	INTERNE	PEINTES	TORNADE
ERE	JEU	ROI	VERRA
ELUE	JET	RUE	
ENCORE	JUGE	RÈGNE	
ÉNUMÉRÉ	JUSTICE	RAISON	(5 points)

E	R	U	L	O	C	N	E	R	E	D	U	I	S
N	O	E	N	E	R	A	R	R	E	V	F	A	A
U	I	E	R	E	N	C	O	R	E	I	I	O	U
M	R	N	G	A	I	R	G	U	L	S	L	E	V
E	E	N	T	A	I	E	R	I	O	A	J	E	A
R	E	I	O	H	R	S	E	N	E	L	U	E	G
E	O	U	R	E	O	R	O	F	R	I	S	E	E
N	B	O	N	D	E	N	F	N	N	E	T	T	S
J	R	N	A	B	D	O	I	S	I	R	I	E	E
E	O	I	D	E	S	A	R	E	D	E	C	L	T
T	M	Q	E	S	O	N	N	E	R	D	E	E	N
T	U	R	E	E	R	C	E	N	R	E	T	N	I
F	R	A	I	S	E	R	R	U	E	J	U	G	E
C	E	R	B	E	R	E	F	E	I	A	G	A	P

Envoyez vite vos réponses au plus tard pour le 31 janvier 1987 à «Nos
Vicinaux», 14 rue de la Science, 1040 Bruxelles. Notez bien vos nom -
prénoms - âge - adress - localité et la fonction de votre papa, ou de votre
maman, à la S.N.C.V.

SOMMAIRE N° 245 - NOVEMBRE-DECEMBRE 1986

	Page
Les «Desperados» de la ligne X	2
Vœux de M. le Directeur général	4
Quelques retraites bien méritées	5
Nouvelle gestion commerciale à la SNCV	6
4 ^{ème} journée TTB : un triomphe	7
Personalia	8
Actes de probité	9
Le coin du G.A.P.	9
Méto-Léger de Charleroi : inauguration des stations «Fontaine» et «Pétria»	10
Nouvelles d'ici et d'ailleurs	11
Du sport à la SNCV	11
Un radio-amateur parmi nous	12
Flandre orientale : 4000 jours sans accident pour l'équipe n°4	13
Le concours de sécurité	13
Attention : danger	13
Pages familiales	14

Photo de la couverture :

Deuxième prix de notre concours, catégorie photo en noir et blanc :

«Dépôt», par M. René Van Moorleghem.

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.

