

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.



A Zonhoven, une tour gothique du 15^e siècle se dresse à côté de l'église classique de 1788. (Photo E. Roels)

25 ANS DE RÈGNE

A Sa Majesté le Roi

Palais de Bruxelles.

A l'occasion du 25^e anniversaire de l'avènement de Votre Majesté, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a l'honneur de Lui adresser en même temps que ses félicitations très chaleureuses, le respectueux hommage de ses vœux et l'assurance de son indéfectible attachement.

L. VAN AUTGAERDEN
Directeur général.

J. STORME
Président.

Monsieur J. STORME
Président de la Société Nationale
des Chemins de fer Vicinaux
rue de la Science 14
BRUXELLES

Très sensible à l'aimable télégramme de félicitations, le Roi vous remercie cordialement ainsi que le Directeur général et le personnel de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

H. LIEBAERS, Grand-Maréchal de la Cour.

Le week-end des 26 et 27 juin 1976, eut lieu la « Grande Fête » organisée à l'occasion des 25 ans de règne du Roi.

Le Heysel s'était métamorphosé. La fête était vraiment partout, dans les cœurs et en tous lieux.

La fête a vibré, chanté, dansé, crié. Elle a uni. Elle a été « la » fête. Elle a vécu ce que vivent les roses. Elle avait jailli étincelante, chaleureuse, éphémère. Elle s'est tue, emportant dans les derniers embrasements de ses feux d'artifice les bonheurs et les émois qui exaltèrent tant de Belges.

Ils étaient venus des quatre coins de la Belgique, malgré la canicule qui régnait. Ils étaient venus de

loin et de tous âges. Dans dix ans, dans vingt ans, ils diront « J'y étais ». Fièrement.

Notre Société avait sensiblement renforcé ses services et organisé des services spéciaux entre la gare du Nord de Bruxelles et le Heysel. La gratuité du transport était accordée sur tout le réseau aux voyageurs munis de la cocarde de participant. Grâce aux dispositions prises en temps utile et aux initiatives intervenues les jours mêmes, en collaboration avec la S.T.I.B., le transport des voyageurs a pu être effectué dans les meilleures conditions à la satisfaction générale.

Vingt-cinq ans de règne ont passé. Nous vous en souhaitons encore beaucoup d'autres, Sire !



Inauguration de la Grande Fête au Heysel.
(Photo Agence Belga)



Les trams vicinaux desservant le Heysel affichaient une grande et trois petites reproductions de la cocarde de participant. (Photo P. De Backer)

L'EXERCICE 1975 A LA S.N.C.V.

RÉSUMÉ DU RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

AVANT-PROPOS

La forte inflation connue en 1974 s'est poursuivie en 1975, dans une plus faible mesure sans doute, encore qu'elle ait tout de même atteint les 11 %. Elle est la cause principale de l'accroissement de nos diverses dépenses d'exploitation, lequel se chiffre à plus de 928 millions de F, dont 668 millions de F pour l'augmentation des charges de personnel. Celles-ci représentent au total 75,4 % des dépenses globales.

La hausse importante du coût des salaires résulte des adaptations indiciaires des rémunérations, ainsi que de la programmation sociale comprenant notamment l'application de la semaine de 40 heures et l'octroi de la quatrième semaine de vacances avec maintien de congés d'ancienneté.

Les recettes du trafic ont diminué de 1,34 %, bien qu'une légère augmentation de 0,75 % du nombre de voyageurs transportés ait été enregistrée. Cet état de choses, apparemment anormal, s'explique par le fait que de nouvelles réductions de tarif ont été accordées à certaines catégories de voyageurs et par l'impact de la crise économique, le chômage ayant entraîné une chute de 12,9 % du nombre d'abonnés hebdomadaires.

L'exercice 1975 se solde par une augmentation du mali d'exploitation de 746 millions de F. A cet égard, il y a lieu de souligner que les tarifs de la S.N.C.V. n'ont subi qu'une faible majoration de 10 % le 1er août 1973, la seule qui ait été appliquée sur une période de plus de 7 années. Pendant le même laps de temps, le coût moyen d'une journée de 8 heures réellement prestées est passé de 872,51 F en 1968 à 2.515,27 F en 1975, soit une augmentation de 188,3 %.

Les frais de personnel constituant plus des 3/4 de l'ensemble des dépenses, l'insuffisance des recettes à combler par les interventions de l'Etat atteindra un niveau de plus en plus élevé. Dans une période de restrictions budgétaires telle que celle que nous traversons, une augmentation sensible des tarifs, d'ailleurs justifiée, devient inéluctable.

Mais le produit d'une hausse des tarifs ne pourra que freiner l'accroissement des dépenses non couvertes par les recettes. Dans les circonstances actuelles, il n'est d'ailleurs pas faisable de relever les prix des transports en commun de manière telle que les charges résultant de l'adaptation indiciaire des rémunérations et des programmations sociales puissent être complètement neutralisées.

Il faut se rendre à l'évidence : sans aucune ligne de transports publics ne peut équilibrer ses dépenses par les recettes du trafic. Ces dernières — qui ne comprennent donc pas les indemnités compensatoires — ne couvrent plus pour le réseau entier que 38,8 % des dépenses totales, et il sera très malaisé à l'avenir d'améliorer ce taux.

Aussi le coût des transports en commun restera à partager entre le contribuable pour une majeure partie, le voyageur et l'employeur pour les déplacements du domicile au lieu de travail. La fixation du niveau des tarifs, prérogative du pouvoir de tutelle, s'effectuera en fonction de la part que la communauté peut supporter par le biais de la fiscalité.

EXPLOITATION

Lignes ferrées

Au 31 décembre 1975, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société nationale était de 215 km 884. Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement de 1 m; elles sont ouvertes exclusivement au trafic de voyageurs.

Répartition par groupe d'exploitation :

Flandre occidentale	67 km 823
Hainaut	131 km 361
Brabant	16 km 700

Tout le réseau 215 km 884

Durant l'année 1975 la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne affermée, ouverte exclusivement pendant la saison touristique au transport de voyageurs et dont la longueur est de 5 km 400.

Services routiers

1. Services publics d'autobus

Au 31 décembre 1975, 12.752 km de services publics d'autobus étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services publics d'autobus exploités à la même date par des fermiers, ils se développaient sur 1.778 km.

2. Services spéciaux d'autobus

Le kilométrage au 31 décembre 1975 des services spéciaux d'autobus, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, s'établit comme suit :

Exploitation en régie	10.937 km
Exploitation par fermiers	55.635 km

Tous services réunis 66.572 km

Les services spéciaux d'autobus ont de nouveau augmenté tant en nombre qu'en longueur. Cette augmentation est principalement due à l'accroissement des transports pour écoliers, qui ont encore pris de l'essor, par rapport à l'exercice précédent, dans quasi toutes les régions du pays.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques	22.767.000
Services par automotrices	301.000
Services d'autobus	217.046.000

Tous services réunis 240.114.000

Evolution du trafic voyageurs

Le nombre de voyageurs transportés a légèrement augmenté par rapport à 1974 (+ 0,75 %).

On note, comme pour l'exercice précédent, une diminution importante des abonnés hebdomadaires (— 12,9 %). Si le nombre de voyageurs ordinaires (billets et cartes) est resté pratiquement stationnaire (+ 0,12 %), la situation est plus favorable pour les abonnés ordinaires et M.T.B. (+ 4,2 %) et surtout pour les abonnés scolaires (+ 7,7 %).

PERSONNEL

Effectif

Sous les effets conjugués de la réduction de la durée du travail (40 h en moyenne par semaine à partir du 1er janvier 1975), et de nouveaux avantages accordés au personnel en matière de congés, ainsi que de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par nos véhicules, l'effectif du personnel a été porté, au cours de l'année 1975, de 7.060 unités à 7.454, soit une augmentation de 394 unités.

Cet accroissement résulte de 780 recrutements et 26 réengagements, partiellement compensés par 412 départs.

Dépenses pour rémunérations et charges sociales

	<i>En francs</i>
Rémunérations	2.506.679.003
Charges soc. légales (O.N.S.S.)	892.496.948
Autres charges soc. légales	93.315.928
Charges soc. extra-légales . .	505.840.622
Total	3.998.332.501

Allocations aux anciens agents et ayants droit

Nombre de bénéficiaires, au 31 décembre 1975, d'allocations complémentaires de :

— retraite	: 2.578 anciens agents;
— survie	: 2.752 ayants droits;
— invalidité	: 718 anciens agents;
— chômage	: 141 anciens agents.

Total : 6.189 anciens agents et ayants droit.

Epreuves psychologiques et examens professionnels

Il a été procédé à l'organisation de :

- 3.091 examens psychologiques, contre 1.902 en 1974, et 1.540 en 1973;
- 1.263 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques, contre 555 en 1974;
- 455 examens professionnels pour le personnel appointé.

Maisons de vacances et appartements

Durant les périodes de vacances de 1975, il a été possible de satisfaire à 1.022 demandes de séjour (au lieu de 899 en 1974) pour les maisons de vacances et à 233 demandes de séjour (au lieu de 200 en 1974) pour les appartements.

Le nombre de vacanciers dans les maisons de vacances a augmenté de 6,24 % portant le chiffre de 3.029, en 1974, à 3.218, en 1975. Les occupants des appartements à Blankenberge, Koksijde et Wenduine ont été également plus nombreux : 993 en 1975 pour 935 en 1974.

INSTALLATIONS FIXES

Les travaux ci-après ont été achevés en 1975 :

- parkings pour autobus à Cureghem, Louvain, Thuillies, Quévy, Anderlues et Forges;
- nouvelles fosses de visite pour l'entretien des autobus, à Jumet;
- aménagement des bureaux pour le service atelier et des installations sociales et sanitaires, à Liège - St-Gilles;
- bâtiment pour habitations, installations sociales, magasins et garages, à Ostende;
- modernisation des bureaux, à Louvain;
- aménagement des garages pour autobus et des ateliers, à Salzinnes et à Florennes;
- aménagement de l'habitation et des installations sociales, à Hamme;
- aménagement du garage pour autobus et des installations sociales, à Kessel-Lo;
- établissement d'une station de lavage pour autobus, à Maaseik;
- aménagement du garage et de la piste pour autobus, à Forville;
- aménagement du bâtiment pour bureaux, à Turnhout;
- établissement d'une station de lavage pour autobus et aménagement des installations sociales, à Saint-Trond;
- installation d'une station de lavage pour châssis d'autobus, à Kessel-Lo;
- aménagement du garage pour autobus, à Westerlo;
- aménagement des remises, à Anderlues.

D'autre part, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications, a été poursuivie.

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31-12-1975

Transport par route

Autobus	2.275
Train routier	1
Autres véhicules (camions, camionnettes, voitures à personnes, remorques, etc...)	184

Transport par rail

Locomotives	5
Autorails et tracteurs	9
Voitures motrices électriques « voyageurs »	178
Voitures motrices électriques « de service »	8
Voitures remorques	139

INFORMATIQUE

Au cours de l'année 1975, les huit terminaux ont été installés dans les directions régionales.

Plusieurs applications sont opérationnelles : gestion des stocks, tenue des kilomètres parcourus et des services exécutés par le personnel du Mouvement, tenue des inventaires de premier établissement.

Au cours de l'exercice écoulé, dans cinq groupes sur huit, le pointage analytique des prestations des services du Mouvement est devenu opérationnel.

ACCIDENTS — PREVENTION ET GESTION

Accidents du travail

Le total des accidents en service et sur le chemin du travail s'est élevé à 429, pour 382 en 1974, soit une augmentation d'environ 12,3 %.

Accidents tiers-rail

Alors que le nombre de kilomètres est resté pratiquement inchangé (5.278 de moins qu'en 1974), le nombre d'accidents est en légère hausse (1.078, contre 1.038 en 1974).

Accidents tiers-route

Alors que le nombre de kilomètres parcourus a augmenté de 963.083 km, soit 0,9 %, le nombre d'accidents accuse une augmentation de 3,2 % par rapport à l'exercice précédent (5.340 contre 5.175).

RESULTATS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

La détérioration des résultats d'exploitation s'est poursuivie en 1975.

Certes, les recettes ont, grâce aux indemnités compensatoires, augmenté d'une année à l'autre de 181,9 millions de F, mais la majoration des dépenses a été importante (937,3 millions de F, ramenés à 928,— millions de F après incorporation de revenus financiers, du solde des charges et profits divers et des frais généraux imputés à d'autres comptes que celui de l'exploitation).

L'exercice 1975 se clôture dès lors sur un mali de 2.600,3 millions de F. En 1974, le mali était de 1.854,2 millions de F.

CONCLUSION

L'emploi de matériel nouveau confortable et rapide ne suffit pas à ramener aux transports en commun une partie de la clientèle perdue. Pour offrir un service régulier à une vitesse raisonnable, il est essentiel d'assurer la mobilité des véhicules par un emploi rationnel de la voirie à leur profit et l'octroi d'une série de priorités et de facilités.

Dans ses rapports antérieurs, le Conseil d'administration a mis l'accent sur les remèdes à mettre en œuvre. Il constate avec regret que dans les villes belges, très peu de réalisations ont permis de soustraire les autobus aux aléas de la circulation et aux congestions de trafic. Sous ce rapport, il est incontestable que la Belgique a un retard à combler au regard de ce qui s'est déjà fait dans les pays voisins.

Le Conseil d'administration insiste une fois de plus auprès des pouvoirs publics gestionnaires de la voirie pour que des décisions efficaces soient prises en vue de faciliter la circulation des véhicules des services publics. A défaut de réalisations concrètes, on ne peut espérer améliorer sensiblement les conditions de déplacement des autobus et assurer des transports collectifs réguliers à des prix acceptables pour la communauté.

*
**

Le Conseil d'administration constate avec satisfaction que le projet de restructuration des transports publics secondaires adopté par le Gouvernement dans un but de rationalisation, tend à élargir le champ d'activité de la S.N.C.V., en lui confiant progressivement, à l'expiration des autorisations accordées à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, la gestion des services publics d'autobus affermés par cette dernière.

LE PREMIER TRONÇON DU SEMI-MÉTRO DE CHARLEROI EST EN EXPLOITATION

Le premier tronçon du semi-métro de Charleroi, entre la gare du Sud et la place de l'Ouest, a été inauguré le 21 juin 1976 par M. Chabert, ministre des Communications. De nombreuses personnalités de la région et du monde des transports assistaient à la cérémonie. Parmi celles-ci, nous avons remarqué M. Hubaux, bourgmestre de Charleroi, M. André, chef de cabinet, représentant M. Califice, ministre de l'Emploi et du Travail, M. Valcke, inspecteur général, M. Henrard, directeur des Services Techniques, M. Pourveur, ingénieur en chef-chef de Groupe

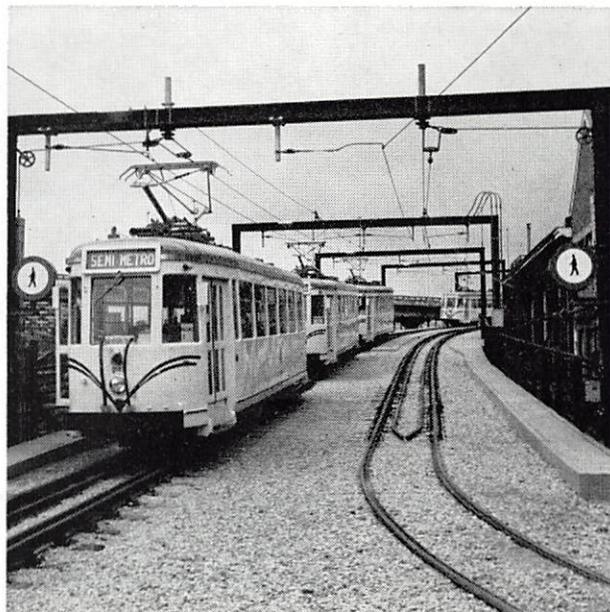
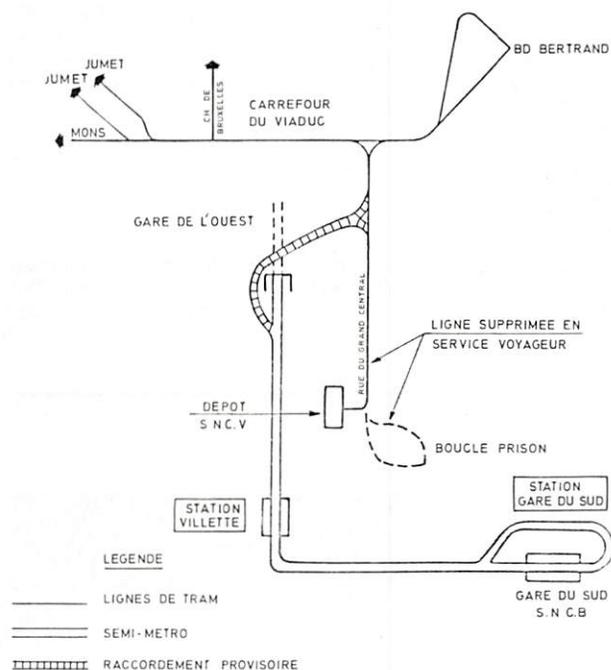
ainsi que d'autres responsables de la S.N.C.V.

A la gare du Sud, où deux vieilles motrices, la 9073 datant de 1901 et la 9924 de 1931 étaient exposées, les personnalités et les invités prirent place dans cinq motrices du type S entièrement remises à neuf; M. le ministre Chabert se plaça à côté du conducteur de la première motrice.

Après avoir effectué la boucle devant la gare, le convoi gravit la rampe de 6 ‰ constituant le début du viaduc et s'immobilisa juste au-dessus de la

Sambre, pour l'inauguration de la station « Vilette » qui y est située. Des escalators et des escaliers fixes relient cette station aux deux rives de la Sambre. La station « Vilette », qui est très bien aménagée et harmonieusement agencée, offre au surplus une vue particulièrement attrayante sur la ville.

Aux abords de la place de l'Ouest, le convoi emprunta un tracé provisoire reliant le premier tronçon de semi-métro à notre réseau existant et se rendit au terminus de l'« Eden ».



Quatre des cinq motrices sur la rampe entre la gare du Sud et la station Vilette. (Photo E. Keutgens)

La séance académique se tint au Palais des Beaux-Arts tout proche.

M. Hubaux, bourgmestre de Charleroi, salua M. le ministre ainsi que les personnalités présentes et les remercia pour la sollicitude qu'ils témoignent à sa région. Il souligna l'importance que revêt la nouvelle liaison pour la population de sa ville et de son agglomération. Il demanda que toutes les mesures soient prises en vue d'accélérer les travaux nécessaires pour doter sa cité d'une bonne infrastructure en transports urbains.

Le représentant de la S.T.I.C. fit un bref historique des travaux en cours et exprima ses remerciements à tous ceux qui contribuèrent à leur réalisation.

M. Valcke, inspecteur général, mit l'accent sur le rôle de la S.N.C.V. dans le transport des voyageurs au sein de la conurbation de Charleroi : la Société nationale y transporte annuellement 18 millions de voyageurs, ce qui représente près de 60 ‰ de l'ensemble des usagers des transports secondaires de la ville.

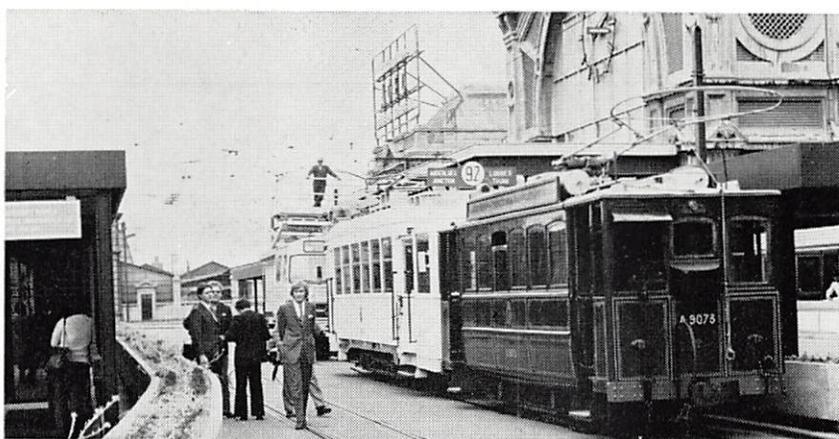
Il fit valoir que la S.N.C.V. a été chargée par M. le ministre des Communications de concevoir une voiture moderne plus confortable et répondant mieux aux impératifs de la circulation routière, qu'elle étudie l'agrandissement et la rénovation de son atelier de Jumet ainsi que l'implantation et la puissance des sous-stations de trac-

tion à mettre en service au fur et à mesure que se développera la boucle du semi-métro de Charleroi.

M. le ministre Chabert rappela que le réseau du semi-métro projeté comporte cinq radiales se greffant sur une boucle urbaine, le tout ayant un développement global de l'ordre de 40 km. Il fit remarquer que les ouvrages inaugurés constituent la réalisation d'un premier objectif : il s'indiquait en effet, de commencer par la demi-boucle Ouest, en partant de la gare de Charleroi Sud, afin de rétablir le franchissement de la Sambre par les tramways, interrompu depuis plusieurs années. Le deuxième objectif, à savoir la suppression du passage, par le



Une vue de la ville depuis la station Vilette. (Photo Journal de Charleroi)



carrefour du Viaduc, des lignes allant vers la chaussée de Bruxelles et vers la route de Mons, sera atteint endéans un délai de deux ans, poursuit-il.

Quant au restant de la demi-boucle Ouest et aux antennes en direction de Lodelinsart, de Gilly et de Montignies, M. Chabert espère leur mise en exploitation d'ici 1980.

M. le ministre déclara encore qu'un prototype des nouvelles voitures, qui comporteront des solutions d'avant-garde, aussi bien en ce qui concerne la partie mécanique que la partie électrique, va être commandé à des constructeurs belges.

*
**

Le 21 juin 1976, les trams vicinaux « voyageurs » ont circulé pour la dernière fois autour de la vieille prison de Charleroi. Dès le lendemain, ils empruntaient le premier tronçon du semi-métro.

Deux anciennes motrices et une nouvelle voiture-échelle devant la gare du Sud. (Photo Dussart frères)

LE MÉTRO À BRUXELLES

Depuis 1965, les travaux de construction de différentes lignes de métro se poursuivent sans relâche à Bruxelles.

Toutes les installations, les tunnels et les ouvrages nécessaires ont été construits en fonction des impératifs d'exploitation d'un chemin de fer métropolitain proprement dit.

Toutefois, en attendant la possibilité de mettre celui-ci en activité, les tronçons achevés sont exploités en service pré-métro, c.-à-d. qu'ils sont utilisés par les tramways classiques. En dehors des tunnels, ceux-ci empruntent leur tracé normal.

Cette politique de nos gouvernants, adoptée intentionnellement dès l'origine, a eu des résultats heureux et efficaces. Des rues et des carrefours importants ont pu être dégagés, la vitesse commerciale des tramways a

été relevée et la régularité des services mieux assurée.

Les transports en commun ont déjà partiellement retrouvé la faveur du public. Le nombre de voyageurs transportés, qui était en déclin depuis de nombreuses années, est en sensible augmentation depuis l'exercice 1971.

A noter que le premier tronçon de semi-métro avait été mis en service en 1969.

LES SERVICES DE SEMI-MÉTRO

Actuellement, les tronçons ci-après sont exploités en service semi-métro :

a) *ligne Est-Ouest (ligne n° 1)* : tronçon Ste-Catherine - Schuman;

b) *ligne de la Petite Ceinture (ligne n° 2)* : tronçon place Louise - rue du Marché;
c) *ligne de la Grande Ceinture (ligne n° 5)* : tronçon Boileau - Diamant.

Une quatrième ligne (ligne n° 3) est en construction; le premier tronçon est achevé, il reliera la gare du Nord à la gare du Midi et sera desservi en service semi-métro à partir du 4 octobre prochain.

La construction d'une cinquième ligne, avec un premier tronçon entre la place Anneessens et la Porte de Namur, ne sera entamée que dans plusieurs années.

Ces premiers tronçons de ligne constituent l'embryon du réseau de métro qui desservira un jour Bruxelles et sa proche agglomération.

LE SERVICE METRO

Mais à partir du 20 septembre, l'ère du métro débutera sur une des cinq lignes en question. A cette date, en effet, le métro sera mis en service sur la ligne Est-Ouest, entre la station Brouckère et le rond-point Schuman.

Simultanément ce tronçon sera prolongé d'une part via la Porte de Teruren jusqu'à Auderghem (station Beaulieu), et d'autre part par le Square Montgomery jusqu'à Woluwe-St-Lambert (place du Tomberg).

Il n'y aura plus que de vraies rames de métro sur la ligne.

Aucun tramway classique ne saura plus y circuler. Le fil trolley sera supprimé, un 3e rail assurera l'alimentation des moteurs des rames de métro tandis que les quais bas réservés aux tramways seront relevés.

Les rames de métro rouleront à une vitesse commerciale d'environ 32 km à l'heure et effectueront le trajet de bout en bout en plus ou moins 15 minutes.

LE MATERIEL

Les voitures de métro ont été construites en Belgique et sont spécialement adaptées au réseau sur lequel elles sont appelées à circuler.

L'étude en a été faite par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, en étroite collaboration avec un groupe de constructeurs belges.

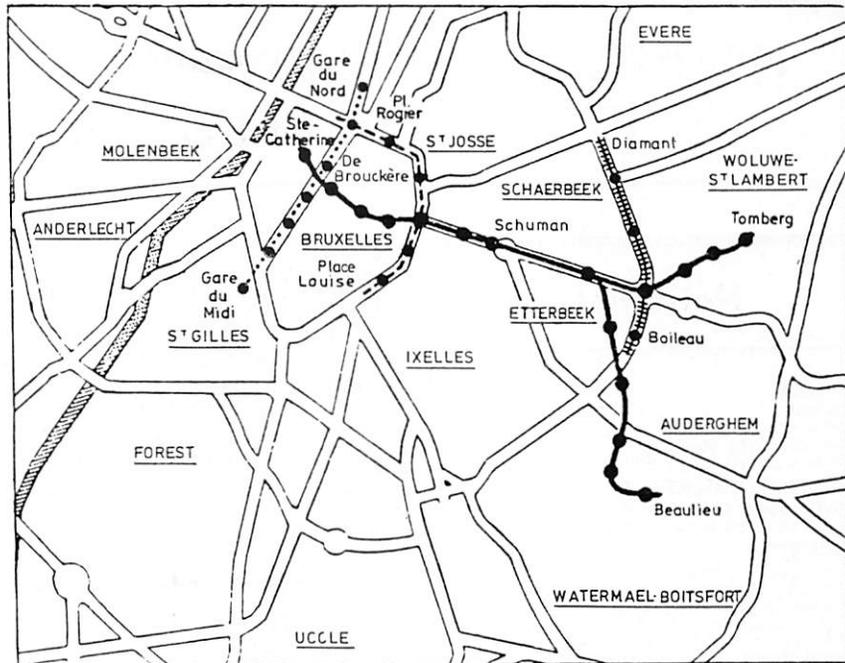
Des unités de traction formées, chacune, de deux voitures, seront mises en ligne; chaque unité de traction, d'une longueur de 36,40 m, peut transporter 420 voyageurs. Une unité de traction est indissociable en dehors des ateliers, car les équipements de traction et de freinage sont répartis sur les deux voitures. Chaque unité possède un poste de conduite à chaque extrémité.

Il est possible, par l'intermédiaire d'un accouplement automatique, de former des rames de 4 voitures (2 unités de traction) et même, dans l'avenir, d'y adjoindre une 5e voiture sans poste de conduite, afin de porter la longueur du train à 90 m.

Chaque voiture offre un compartiment unique accessible par 4 portes sur chaque côté; ces portes sont à ouverture automatique avec double battant effaçable.

La caisse, en aluminium, est autoportante, les tôleries participant à la résistance de l'ensemble; les extrémités sont moulées en polyester armé teinté dans la masse; le compartiment est équipé de sièges spécialement étudiés par un styliste et l'aménagement rationnel du poste de conduite a été élaboré en faisant appel à un spécialiste en ergonomie.

Chaque voiture est motrice (deux moteurs à raison d'un par bogie); l'énergie électrique nécessaire est prélevée sur le 3e rail, alimenté en courant continu à 900 volts au départ des sous-stations.



- Ligne n° 1: tronçon Ste-Catherine-Schuman < Tomberg Beaulieu
- - - - - Ligne n° 2: tronçon place Louise-place Rogier
- +++++ Ligne n° 5: tronçon Boileau-Diamant
- Ligne n° 3: en service le 4 octobre 1976: tronçon gare du Nord-gare du Midi

La régulation du courant se fait au moyen d'hacheurs de courant; cette technique, la plus moderne à l'heure actuelle, permet :

- une accélération graduelle et énergétique, sans pertes d'énergie, les résistances classiques étant éliminées;
- un freinage électrique, très progressif, avec récupération d'énergie

réutilisable; cette solution augmente le confort et permet d'économiser jusqu'à 40 % de l'énergie normalement consommée.

Il ne fait pas de doute que le matériel mis en service sera hautement apprécié par le public: la souplesse de roulement, les accélérations et les freinages progressifs des rames de métro sont vraiment remarquables.



Une rame de métro.

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

Naissances

ANVERS

Christel chez Kenis J. (St-Leenaarts)
Steve chez Van Rompaey Fr. (Tremelo)
Inge chez Van de Pol J. (Weelde)
Heidi chez Vriens F. (Rijkvorsel)

FLANDRE ORIENTALE

Dina et Daisy chez Van Driessche E. (Lokeren)
Els chez Coppieters A. (Hamme)

HAINAUT

Guy chez Nemeghaire F. (Souvret)
Axel chez Cavillot R. (Lodelinsart)
Emmanuel chez Cauderlier Th. (Montignies-sur-Sambre)

Cécile chez Minsart Fr. (Châtelaineau)
Isabelle chez Gleton R. (Marcinelle)
Cindy chez Bouchez J. (Dour)
Catherine chez Sarot Fernand (Basècles)
Murielle chez Decamps Chr. (Pâturages)
Marie-Claire chez Rasseigneur D. (Marquain)

NAMUR - LUXEMBOURG

Benoit chez Pisvin J. (Beauraing)
Valerie chez Lapiere V. (Ohey)
Sébastien chez Fontaine D. (Jambes)
Latia chez Greenslade A. (Malonne)
Cindy chez Simon S. (Suzy)
Christelle chez Groggnard A. (Jemelle)

LIEGE

René chez Pohlen O. (Herbesthal)
Natacha chez Franssen J. (Welkenraedt)
Geneviève chez Bemelmans J. (Petit-Rechain)
Catherine chez Dandois D. (Moha)

BRABANT

Ronny chez Reniers J. (Nieuwrode)
Bart chez Dammans A. (Heikruis)
Lucia chez Dewit G. (Oudenaken)
Sandy chez Geeroms J. (Roosdaal)
Severine chez Cortvrindt P. (Leuze)
Erik chez Watzeels H. (Diegem)
Valerie chez Couteau A. (Nivelles)
Kathleen chez Carlier J. (Hal)
Muriel chez Schoovaerts J. (Putte)
Erwin chez Van Roy R. (Humbeek)

LIMBOURG

Cindy chez Brouwers A. (Dilsen)
Dieter chez Alenteys A. (Paal)
Frank chez Kessen G. (Rekem)

FLANDRE OCCIDENTALE

Olivier chez Degroote P. (Bruges)

Mariages

ANVERS

Van der Auwera H. a épousé Mlle Martins da Silva S.

FLANDRE ORIENTALE

Van Daele R. a épousé Mlle Volckaert G.
De Wilde W. a épousé Mlle Van Acker M.
Pensaert W. a épousé Mlle Vergaelen M.
Holman N. a épousé Mlle De Weirdt L.
Hulsbosch M. a épousé Mlle Hanssens G.

HAINAUT

Beugnies M. a épousé Mlle Lescart M.-Cl.
Burton J.-J. a épousé Mlle Pijpops Cl.
Dufasne F. a épousé Mlle Servais Cl.
Cordier G. a épousé Mlle Marcinkowski I.

NAMUR-LUXEMBOURG

Pereaux Fr. a épousé Mlle Remacle O.
Lapiere V. a épousé Mlle Wilmart J.
Hardenne J. a épousé Mlle Quewet S.
Hubert Th. a épousé Mlle Hagedorn S.
Brasselet G. a épousé Mlle Deceuninck L.
Wagner A. a épousé Mlle Dubuisson H.

LIEGE

Schoefs L. a épousé Mlle Watrin J.

BRABANT

Van Rossem J. a épousé Mlle Tielemans J.
Van Hoeck Th. a épousé Mlle De Bondt V.
De Brabanter M. a épousé Mlle Penne L.

LIMBOURG

Forier F. a épousé Mlle Harry G.

FLANDRE OCCIDENTALE

Deprez M. a épousé Mlle Huisseune E.
Strubbe Y. a épousé Mlle Mattheuws R.
Dalle A. a épousé Mlle Verdickt I.
Vansevenant D. a épousé Mlle Robaert M.
Vyncke G. a épousé Mlle De Cloedt C.
Coopman F. a épousé Mlle Vancompornille R.
Sanders M. a épousé Mlle Coudeville A.
Vertriest J. a épousé Mlle Stevens S.
Defurne G. a épousé Mlle Knockaert C.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mai et juin 1976

ANVERS

	Années de service
Marissen P., ouvrier d'élite	48
Blockx P., ouvrier qualifié	47
Van Steenberghe L., ouvrier d'élite	47

FLANDRE ORIENTALE

Madou J., 1er ouvrier qualifié	31
--------------------------------	----

HAINAUT

Broutout V., 1er ouvrier d'élite	31
Haumont G., 1er ouvrier d'élite	31
Houdart F., ouvrier d'élite	41
Surlieu S., receveur	24
Vreux M., ouvrier qualifié	33
Cantigneau H., ouvrier qualifié 1ère cl.	37
Delsart F., receveur	39
Descendre C., receveur	29
Labby A., receveur	46
Queriat G., chef de mouvement 1ère cl.	39

NAMUR-LUXEMBOURG

Guery H., 1er ouvrier qualifié	30
Wilmot A., ouvrier qualifié	39
Boutfeu O., 1er ouvrier qualifié	33
Brosse A., conducteur-rec. AB	39
David P., 1er ouvrier qualifié	47
Dromelet M., conducteur-rec. AB	22
Leonard A., conducteur-rec. AB	45

LIEGE

Hans A., conducteur-rec. AB	30
Loncelle F., 1er ouvrier qualifié	25
Pirghaye J., conducteur-rec. AB	33
Barbier P., receveur	32
Galler H., commis	37
lasse N., receveur	31

BRABANT

Vranckx A., conducteur-rec. AB	44
Cuyt Ph., ouvrier qualifié	34
David L., conducteur-rec. AB	32
De Vits P., ouvrier d'élite	47
Godart O., conducteur-rec. AB	48
Hausman R., inspecteur principal	38
Stallaert L., receveur	46
Troch H., conducteur él.	41

LIMBOURG

Haesevoets C., 1er ouvrier qualifié	36
Peeters Ch., chef de service de 1ère cl.	36

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
ADMINISTRATION CENTRALE	
Van der Hulst A., rédacteur sélect.	60

NAMUR - LUXEMBOURG

Clarival J., conducteur-rec. AB	44
Desorbay J., conducteur-rec. AB	44

FLANDRE OCCIDENTALE

Bourdeau D., ouvrier d'élite	40
------------------------------	----

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Verbeeck P., piocheur	76
Cools F., conducteur-rec. AB	62
Verheyden E., piocheur	73
Van de Leur J., ouvrier qual. 1 ^{er} cl.	76
Somers F., receveur	79
Mertens J., receveur	71
Calluy F., conducteur él.	75
De Hoef J., conducteur él.	79

FLANDRE ORIENTALE

Van Snick L., conducteur AB	79
De Cloet B., receveur	74

HAINAUT

Fontaine A., conducteur él.	70
De Kee J., manœuvre	76
Gilbart O., chef d'atelier 1 ^{er} cl.	55
Bertholet M., conducteur él.	76
Boussy E., chef receveur	79
Lheureux G., ouvrier qualifié	51
Deleuse E., conducteur él.	82
Navarre J.-B., receveur	79
De Cock R., conducteur él.	66

LIEGE

Lognoul A., conducteur AB	61
Etienne J., receveur	72
Hopmans E., receveur	81
Evelette A., ouvrier qualifié	87
Cloes H., ouvrier qualifié 1 ^{er} cl.	52
Vinamont A., chef de serv. important	79
Danon R., conducteur AB	60
Simonis J., chef de service	75

BRABANT

Hermans J., chef receveur	81
Evenepoel F., conducteur él.	73
Smeesters J., conducteur-rec. AB	58
Goffin J., chef receveur	72
Lambrechts L., conducteur él.	93
De Mesmaeker J., manœuvre	85
Herbinia J., conducteur él.	71
Timmermans K., receveur	78
Arcq R., ouvrier qualifié 1 ^{er} cl.	72
Gillyns A., ouvrier qualifié	83
Opdebeek J., ouvrier qualifié	68

LIMBOURG

Dessers H., piocheur	82
Maes J., machiniste 1 ^{er} cl.	89
Bleuxk F., brigadier	73
Vanheers J., chef receveur	72
Ramakers A., chef piocheur	81

FLANDRE OCCIDENTALE

Ghillebert F., ouvrier qualifié 1 ^{er} cl.	84
Triest C., ouvrier semi-qualifié	73
Casier P., receveur	74
Quaghebeur M., conducteur él.	75
D'Hondt R., piocheur	82
Lycke M., conducteur-receveur AB	68

Administration Centrale

M. Gilbert HECQ,
inspecteur principal adjoint,
à la retraite

C'est à Gand que M. Hecq commença sa carrière à la S.N.C.V. Il y débuta le 16 février 1931 au « Service provincial » de la Flandre Orientale.



Mais à la fin de 1933 déjà, il fut transféré à l'Administration centrale, au service du Domaine. Ayant conquis un diplôme de licencié en notariat, M. Hecq fut chargé, fin 1943, de la gestion du service du Domaine. Il assumait cette fonction, pendant plus de treize ans, avec une grande compétence, basée sur des connaissances étendues et une vaste expérience.

En juin 1957, M. Hecq passa au service juridique, dont les attributions prenaient de plus en plus d'ampleur. Ce service devait nécessairement être renforcé par un élément bien à la hauteur des activités de la Société.

M. Hecq s'y spécialisa dans la consultation, l'information et la gestion de litiges en matière domaniale, de saisies et de cessations de salaires, de concurrence illicite etc. Ses mérites lui valurent une promotion de conseiller adjoint le 1er janvier 1959 et d'inspecteur principal adjoint le 1er janvier 1969.

D'une parfaite courtoisie et d'un naturel affable, M. Hecq était toujours prêt à rendre service. Nombreux sont ceux qui bénéficièrent de ses avis judicieux et de ses bons conseils, et qui lui en restent reconnaissants.

Il est maintenant à l'aube d'une vie nouvelle. Comme il est excellent artiste peintre à ses heures, qu'il aime les voyages et qu'il pratique l'horticulture avec bonheur, nous pensons qu'il pourra réaliser toutes ses aspirations, ce que nous lui souhaitons de tout cœur.

Le 17-5-1976, nous avons appris avec émotion le décès de M. Albert Van der Hulst (né le 18-1-1916), surtout bien connu du personnel en sa qualité de délégué d'une mutualité.

Il commença sa carrière le 11-6-1938 comme receveur dans le Groupe d'Anvers et passa au Groupe de Louvain (dépôt d'Aarschot) le 23-10-1941. Transféré à la direction « Exploitation » de l'Administration centrale le 3-11-1949, il y resta toujours occupé et y fut nommé commis le 1-1-1950, rédacteur le 1-1-1956 et rédacteur sélectionné le 1-1-1963.

M. Van der Hulst fut très apprécié pour son application au travail, son dévouement, sa serviabilité et son affabilité.

« Nos Vicinaux » adresse à son épouse et à sa famille ses sincères condoléances.

Mlle R. De Reu, dactylographe, a été engagée le 3-5-1976 pour le service S/Dact. Dans le même service, Mlle V. Cauwbergs, dactylographe, est arrivée du Groupe d'Anvers le 17-5-1976.

Anvers

Le 3-5-1976, Mlle F. Blieck, commis, est entrée en service à la Comptabilité. D'autre part, Mlle M. Mertens, poinçonneuse, venant de l'Administration centrale, a été accueillie le 17-5-1976.

Flandre Orientale

Le 1-5-1976, M. P. Beauprez, contremaître de 1ère cl., muté de l'Administration centrale, est venu rejoindre nos rangs.

Hainaut

M. E. Denis, rédacteur, a été transféré de l'Administration centrale au service du Mouvement de Charleroi, le 1-6-1976.

Liège

M. J. Boulanger, commis temporaire, a été embauché le 1-6-1976, pour le service T/AT.

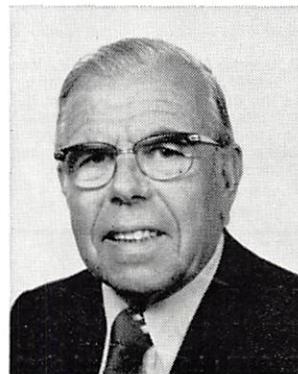
Brabant

M. Van der Voorde, contremaître de 1ère cl. (T/AT - Anderlecht), a été engagé le 3-5-1976. Mme C. Sellekaerts, commis, de l'Administration centrale, a été transférée à Louvain le 1-7-1976.

Limbourg

M. PEETERS,
chef de service de 1ère classe,
a été mis à la retraite

Né le 29-1-1912, M. Peeters entra en service le 1-7-1940, en qualité de contrôleur au groupe de Liège-Limbourg; c'est dans la région de Wareme que se situa son principal rayon d'action.



En 1941, il fut chargé du contrôle du matériel roulant, afin d'assurer une utilisation maximum des wagons de marchandises du service vapeur, très important au cours des années de guerre.

Le 1-1-1946, il fut nommé chef de Mouvement de 2e classe et, au cours de l'année 1947, on lui confia l'organisation des services d'ouvriers pour les charbonnages limbourgeois. Il devint également responsable pour les services publics d'autobus de plus en plus nombreux à la suite de la suppression des services vapeur, autorail et électriques.

Le 1-1-1957, il fut promu chef de service du Mouvement et, le 1-1-1965, chef de service de 1ère classe.

M. Peeters s'est toujours acquitté de ses fonctions avec grande compétence et beaucoup de dévouement et a défendu sans cesse, avec l'opiniâtreté qui lui est propre, les intérêts de la Société nationale.

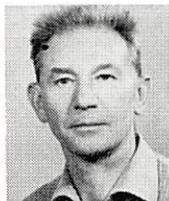
Nous souhaitons à M. Peeters et à son épouse encore de nombreuses années de bonheur.

M. W. Ubachs, commis, est venu de T/AT - Brabant le 21-6-1976.

LES LONGUES CARRIÈRES



L. Gerrits
a débuté le 1-10-1940 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Has-selt.



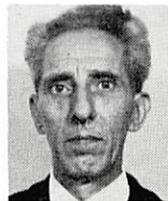
G. Vanden Bulcke
a débuté le 30-4-1934 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Anderlecht.



P. Gille
a débuté le 2-4-1929 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Kessel-Lo.



L. Theunis
a débuté le 3-10-1928 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Kessel-Lo.



O. Hanquet
a débuté le 21-4-1941 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier qualifié à Jumet.



A. De Bruyne
a débuté le 1-10-1929 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Furnes.



J.B. Vander Meulen
est entré en service le 4-9-1933; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Dilbeek.



V. Vanpee
est entré en service le 10-7-1935; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Asse.



F. Buchet
est entré en service le 17-7-1940; il a été mis à la pension comme conducteur AB à Mons.



A. Cohy
est entré en service le 16-3-1929; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Charleroi.



L. De Belder
est entré en service le 18-11-1929; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Rumst.



R. Lavenne
est entré en service le 10-2-1930; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Eugies.

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

EMPLOYÉ : Le week-end s'est-il bien passé, chef ?

TRAMBUS : Je ne peux pas me plaindre. Et toi, mon ami ?

E. : Eh bien, moi j'ai eu une telle peur, que j'y pense encore toujours. J'avais à fixer un tuyau d'écoulement qui s'était détaché de la gouttière. Alors que j'étais en haut de l'échelle, celle-ci se mit à basculer dangereusement. Je l'avais placée trop près du chemin en contrebas, entourant ma maison; de ce fait un pied de l'échelle avait glissé et se trouvait dans le vide.

T. : Il faut toujours vérifier si l'échelle est bien placée; il est très dangereux, pour gagner de la hauteur, de la poser sur des appuis de stabilité douteuse tels que fûts, caisses, matériaux ou autres pièces, ou près du bord d'un dallage ou d'un sol en contrebas.

E. : C'est l'erreur que j'avais commise. Heureusement, mon frère, qui se trouvait là, a pu garder l'échelle en équilibre, de sorte que je me suis tiré sans mal de l'aventure.

T. : L'utilisation d'une échelle ne peut jamais être une aventure. Il faut prendre ses précautions. Les montants d'une échelle, vue de face, doivent être parfaitement d'aplomb et jamais en oblique. Par grand vent, on doit attacher l'échelle. La montée et la descente doivent s'effectuer en faisant face à l'échelle et en prenant les traverses en leur milieu. On ne lâchera une traverse

que lorsque l'on en aura saisi une autre. D'autre part, il est dangereux de trop se pencher pour atteindre un point relativement éloigné de l'échelle. Dans de tels cas, il faut la déplacer.

E. : C'est toute une technique, en somme, alors qu'à première vue, l'emploi d'une échelle semble si facile.

T. : Souvent, les choses apparemment simples présentent des aspects insoupçonnés. N'oubliez pas que lorsque vous descendez d'une échelle, le travail terminé, il faut regarder avant de mettre pied à terre, si l'un ou l'autre objet n'a pas été déposé au bas de l'échelle.

E. : Il faut penser à tout, en effet. On dit parfois que passer sous une échelle porte malheur. Superstition, sans doute, mais ce que je sais, en tout cas, c'est qu'une échelle imprudemment utilisée peut vous rendre impotent pour le restant de vos jours.

Une veuve d'agent centenaire, à Houdeng-Aimeries

La doyenne d'âge parmi les veuves d'anciens membres du personnel a atteint son centenaire le 23 avril dernier.

Il s'agit de Mme Jules Laurent, née Isoline Varemans le 23 avril 1876, mariée le 15 juillet 1899 à Houdeng-Goegnies. Son mari entra en service comme receveur au dépôt de La Louvière et prit sa retraite fin 1938. Il décéda à l'âge de 67 ans, le 15-2-1941.

Mme Laurent peut se réjouir d'avoir encore une bonne santé, qui lui permet de prendre part, de son fauteuil, à la vie familiale. Elle est soignée par sa fille, qui l'entoure de soins attentifs et affectueux, à l'exemple de ce qu'elle avait fait pour ses propres parents.

A l'occasion de son centenaire, qui fut fêté dans l'intimité, Mme Laurent reçut, entre autres, une bonbonnière d'argent de la part de S.M. le Roi Baudouin.

Nous la congratulons de tout cœur et lui souhaitons beaucoup de bonheur.

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.

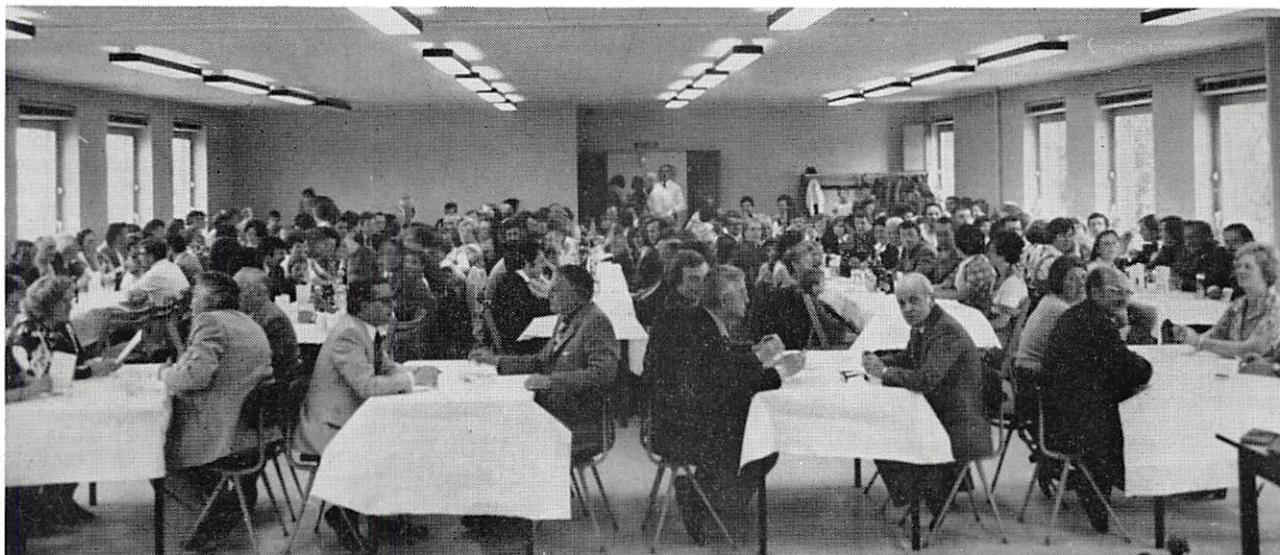
Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Téléphone : 511.59.90 — Ext. : 335.
C.C.P. 000-0003227-16.

Editeur responsable : L. Vanderfaellie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Groupe d'Anvers

1000 jours sans accident à l'équipe n° 2



Le 29 mai dernier, le Groupe d'Anvers était à nouveau en fête. Les membres de l'équipe n° 2, à savoir le personnel des dépôts d'Oostmalle et de Broechem, étaient une fois de plus réunis pour fêter, avec leur famille, 1.000 jours sans accident avec chômage.

Il est réjouissant de constater que malgré l'échec subi après une période-record précédente, la lutte contre les accidents de travail a été poursuivie avec le même courage et la même conviction.

Pour le moment, c'est, dans le concours de sécurité, la seule équipe du Groupe d'Anvers qui compte encore « quatre chiffres », car toutes les autres ont pratiquement déjà « trébuché » cette année. Aussi ces équipes mettront certainement tout en œuvre

pour pouvoir se ranger à nouveau parmi les équipes-élite des concours de sécurité.

L'équipe n° 2 est à présent le porte-drapeau du Groupe et, tout imprégnée de l'esprit de sécurité, elle s'efforce d'atteindre les 2.000 jours.

M. Goovaerts, ingénieur principal-chef de Groupe, et M. Dewals, inspecteur, représentant le Service général de la Sécurité, félicitèrent les membres du personnel à l'honneur et les exhortèrent à réaliser cet exploit.

Un ensemble musical créa la meilleure ambiance parmi les quelque deux cents convives. Les numéros d'un prestidigitateur captivèrent les enfants.

Après un bon repas et une tombola pour les enfants, on se quitta de bonne humeur, chacun emportant son cadeau-souvenir.

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Equipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident, au 31 mai 1976

	Jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen - Warzée)	5.235
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	4.932
NAMUR - LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	4.478
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	1.851
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze)	1.780
ANVERS 2 (Mouvement Oostmalle - Broechem)	1.160
FLANDRE ORIENTALE 6 (Mouvement Herzele - Hofstade - Audenarde)	1.073

UN CODE DE LA ROUTE RÉNOVÉ (fin)

LA REFORME DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

La signalisation routière subit des modifications assez importantes, ce dans un souci d'uniformité avec les autres pays.

Si les signaux ou les marques sont les mêmes dans l'ancien et le nouveau code, il n'y aura normalement pas de problème. Quand ils seront nettement différents, vous n'aurez pas de difficultés non plus; le code nouveau conserve bien leur valeur, pendant un certain temps, aux anciens signaux, mais ils disparaîtront progressivement et vous n'aurez pas à vous demander, avec un code et un calendrier à la main, si vous avez affaire à un signal valable. D'autres signaux sont à peu de chose près les mêmes que les anciens, ou encore certains anciens signaux n'ont plus tout à fait la même signification: nous nous attacherons plus spécialement à ces cas.

I. Les signaux lumineux de circulation.

Outre le système tricolore que vous connaissez (vert, jaune-orange, rouge) vous pourrez trouver aux carrefours des feux similaires, mais d'un usage plus compliqué:

- a) ou bien: rien que des flèches de couleur verte, jaune-orange et rouge qui ont, bien sûr, une signification semblable aux feux de mêmes couleurs, mais qui n'ont d'effet que pour la direction ou les directions indiquées par ces flèches;
- b) ou bien des flèches vertes qui s'allument alors qu'un feu rouge ou jaune-orange est allumé; ces signaux, que vous connaissez déjà, vous autorisent le passage dans le sens indiqué, mais en cédant la priorité aux piétons et aux conducteurs venant d'autres directions;
- c) ou bien la flèche verte, seule, dirigée vers la gauche pour permettre l'évacuation du carrefour;
- d) ou encore des feux présentant la silhouette d'une bicyclette: ils ne concernent que les conducteurs de cycles et de cyclo-moteurs.

Rappelons pourtant que le feu jaune-orange fixe n'est nullement, comme le feu vert, une autorisation de franchir le carrefour lorsqu'il s'allume, alors que le conducteur en est trop près pour s'arrêter avant le signal. Ce conducteur ne peut plus traverser le carrefour qu'avec la plus grande prudence; il ne peut pas mettre en danger les autres usagers et sera donc responsable de l'accident éventuel.

Les feux pour piétons sont bicolores; ils représentent un piéton marchant ou

à l'arrêt; ils ne passent plus par le vert et rouge simultanément mais le vert se met à clignoter pour annoncer le rouge. Les anciens feux pour piétons restent valables jusqu'au 1-1-1979; ils seront vraisemblablement remplacés avant cette date.

Signaux pour le choix des bandes de circulation.

La bande interdite est surmontée d'un signal rouge en forme de croix; les bandes autorisées ont au-dessus d'elles une flèche verte dirigée vers le bas. Ces signaux sont valables de carrefour en carrefour et doivent donc être répétés après chaque carrefour.

Signaux clignotants.

Le jaune-orange clignotant placé seul, ou faisant partie d'un système tricolore, signifie « Prudence! »; il ne modifie pas les règles de priorité (donc: priorité à droite s'il n'y a pas d'autre indication, respecter les signaux routiers s'il y en a).

Dans le régime ancien — et qui reste valable (quel dommage!) jusqu'au 1-1-1978 — existait le signal vert combiné avec un signal jaune-orange clignotant. Ce casse-tête inutile pour les automobilistes qui se croient prioritaires (à cause du vert) et qui ne le sont pas car ce signal est égal au seul jaune-orange clignotant, va enfin cesser d'exister. Puissent les services responsables les enlever au plus tôt!

Vous connaissez les feux rouge clignotant et blanc-lunaire clignotant placés aux passages à niveau. Rappelons ici que les « traversées » vont devenir des passages à niveau et que certaines d'entre elles se verront peut-être dotées de ces signaux qui se multiplieraient.

II. Les signaux routiers.

L'ancien code classait les signaux routiers d'après leurs formes: il y avait ainsi trois catégories de signaux. Beaucoup plus logiquement, le nouveau code les classe selon leur objet. Il s'ensuit que pour le nouveau code, les signaux relatifs à la priorité ne sont plus des signaux de danger et que les signaux relatifs au stationnement et à l'arrêt ne sont plus des signaux d'interdiction ou d'obligation. (Notons, au passage, que toutes les anomalies de définition n'en sont pas supprimées pour autant: le signal C 43, signal d'interdiction dont la légende est « interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée » devient un signal de permission lorsque, placé dans une agglomération, il indique une vitesse supérieure à 60 km à l'heure).

Dans la partie centrale des nouveaux signaux, on ne peut plus ajouter aucune mention complémentaire à ce qui est prévu. Ces mentions, qu'elles soient une inscription ou un symbole, ne peuvent figurer que sur un panneau additionnel bleu fixé en dessous du signal. Les inscriptions blanches figurant actuellement peuvent subsister jusqu'au 1-1-1979.

A. Les signaux de danger.

Ces signaux sont toujours des triangles, comme dans l'ancien code.

A titre de nouveautés, nous y trouvons les signaux:

- A 11: débouché sur un quai ou une berge;
- A 25: débouché d'une piste cyclable;
- A 29: traversée de bétail;
- A 35: survol d'avions à basse altitude;
- A 37: vent latéral;
- A 49: croisement d'une ou plusieurs voies ferrées établies sur la chaussée.

Quant au signal A 5 indiquant une forte montée, il était très rare, comparé au signal A 3 indiquant une descente dangereuse.

Notons que la longueur d'une section dangereuse s'indique sur un panneau rectangulaire bleu, inscription en blanc avec 2 flèches blanches tournées vers le haut.

B. Les signaux relatifs à la priorité.

Les signaux relatifs à la priorité peuvent être répétés au-dessus de la chaussée.

Une seule nouveauté parmi ces signaux: le signal B 5 (STOP) de forme octogonale déjà en usage dans de nombreux pays. Il est de loin préférable car, unique en son genre, il ne peut pas être confondu et attire beaucoup plus l'attention. L'ancien signal Stop peut être maintenu jusqu'au 1er janvier 1978.

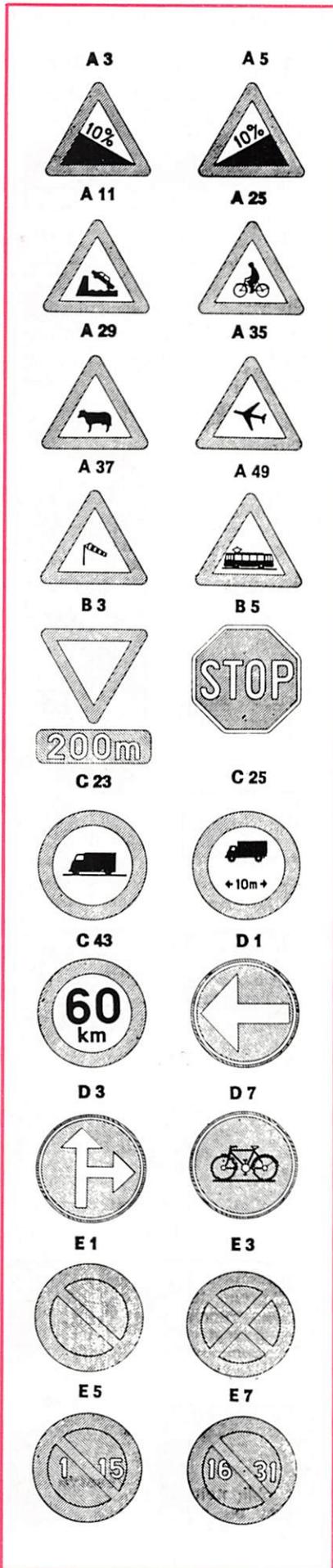
C. Les signaux d'interdiction.

Il s'agit de signaux ronds, comme dans l'ancien code.

Nouveauté générale: tous ces signaux peuvent être annoncés par un signal identique complété par un signal additionnel indiquant la distance du début de l'interdiction.

Nous trouvons deux nouveaux signaux: le C 23 et le C 25 qui ont respectivement la même signification que les signaux nos 38 et 39; ces derniers restent valables jusqu'au 1er janvier 1978.

Il en est de même du signal n° 23 (a et b) qui reste également valable jusqu'au 1-1-1978.



D. Les signaux d'obligation.

Comme les signaux d'interdiction, ces signaux peuvent être annoncés par un signal identique complété par un panneau indiquant la distance de début de l'obligation.

Nous trouvons deux innovations :

- la variante du signal D 1 (notre ancien signal n° 51) qui se présente sous la forme d'une flèche coudée : elle indique schématiquement le mouvement à effectuer.
- le signal D 3 imposant l'obligation du choix entre deux directions.

Ces signaux D 1 et D 3 varient selon la disposition des lieux.

E. Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

Si l'on retrouve nos anciens symboles des signaux n°s 33, 34 et 64, toute la matière de l'arrêt et du stationnement est revue de fond en comble.

Nous avons déjà vu l'interdiction presque générale de s'arrêter et de stationner à gauche dans le sens de la marche, l'instauration et la réglementation du stationnement semi-mensuel dans toute une agglomération et la généralisation des parcomètres (articles 23 à 27).

La signalisation est fonction de cette réglementation nouvelle et complexe.

Une règle générale limite cependant la tendance à l'excès de complication en prévoyant les seules inscriptions complémentaires qui peuvent être ajoutées pour préciser ou modifier l'effet des signaux.

a) Effet des signaux.

Les signaux E 1 et E 3 (nos anciens signaux n°s 33 et 34), E 5 et E 7 (qui remplacent le signal n° 33 avec la mention 1-15 ou 16-31), E 9 a (notre signal n° 64), E 9 b, c, d, e, f, g, (relatifs à des stationnements dans certaines conditions ou réservés à certains véhicules) ont leurs effets limités, dans l'espace :

- ils n'ont effet que du côté de la chaussée où ils sont placés;
- ils ont effet à partir du signal, en principe jusqu'au prochain carrefour, sinon ils portent un panneau allongé représentant une flèche verticale tournée soit vers le haut pour indiquer le début de la réglementation, soit vers le bas pour indiquer sa fin, soit vers le haut avec une distance, p. ex. 20 m, pour indiquer la courte distance sur laquelle la réglementation a effet, soit au contraire une flèche à deux pointes, vers le haut et vers le bas, pour rappeler une réglementation sur longue distance;
- les signaux E 1 et E 3 interdisent l'arrêt ou le stationnement tant sur l'accotement que sur la chaussée; les signaux E 5 et E 7 ne l'interdisent que sur la chaussée.

Remarquons que nos anciens signaux similaires (n°s 33 et 34) ainsi d'ailleurs que les anciens n°s 35 et 36 ont un effet tout différent puisqu'ils sont

valables avant le signal sur 20 mètres ou sur 100 mètres si un autre leur fait face, tandis que les nouveaux E 1, E 3, E 5 et E 9 sont valables après le signal jusqu'au prochain carrefour ou jusqu'au même signal avec une grande flèche vers le bas qui a donc le sens de « fin d'interdiction ».

Les anciens signaux restent valables jusqu'au 1-1-1979. Il n'y aura pas de confusion possible entre les anciens et les nouveaux signaux : les pouvoirs publics y veilleront (notamment en peignant en couleur orange les fûts des nouveaux signaux interdisant le stationnement ou l'arrêt).

b) Stationnement alterné dans une agglomération.

(Article 26). Le signal E 11 est le signal E 1 avec les mentions 1-15 et 16-31 dans les secteurs bleus. Il est placé au-dessus du panneau d'agglomération à l'entrée de celle-ci (F 1).

Rappelons qu'il signifie que du 1 au 15 on doit stationner du côté des maisons numérotées impair et du côté pair, du 16 au 31.

Attention ! ce n'est plus l'ancienne règle « interdit de... » mais « il est obligatoire » de stationner du côté indiqué.

Si une rue n'est bâtie que d'un côté, les numéros étant impairs, l'autre côté de la rue est considéré comme pair.

c) Zone à stationnement limité.

Les signaux E 13 et E 15 remplacent respectivement nos signaux 42 et 71 (zone bleue et sa fin) qui restent valables jusqu'au 1-1-1979.

Sur les signaux E 9 a à g on peut apposer un panneau additionnel représentant un disque de stationnement (zones bleues).

F. Les signaux d'indication.

Peu de chose à dire à propos de ces signaux. Presque tous sont connus. La plupart étaient déjà en vigueur sous l'ancien code. D'autres, quoique non officiels, étaient déjà utilisés tels les signaux indiquant la numérotation des routes et les flèches directionnelles vertes pour les autoroutes. Comme signaux vraiment neufs nous ne voyons que :

- les signaux F 9 et F 11 annonçant et terminant une route pour automobiles;
- le signal F 19 qui indique une voie à sens unique; ce signal remplace le signal n° 62 qui reste cependant valable jusqu'au 31 décembre 1978;
- les signaux de préavis provisoires de couleur jaune-orange qui sont utilisés temporairement pour donner des indications en cas de travaux : rétrécissement de chaussée, évitement, changement de chaussée en passant par le terre-plein central etc...

Notons que les signaux d'indication sont aussi quelquefois des signaux d'interdiction ou d'obligation, ainsi, en est-il notamment du signal F 1 (com-

mencement d'une agglomération) qui limite la vitesse à 60 km/heure; du signal F 5 (autoroute) qui entraîne l'application des règles spéciales de circulation sur les autoroutes (comme l'interdiction à certains véhicules d'y circuler, l'obligation d'y circuler à une vitesse supérieure à 70 km/heure en palier); de même le signal F 9 (routes pour automobiles). Citons aussi les signaux F 13, F 15 et F 17 qui prescrivent le choix de certaines bandes de circulation.

III. Les marques routières.

L'ancien code appelait les marques routières « marques sur le sol ».

A. Les marques longitudinales.

Toutes les lignes jaunes que nous connaissions seront remplacées, le plus souvent par des lignes similaires blanches.

Les plus importantes pour la sécurité de la circulation, entendons les lignes longitudinales qui séparent les bandes de circulation, sont pour ainsi dire inchangées. Sachons cependant que la ligne blanche continue ne pourra plus être franchie, même pour tourner à gauche. Cette mesure sera appliquée à partir du 1er janvier 1978. La double ligne blanche continue disparaît. Notons aussi que le code régularise la ligne discontinue à traits courts et rapprochés qui annonce l'imminence d'une ligne continue.

Pendant les travaux, les marques longitudinales blanches peuvent être remplacées par des marques provisoires : ce sont des clous de couleur orange; quand ces clous sont placés à distances régulières les uns des autres ils ont la même signification qu'une ligne continue; s'ils sont placés en petits groupes, ils équivalent à une ligne discontinue ou pointillée.

Quand, sur une voie publique, c'est-à-dire soit sur la chaussée soit à côté de la chaussée, on rencontre deux lignes discontinues blanches longitudinales qui ne sont pas suffisamment écartées l'une de l'autre pour délimiter une bande de circulation normale, c'est que l'on a affaire à une piste cyclable. L'absence ou la présence du signal D 7 (qui représente un cycle) n'y change rien.

Enfin le bord réel de la chaussée (fin du revêtement macadamisé, bordure de trottoir ou d'accotement en saillie) peut être rendu plus visible par une ligne blanche continue qui y est tracée. Tandis que pour figurer le bord fictif de la chaussée, on utilisera une **large ligne blanche** continue. Au-delà de cette ligne large se situe l'accotement destiné à l'arrêt et au stationnement, excepté sur les autoroutes et les routes pour automobiles; sur ces dernières, rappelons que le stationnement et l'arrêt sont interdits sauf l'immobilisation pour motif grave urgent, accident ou incident technique.

Il ne reste plus qu'une seule ligne longitudinale de couleur jaune. Plus exactement, c'est une innovation quant à sa forme. Apposée sur le bord réel de la chaussée (bordure de trottoir ou d'accotement) une ligne jaune discontinue qui comporte des traits jaunes assez courts qui alternent avec des espaces non teintés de même longueur, signifie une interdiction de stationnement.

Cette ligne jaune discontinue se substitue à la ligne jaune continue, apposée aux mêmes endroits. Cette dernière restera valable jusqu'au 1er janvier 1978 si elle a été placée avant le 1er mai 1976. Espérons que les pouvoirs publics feront diligence pour les remplacer par les lignes discontinues selon la nouvelle norme. Car nous savons tous que beaucoup de ces lignes jaunes souffrent des intempéries et s'effacent rapidement. Quand dans quelques mois, nous verrons des vestiges de lignes jaunes continues, vestiges plus ou moins nets, devons-nous en tenir compte ou non comme étant l'interdiction de stationner? Le degré d'effacement sera-t-il seulement l'indice du vieillissement de la peinture ou, au contraire, le signe de l'abandon de la réglementation à cet endroit?

Rappelons que la ligne jaune continue tracée sur la chaussée pour en marquer le bord fictif et délimiter une aire de stationnement (désormais à remplacer par une large ligne blanche) peut demeurer en vigueur jusqu'au 1er janvier 1978 également.

La double ligne jaune continue est supprimée purement et simplement.

B. Les marques transversales.

La ligne transversale blanche qui indique l'endroit où il faut marquer l'arrêt subsiste seule.

Les autres marques, qui étaient jaunes, deviennent blanches (tels les passages pour piétons) et sont modifiées comme les traverses de cyclistes qui sont délimitées par deux lignes constituées par des parallélogrammes blancs.

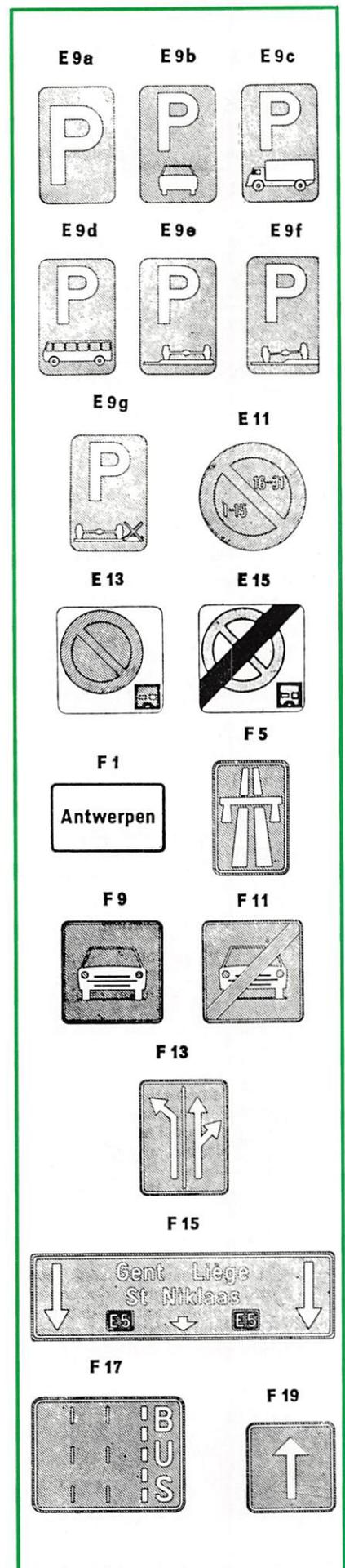
Pour remplacer partiellement la double ligne jaune continue, on trouvera à la jonction de deux chaussées, une rangée de triangles blancs qui marquent l'endroit où il y a lieu de s'arrêter s'il faut céder le passage.

Le début et la fin d'une zone de stationnement sur la chaussée sont délimités par des lignes transversales blanches perpendiculaires à l'axe de la chaussée ou obliques et qui rejoignent la large ligne blanche continue.

C. Les autres marques.

En fait le code n'innove rien dans ce domaine, bien que l'ancien code n'ait prévu que les flèches de sélection des directions à prendre aux carrefours.

Vous avez vu depuis longtemps, sur les chaussées, ces indications nouvelles pour le code : flèches qui annon-



cent au conducteur qu'il doit se rabattre d'une bande sur l'autre, mentions écrites sur la chaussée : directions des diverses bandes de circulation, Stop (répété sur le sol), zones délimitées sur la chaussée aux arrêts de trams et de bus et portant le mot « Tram » ou « Bus » et, enfin, les îlots directionnels.

*
**

Notons, que parmi les flèches sur le sol, nous ne trouverons plus l'indication obligeant le conducteur à prendre l'extrême droite pour virer à gauche. De même, le signal n° 97 disparaît. Cette réglementation pourra cependant rester en vigueur jusqu'au 1er janvier 1978.

Les prescriptions techniques.

Nous avons vu dans notre premier article que les prescriptions techniques nombreuses figurant dans le code de la route en ont été extraites pour rentrer, à leur vraie place, dans le règlement technique, qui concerne bien plus les constructeurs et les réparateurs que les usagers.

Quelques prescriptions de ce type, que le conducteur lui-même doit respecter, sont reprises à la fin du code.

Après avoir rappelé la grande règle générale, malheureusement trop négligée, qu'il faut bien entretenir l'équipement et les organes de son véhicule, qu'ils doivent être en bon état de fonctionnement et parfaitement réglés, le code énumère ces quelques prescriptions imposées aux conducteurs, à savoir :

- 1) posséder à bord un triangle de danger, un extincteur et une trousse de secours;
- 2) avoir un véhicule entretenu et réglé de manière à éviter :
 - de salir la voie publique;
 - de faire trop de bruit;
 - de dégager trop de fumée;
 - d'émettre des gaz polluants en dehors des limites permises;
- 3) ne pas donner des accélérations répétées, au point mort, dans les agglomérations;
- 4) avoir des pneus en bon état et conformes aux prescriptions notamment, interdiction de ne monter des pneus à carcasse radiale qu'à l'avant seulement et obligation de monter des pneus de même structure sur le même essieu;
- 5) interdiction des pneus retailés;
- 6) interdiction des pneus cloutés, interdiction des chaînes, sauf par neige ou verglas;
- 7) interdiction des ornements et accessoires dangereux et interdiction de circuler avec une carrosserie détériorée de nature à aggraver les conséquences des accidents.

L. COLLINS,
conseiller juridique.

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

Anvers : Pirard E. (portefeuille + 1.400 F + 60 florins), Wauters W. (portefeuille + 499 F).
Brochem : Mertens G. (sac à main + 560 F).
Rumst : Ceulemans C. (porte-monnaie + 4.690 F).
Turnhout : Van Gorp J. (portefeuille + 1.058 F), Nuyts R. (portefeuille + 900 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : De Jaeger G. (2.250 F), Witgeers W. (640 F), De Cock R. (2.837 F), Van Hende G. (2.880 F).
Hamme : Maes A. (1.429 F).
Herzele : Royaert J. (1.095 F).
Saint-Nicolas : De Cock H. (10.955 F).

HAINAUT

Charleroi : Coquelet J. (900 F), Berck A. (2.669 F), Niemegeert (660 F), Vostier A. (1.100 F), Senzee G. (portefeuille + 2.523 F), Noël J. (3.422 F), Dufert C. (610 F), Vincent R. (appareil de photographie).
Tournai : Vanderzippe (portefeuille + 8.060 F).

NAMUR - LUXEMBOURG

Arlon : Pierrat A. (briquet en or).
Bouillon : Poirier V. (3.050 F).
Florennes : Chenu M. (sac + 7.430 F + papiers d'identité).
Mehaigne : Cappe S. (1.310 F + documents).
Morville : Alexandre J. (920 F + papiers d'identité), Bouchat G. (1.400 F).
Namur : Donny J.P. (831 F), Greuze D. (628 F), Choukart F. (3.828 F + 520 F), Wanson R. (551 F).
Onoz : Verbeeck G. (1.499 F).
Wellin : Boreux A. (200 F).

LIEGE

Bressoux : Rode R. (1.000 F).

Eupen : Servais R. (14.000 F), Crutzen R. (3.600 F).
Omali : Dengis A. (11.402 F), Dejardin C. (600 F).

BRABANT

Evere : De Bœuf G. (sac à main de dame + 1.300 F + chèque de 8.500 F).
Louvain : Toetenel E. (sac à main de dame + 12.792 F), Van Goidsenhoven G. (portefeuille + 1.906 F).

LIMBOURG

Bilzen : Thewissen V. (portefeuille + 1.200 F).
Bree : Gabriels J. (portefeuille + 1.371 F).
Genk : Feyen F. (portefeuille + 990 F).
Hasselt : Houbrechts J. (4.520 F), Vanstraelen F. (2.000 F), Gijbels L. (680 F).
Koersel : Put F. (728 F).
Lanaken : Kathagen T. (500 F).
Maaseik : Ignoul L. (porte-monnaie + 1.655 F), Hindrix H. (montre de dame).
St-Trond : Derwael G. (1.876 F), Noelanders C. (sac à main + 1.300 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : Meisens V. (portefeuille + 700 F), Vandeputte M. (sac à main + 1.100 F), Verbeke R. (porte-monnaie + 1.527 F).
Knokke : Kempe H. (portefeuille + 1.000 F + 200 F.F.), Degraeve J. (portefeuille + 700 F), Devincq J. (portefeuille + 1.530 F), Haerincq D. (portefeuille + 5.500 F), Janssens R. (portefeuille + 4.095 F).
Ostende : Lemarcq D. (sac à main + 1.280 F), Lemarcq D. (porte-monnaie + 9.500 F), Naessens R. (sac à main + 2.328 F), Danneels Y. (appareil de photographie), Warmoes J. (840 F), Cloet M. (sac à main + 11.097 F), Pille J. (sac à main + 1.104 F), Counyne H. (sac à main + 16.200 F), Hallemeesch R. (sac + radio), Santens A. (nouvelle serviette), Demets F. (portefeuille + 742 F), Nierynck R. (sac à main + 566 F), Vanhaecke D. (portefeuille + 1.060 F), Steen L. (appareil de photographie + 11.000 F), Vandevelde R. (portefeuille + 500 F).

LA NOUVELLE ANNÉE SCOLAIRE ILS SONT PLUS DE 2,2 MILLIONS

Plus de 2,2 millions d'écoliers fréquentent les établissements d'enseignement préscolaire, primaire et secondaire.

Ces écoliers prendront le chemin de l'école prochainement, pour ainsi dire tous en même temps.

Nous les reverrons d'un coup sur nos routes, qui étaient un peu abandonnées pendant les mois de vacances.

La circulation s'en ressentira fortement. Les risques d'accident augmenteront proportionnellement.

Il y aura des victimes parmi ces enfants. Vous ne voudriez pas en être responsable, c'est certain. Et, à elle seule, l'idée d'y être seulement mêlé, même sans aucune responsabilité, vous répugne. C'est humain.

Agissez en conséquence.

Pensez aux dangers qui guettent les enfants, votre enfant, celui des autres, de vos voisins, de vos connaissances et amis.

Quand vous en apercevez et à tout endroit supposé dangereux, ralentissez.

SI VOUS RALENTISSEZ, VOUS EN SAUVEREZ.

Grande campagne de sécurité

ORDRE = SÉCURITÉ

Pour la 4^e fois, le Service général de la Sécurité organise une campagne sous le thème « Ordre = Sécurité ».

L'ordre forme, en effet, la base de l'action préventive contre les accidents, parce qu'il est de nature à éliminer un grand nombre de risques et de dangers.

Au cours des mois de septembre et d'octobre, une délégation du Service général visitera la plupart des installations vicinales pour se rendre compte sur place si toutes les dispositions voulues ont été prises pour faire régner l'ordre nécessaire.

Il s'agit dès lors de veiller au bon dégagement des chemins de circulation, à l'enlèvement de tous les objets inutiles, au nettoyage des installations sanitaires et sociales, à une signalisation adéquate des obstacles, à des affichages appropriés etc.

Une attention toute particulière est aussi à porter à la bonne ordonnance des postes de travail, des outillages, du matériel de lutte contre les incendies, des coffrets de secours, des armoires-vestiaires...

POUR VOTRE SECURITE, SOYEZ ORDONNES.

Exposition

« Les transports en commun et l'industrie belge »

A l'occasion de la prochaine mise en service du métro à Bruxelles, une exposition ayant pour thème « Les transports en commun et l'industrie belge » sera organisée au dépôt des tramways de la S.T.I.B., situé avenue de Tervuren à Woluwe-St-Pierre.

Les principales sociétés de transport en commun y présenteront, sous une forme appropriée, leurs réalisations et leurs activités. La S.N.C.V. y sera bien représentée.

Quant à l'industrie belge, elle mettra en évidence comment et par quels moyens elle a contribué à l'œuvre des entreprises de transport en commun.

Tous les détails concernant l'exposition dont il s'agit seront publiés en temps utile par la presse.

NOTRE MAISON DE VACANCES « ZONNEBLOEM » S'EST AGRANDIE



Depuis le début de cette année, notre maison de vacances s'est quelque peu agrandie du côté de la digue de mer.

Les travaux exécutés sont vraiment bien réussis, comme en témoignent d'ailleurs tous ceux qui ont connu la situation antérieure.

L'agrandissement a été réalisé sur toute la largeur de la maison de vacances, jusqu'au 1^{er} étage. Il y a une nouvelle façade en pierres blanches artificielles, comprenant une large porte d'entrée et de très grandes fenêtres.

Une terrasse, protégée contre le vent et accessible aux vacanciers, a été aménagée. Elle est entourée d'une balustrade composée de panneaux en verre fixés dans des cadres en aluminium anodisé.

Les travaux de transformation ont exigé également l'adaptation, au rez-

de-chaussée, de la façade de la « Meeuwenlaan », jusqu'à l'entrée principale. Les fenêtres et la porte d'entrée ont été renouvelées.

Du hall d'entrée de la digue, un escalier donne accès au rez-de-chaussée, où le salon et le bar sensiblement agrandis et modernisés offrent une belle vue sur la mer. Du bar on peut se rendre directement aux salles de jeux situées au sous-sol.

Un autre escalier et un plan incliné pour les voitures d'enfant mènent également au sous-sol.

Des solutions vraiment heureuses furent trouvées pour la répartition des locaux, ainsi que pour leur achèvement et leur décoration.

Bref, c'est une réalisation qui ne manquera certainement pas d'être appréciée à sa juste valeur par les nombreux vacanciers de « Zonnebloem ».

