



BRUGGE X

G.P.P./4/340



Bimestriel n° 236 mai - juin '85

nos

VICINAUX

SOMMAIRE N° 236

MAI - JUIN 1985

Avez-vous déjà réservé pour vos vacances ?	2
Billets combinés S.N.C.B.-S.N.C.V.	2
Action «St-Valentin»	3
Réunion annuelle du Service Général de Sécurité	4
Namur, ville mosane	6
Personalia	8
Actes de probité	9
Présentation, à la presse, de la carte Z magnétique.....	10
3000 jours sans accident équipe n° 2 mouv. Hamme - Rupelmonde	11
Fête des pensionnés S.N.C.V. du Limbourg	11
Restauration de vieux engins de la S.N.C.V.	12
1985 année des transports en commun.....	14
Un jour ou un week-end d'évasion	15
Visite gratuite des Grottes de Han	15
Livres et revues.....	15

Photo de la couverture :

Motrice type S rénovée aux ateliers de la S.N.C.V.

AVEZ-VOUS DÉJÀ RÉSERVÉ POUR VOS VACANCES ?

Il est évidemment plus que temps de vous inscrire pour un séjour dans l'une de nos maisons de vacances.

Rappelons que les pensionnés de la S.N.C.V. ainsi que leurs épouses (époux) se verront offrir un séjour gratuit d'une semaine avec pension complète à l'occasion de leurs noces d'or ou de diamant en 1985, au cours d'une des périodes ci-après :

ANNETTE ET LUBIN

du samedi 18 mai au samedi 6 juillet ;
du samedi 24 août au dimanche 22 septembre ;

ZONNEBLOEM

du samedi 25 mai au samedi 6 juillet ;
du samedi 24 août au samedi 21 septembre.

Les jubilaires désireux de bénéficier de cet avantage sont priés d'adresser leur demande par écrit au Service Social de la S.N.C.V., rue de la Science 14, 1040 Bruxelles, en précisant la maison de vacances et la semaine choisies.

Nous rappelons aussi que les pensionnaires de nos maisons de vacances «Zonnebloem» à Nieupoort et «Annette et Lubin» à Spa, peuvent bénéficier de facilités de circulation.

Pendant la durée de leur séjour dans ces maisons, le permis de libre parcours de famille peut être rendu valable sur le réseau vicinal de la province de Flandre occidentale ou sur celui de la province de Liège, au lieu de la province pour laquelle ce titre de transport a été délivré.

En vue de valider ce changement momentané pour l'utilisation régionale dudit libre parcours, la gérante de la maison de vacances devra annuler, au verso de cette carte, la case portant le n° 10 en y apposant un cachet libellé comme suit : «Valable sur le réseau de la province de Flandre occidentale jusqu'au...» ou «Valable sur le réseau de la Province de Liège jusqu'au...», la date à indiquer étant celle de la fin du séjour.

Les titulaires d'une carte de service de famille peuvent également bénéficier de la mesure annoncée ci-dessus, mais la case à annuler dans ce cas, par l'apposition du même cachet, portera le numéro 30.

Par conséquent, si vous souhaitez passer vos vacances à «Zonnebloem» ou à «Annette et Lubin», n'oubliez pas de laisser libres les cases 10 et 30 dont question ci-avant, pour autant que vous désiriez profiter de ces facilités de circulation spéciales.

BILLETS COMBINÉS S.N.C.B. - S.N.C.V.

Dès le 30.3.1985, les premiers tickets combinés S.N.C.B.-S.N.C.V. étaient mis en vente dans toutes les gares du pays. Actuellement, les tickets ne sont disponibles que pour des destinations touristiques.

La présente information a été communiquée par M. Henrard, Directeur général, au cours d'une conférence de presse tenue le 26.3.1985, au Salon des Vacances, où la S.N.C.V. était présente avec un stand d'exposition. Selon M. le Directeur général, le tourisme basé sur l'utilisation des transports publics est devenu une réalité, même pour les endroits qui ne sont pas directement accessibles en train. Grâce aux nouveaux billets, la formule S.N.C.B.

«Un beau jour à...», par exemple, s'étend désormais à des centres touristiques tels que Damme, le domaine de Planckendael (tout près de Malines), la Boudewijnpark à Bruges, les Grottes de Han-sur-Lesse, etc. En ce qui concerne les visites à Bruxelles, Anvers, Gand et Liège, il existe également des billets touristiques, établis en collaboration avec les sociétés de transports intercommunales locales. Au cours de cette même conférence de presse, M. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., a déclaré que, d'ici un an ou deux, le billet unique «train + autobus» ou «train + tram» sera introduit dans tout le réseau des transports publics.

ACTION st-valentin

Dans le cadre de l'«Année des Transports en Commun» et du Centenaire des Vicinaux, la S.N.C.V. a organisé une action de promotion à l'occasion de la Saint-Valentin. Cette action était placée sous le patronage du Ministère des Communications et du Ministère de l'Agriculture (par l'entremise de l'ONDAH, c.-à-d. l'Office National des Débouchés Agricoles et Horticoles).

Le mardi 12 février des fleurs et des plantes furent offertes aux voyageurs ; c'est là un geste amical auquel procédèrent également d'autres sociétés de transports en commun.

La S.N.C.V. profita de cette occasion pour remercier ses voyageurs pour leur collaboration lors des enquêtes effectuées afin de mieux comprendre leurs besoins de déplacement.

Il est également à espérer que tout ceci sera de nature à stimuler l'utilisation des transports en commun.



Motrice type S à Fontaine-l'Évêque.



RÉUNION ANNUELLE DU SERVICE GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ



Le 18 avril 1985, eut lieu à l'Administration centrale, la réunion annuelle du Service Général de Sécurité, d'Hygiène et d'Embellissement des Lieux de Travail. Nombreux étaient les représentants des équipes gagnantes pour des périodes sans accident avec chômage.

A la table d'honneur avaient pris place : MM. Denison, Président et Breyne, Vice-Président du Conseil d'Administration, Henrard, Directeur général, Pourveur, Vanderfaillie, Van Wesemael, Mornard, Keygnaert, Directeurs, et Vervaet, Directeur régional.

M. Van Wesemael s'adressa aux personnes présentes en ces termes :

En passant en revue les chiffres de notre rapport annuel, je dois constater une inquiétante aggravation de la situation, par rapport à 1983.

Le nombre total des accidents avec chômage s'est élevé, pour nos salariés, à 301 contre 258 en 1983 et 254 en 1982. Il en résulte une majoration de près de 16,7 % par rapport à l'année précédente et de 18,5 % par rapport à il y a deux ans.

Nous comptons 5,2 accidents avec chômage par an et par 100 agents en activité. C'est beaucoup. Ce sont les résultats les moins bons sur les 10 dernières années. Il faut remonter à 1956, pour avoir un coefficient supérieur : il était de 5,6. Pour la petite histoire, je vous dirai que nous avions en 1949 un coefficient de 8,1. Ce chiffre s'était amélioré au fur et à mesure des années pour passer par le minimum de 2,1 en 1966. Depuis il n'a fait qu'augmenter avec parfois un petit arrêt dans sa progression.

Il est donc grand temps de se ressaisir et spécialement là où la situation s'est dégradée.

Nous pensons particulièrement au service des Ateliers où le nombre d'accidents avec chômage a augmenté de 41 % et à celui du Mouvement où il a augmenté de 6,7 %. Quant aux Voies et Travaux, la situation est restée pratiquement statu quo.

Lorsque nous observons le nombre total des accidents, avec et sans chômage, nous constatons que leur nombre a suivi la même évolution.

Nous en tirons la conclusion que les accidents ont été plus graves en

1984. Le taux de gravité global, qui tient compte des forfaits pour les invalidités permanentes, est passé de 1,23 en 1983 à 1,59 en 1984, soit 29,2 % de plus. Nous n'avons heureusement pas eu à déplorer la mort d'un agent en service en 1984. Nous n'en avions pas eu en 1983.

Certains diront que nous avons eu moins de chance en 1984. Je suis persuadé, pour ma part, qu'il y a eu un relâchement dans l'attention et la vigilance dans certains secteurs et la meilleure preuve, c'est que certains Groupes sont arrivés à améliorer encore des résultats déjà brillants et que d'autres ont réussi à maintenir leur situation.

S'il y a des ombres au tableau, il y a aussi des résultats remarquables. La Flandre orientale a réussi à n'avoir qu'un accident avec chômage sur toute l'année et la Flandre occidentale a diminué de plus de la moitié ses accidents avec chômage durant l'exercice 1984.

Nos félicitations s'adressent particulièrement aux équipes qui ont atteint ou dépassé des seuils-records :

2 équipes ont atteint les 1.000 jours sans accident avec chômage ;

1 équipe a atteint les 2.000 jours et une autre les 4.000 jours ; enfin, il faut surtout souligner que 2 équipes ont atteint les 8.000 jours sans accident avec chômage.

Pour terminer ce tour d'horizon, signalons encore les accidents survenus sur le chemin du travail : il y en eut 51 en 1984, dont 10 sans chômage, contre 55 en 1983, dont 12 sans chômage. C'est une petite amélioration.

Je terminerai en disant que nous mettrons tout en oeuvre, là où la nécessité s'en fait sentir, pour redresser la situation.

M. le Président Denison et M. le Vice-Président Breyne s'adressèrent ensuite tour à tour en français et en néerlandais aux personnes présentes.

C'est un plaisir pour moi de vous retrouver réunis aujourd'hui pour la distribution des récompenses aux lauréats de nos concours de sécurité.

Des chiffres que M. le Directeur Van Wesemael vient de nous citer il ressort que l'année 1984 fut moins favorable que 1983.

Néanmoins, il est parfois souhaitable de s'arrêter aux résultats enregistrés durant une longue période.

C'est le 21 février 1949 que le Conseil d'Administration a pris la décision d'établir les services de sécurité au sein de la Société Nationale

bien avant que le gouvernement ait inscrit dans les lois la réglementation qui régit à l'heure présente la sécurité, l'hygiène et l'embellissement des lieux de travail.

Durant ces années de 1949 à 1984 inclus, 10.601 accidents de travail avec chômage furent notés pour les salariés des Groupes d'exploitation.

En 1949, le nombre d'accidents avec chômage s'élevait à 8,1 pour cent ouvriers. Si nous avons conservé ce même coefficient pendant ces mêmes années, nous aurions enregistré une augmentation de 9.739 accidents avec chômage. Ceci est un chiffre impressionnant qui parle de lui-même et n'appelle aucun commentaire.

Au nom du Conseil d'Administration et en mon nom personnel, je tiens à remercier tous ceux qui, dans les années passées, ont contribué à la promotion de la sécurité à la S.N.C.V.

Lors de la séance d'installation du Service Général de Sécurité, l'Inspecteur Général de l'époque, M. Van Lul disait :

«La complexité du problème de la prévention n'échappera à personne car la solution dépend souvent d'une série de facteurs étrangers à la bonne notoriété de ceux qui s'y dépendent entièrement».

Depuis lors, nous avons tous pu nous rendre compte de l'exactitude de cette assertion. Si nous pouvons agir sur les causes de l'ordre techni-

que, médical ou d'organisation, sources éventuelles d'accident, force est de constater que le facteur humain reste la pierre d'achoppement. Une série de facteurs extra-professionnels ont une influence sur le comportement humain : préoccupations matérielles, familiales et sociales.

A côté de l'action technique, médicale et sociologique un programme de prévention, basé sur l'information, la persuasion et la motivation, doit être relancé avec plus de vigueur.

Grâce à cette propagande les travailleurs insoucians, indifférents ou fatalistes seront appelés à collaborer au maximum à la réalisation du but commun, à savoir, la lutte contre l'accident de travail.

Il est un fait que la propagande active reposera sur une action continue. Chaque effort de persuasion devra, pour rester efficace, être poursuivi et répété, car l'habitude conduit inévitablement à la monotonie et affaiblit la vigilance. Cette vigilance constitue l'allié le plus important dans la lutte pour le maintien de l'intégrité physique.

Elle ne peut être le résultat exclusif de l'effort permanent et conscient de tous ceux qui se consacrent à la sécurité. Un juste milieu doit être trouvé, dans un climat favorable à la prévention entre les convaincus de la sécurité et ceux qui le sont moins.

Il faut encourager la confiance réci-

proque avec le souci pour chacun d'atteindre le but commun. Tout dépend de la bonne volonté des intéressés, sans laquelle même un texte officiel reste lettre morte.

Messieurs,

Je vous lance aujourd'hui un nouvel appel afin que vous ne perdiez pas courage dans la lutte contre les accidents de travail.

Même si nous venons de traverser une période où les résultats furent moins bons, nous devons persévérer car notre action se poursuit dans un but noble et généreux :

Préserver nos agents et tous ceux qui leur sont chers de tout dommage physique et moral.

Après ces allocutions, il fut procédé à la distribution des « primes-surprises » aux équipes lauréates pour périodes sans accident avec chômage. Des primes furent également distribuées aux lauréats des concours Inter-Groupes, à savoir le service MOUVEMENT de la Flandre orientale, le service VOIES ET TRAVAUX de la Flandre occidentale et le service ATELIERS de Namur-Luxembourg.

Le trophée PRÉSIDENT COMTE LOUIS DE LICHTERVELDE, pour l'obtention du coefficient général d'accidents le plus bas, fut remis pour la 10e fois aux représentants du Groupe de la Flandre Orientale, conduits par M. Vervaet, Directeur régional.

La cérémonie se termina par une très cordiale réception.



NAMUR, VILLE MOSANE

Namur est située dans la vallée mosane, région calcaro-schisteuse, premier contrefort de l'Ardenne belge. Le berceau de la ville se trouve sur le champéau, c'est-à-dire sur le triangle de terre formé par le confluent de la Sambre et de la Meuse.

De par sa position géographique, Namur a toujours occupé une situation stratégique remarquable. En effet, Namur est la seule forteresse qui ait une continuité d'histoire militaire quasi ininterrompue pendant 2.000 ans.

Un oppidum gaulois existait déjà à l'époque de la conquête romaine. Durant la paix romaine, la ville quitte la hauteur du Champéau et s'étale dans la vallée à ses pieds. Au haut Moyen Age, Namur faisait partie d'une division administrative du Saint-Empire qui portera bientôt le nom de Comté de Namur.

Dès le Xe siècle, un château fort s'élevait à la pointe de l'éperon (emplacement du donjon actuel) qui était barré par un profond fossé. La forteresse subit de nombreux sièges au cours du Moyen Age.

En 1488, le château subit pour la première fois le feu du canon et certains murs s'effondrent. C'est alors que Maximilien d'Autriche fait construire un rempart permettant de résister aux boulets de l'adversaire. Ce rempart bastionné sera bientôt suivi d'une seconde enveloppe et l'ensemble formera le premier embryon de la future citadelle. Une citadelle n'étant pas autre chose qu'un château fort enterré sous une bonne épaisseur de terre, les hommes y vivaient dans des casemates et souterrains fort peu confortables mais à l'épreuve des bombes.

Cette nouvelle forteresse sera prise en 1577 par Don Juan, qui en fera la base de la «Reconquista» de notre pays après la révolte contre les Espagnols.

En 1692, Louis XIV, sa cour et son armée viennent assiéger Namur et l'emportent après un mois de siège. Vauban, ingénieur militaire du Roi, réorganisera complètement la forteresse namuroise de 1692 à 1695.

Namur sera repris par les alliés après deux mois d'un siège atroce, verra les Français revenir en 1701, et passera finalement à l'Autriche lors du Traité d'Utrecht en 1713.

Le Traité de la Barrière de 1715 décida que Namur deviendrait une base hollandaise au cœur des Pays-Bas autrichiens. Les Hollan-

dais revinrent donc et réaménagèrent puissamment la citadelle. Elle subira encore un siège par les armées de Louis XV en 1746.

En 1815, lors de la formation du Royaume des Pays-Bas, les Hollandais reprisent la forteresse et la réorganisèrent complètement en suivant toutefois le tracé des anciennes murailles et lui donnèrent alors l'aspect qu'elle présente encore aujourd'hui.

La citadelle ayant perdu son importance fut en partie déclassée et ne garda que 8 ha de zone militaire, le reste étant cédé à la ville en 1893 dans le but d'y créer selon le vœu personnel de Léopold II, un grand parc à l'usage des touristes.

La Route Merveilleuse fut alors ouverte sur le flanc sud des fortifications et inaugurée par le futur roi Albert et la princesse Elisabeth, en 1904.

Namur subit encore les sièges de 1914 et 1940 et, au terme d'une occupation militaire de 2.000 ans, le domaine fut cédé officiellement à la ville de Namur le 27 avril 1975.

Devenue définitivement civile, la citadelle s'ouvre à nous aujourd'hui offrant un parc merveilleux, un réseau de souterrains et un ensemble de bâtiments et fortifications d'un grand intérêt culturel et artistique.

La mise en valeur touristique du site est remarquable : des balises

et bornes parlantes guident le visiteur dans sa découverte du domaine, plusieurs expositions animent la visite, la descente «aux flambeaux» dans les grands souterrains constituant le «clou» de celle-ci. On peut également y voir un intéressant musée d'armes et d'histoire militaire, ainsi que le musée provincial de la forêt. En saison, on peut accéder à la citadelle par un téléphérique.

Namur, coquette cité mosane, ville du Bia Bouquet, est aussi fière de la richesse de son folklore, de ses légendes : ses quarante Molons de la Royale Moncrabeau, les Mélians et les Avresses de ses Echasseurs, l'esprit espiègle de son légendaire farceur Jean-Biétrumé Picar, digne émule wallon de Tyl Ulenpiegel.

Patrie de Félicien Rops, Namur offre également la variété très riche de ses musées : celui de l'Archéologie, le 3ème d'Europe ; le musée de Croix qui abrite des collections de peintures, sculptures et objets du 18e siècle ; le musée des Arts anciens du Namurois, celui du Trésor d'Oignies, ensemble unique en Belgique de pièces d'orfèvrerie réalisées au Moyen-Age par le frère Hugo d'Oignies, le musée diocésain, le musée Rops, et enfin un musée africain.

Namur, c'est aussi la nonchalante quiétude de ses vieux quartiers commerciaux où le piéton est roi,

avec la Fontaine de l'Ange, leurs marchés, la petite place du Marché aux Légumes, havre de fraîcheur au pied de l'Eglise Saint-Jean.

Ville de grande animation avec ses célèbres fêtes de wallonie, son moto-cross, ses joutes nautiques, ses feux de joie, Namur est également une cité de promotion culturelle : Maison de la Culture, Théâtre, salles d'expositions, vieil Arsenal totalement ressuscité, Facultés universitaires N.D. de la Paix.

Toutes ces richesses attractives et celle d'un casino renommé, qu'entourent verdure, roches et bois sont un attrait permanent et une invitation à d'heureuses étapes. Pour les agrémenter, on y trouve des restaurants de classe, des petits remples d'une gastronomie régionale abondante.

La S.N.C.V. exploite à Namur un réseau urbain très développé. Au départ de la gare, tous les quartiers de la ville et des faubourgs peuvent aisément être atteints en autobus.

D'autre part, si vous désirez étendre votre découverte de Namur aux sites touristiques et aux villages pittoresques qui l'entourent, il vous est possible d'emprunter les nombreux services d'autobus S.N.C.V. qui desservent ces localités au départ de Namur.

Le «Pont des Ardennes».



**AUTOBUS DE
NAMUR VILLE**

**DÉPARTS:
devant la gare SNCB**

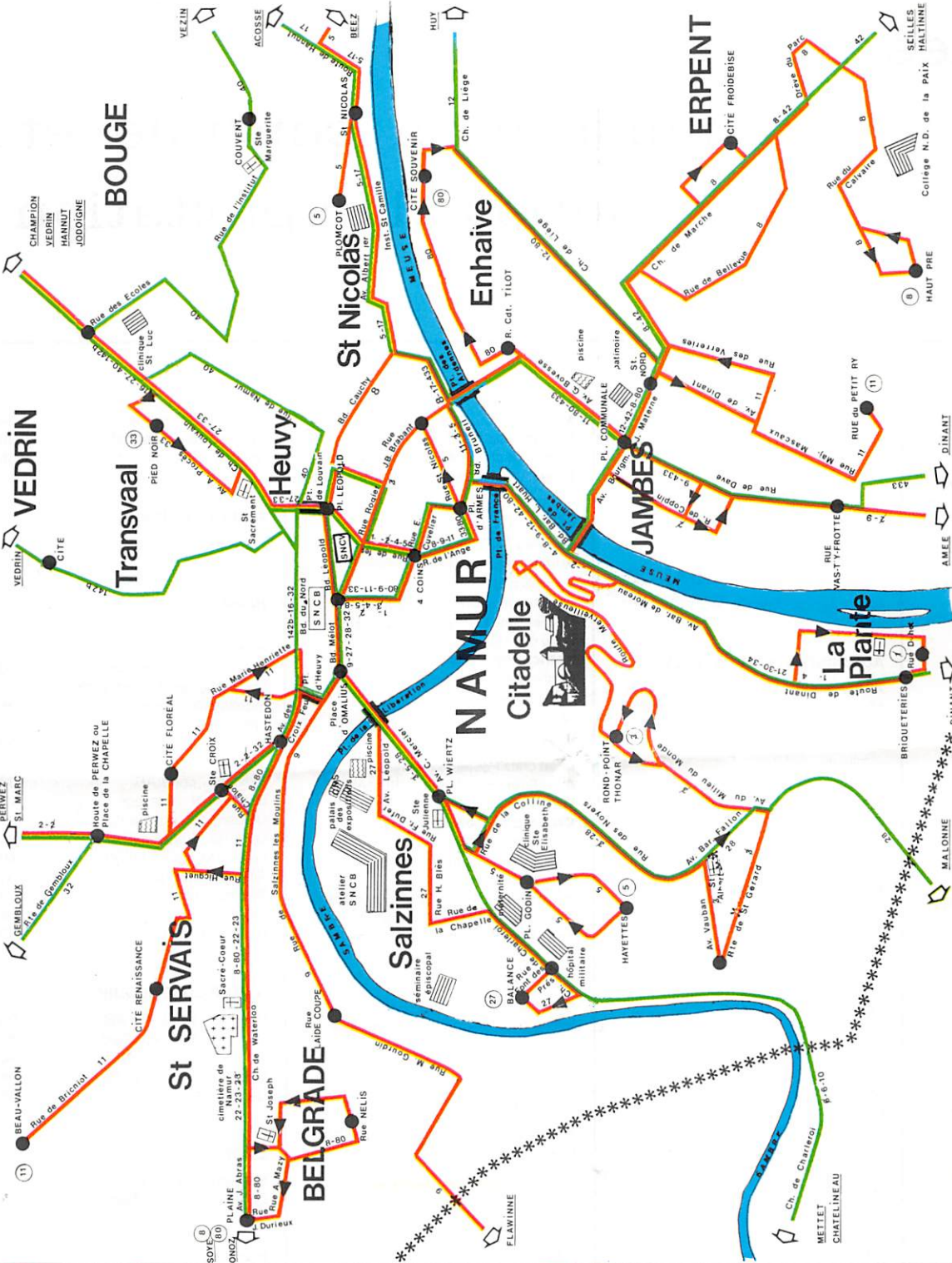
N° FILM	N° INDICATEUR
1	NAMUR - LA PLANTE 919
1	NAMUR - WEPION (POOZ) 919
2	JAMBES (AMEE) - ST-MARC 921
3	NAMUR - CITADELLE 924
3	CIRCUIT DE LA CITADELLE 925
4	NAMUR - PROFONDEVILLE 919
5	NAMUR (HAVETTES) - BEEZ 956
8	BELGRADE - ERPERT 923
9	JAMBES (AMEE) - FLAWINNE 929
11	JAMBES (VELAINES) - ST-SERVAIS (St. VALLOING) 930
27	NAMUR (BALANCE) - CHAMPION-VEDRIN 949
28	NAMUR - MALONNE - FLOREFFE 950
33	NAMUR - PIED-NOIR 955
80	BELGRADE - JAMBES (SOUVENIR) 929

lignes urbaines

**AUTOBUS DE LA
RÉGION DE NAMUR**
**DÉPARTS:
gare des autobus**

N° FILM	N° INDICATEUR
2	NAMUR - UPIGNY - PERWEZ 920
6	NAMUR - MALONNE (MALPAS) 927
6	NAMUR - METTET 927
10	NAMUR - CHATELINEAU 931
12	NAMUR - HUY 933
16	NAMUR - HANNUT 938
17	NAMUR - ACOSSE 939
21	NAMUR - MAREDSOUS 943
22	NAMUR - FLORIFFOUX - SOYE 944
23	NAMUR - ISNES 945
23	NAMUR - ONOZ - VELAINNE 945
30	NAMUR - BOIS-DE-VILLERS 952
32	NAMUR - GEMBOLOUX 954
34	NAMUR - ANNEVOIE - DINANT 956
40	NAMUR - GELBRESSEE - VEZIN 970
42	NAMUR - FAULX - SEILLES 972
142b	NAMUR - JODOIGNE 142b
433	NAMUR - MONT / DINANT 433

lignes suburbaines



RÉSEAU URBAIN DE NAMUR

***** PERIMÈTRE DU TARIF UNIQUE *****
 ***** SERVICES EXPLOITÉS PAR AUTOBUS *****
 ***** TERMINUS DE LIGNE OU DIRECTION *****

5 PLOMOCOT
 6-8-10
 7 ACOSSE

SNCV

12, av. de Stassart

TEL: (081) 22.47.47

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



RECRUTEMENT

ADMINISTRATION CENTRALE

Batta A., rédacteur
Mathelart E., licencié en droit

BRABANT

Englebert G., rédacteur

LIMBOURG

Smeets P., contremaître 1e cl.



MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Boute C., rédacteur
Soupart R., contrôleur D.G.

FLANDRE ORIENTALE

Legéin R., 1er ouvr. d'élite
Vanackere M., rédacteur
Wittebrood D., rédacteur

HAINAUT

Ottevaere J.-M., sous-chef de bureau



MARIAGES

FLANDRE ORIENTALE

Baeyens R. et Van Heygen K.
Deblauwe H. et Lintermans R.

HAINAUT

Lebon M. et Brux C.
Lucas J.-L. et Rousseau D.
Van den Houdt D. et Vermeulen S.

BRABANT

Hernaut R. et De Wilde A.



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Annabelle chez Somers A.-L. (Ternat)
Manuel chez Vigneron J.-M. et Defays F. (Rixensart)
Thomas chez Favay M. (Montigny-le-Tilleul)
Denis chez Petre G. (Molenbeek)
Mathieu chez Boute C. (Courtrai)
Tim chez Collage C. (Geraardsbergen)

ANVERS

Kristof chez Van Opstal G. (Hulshout)
Dave chez Van den Bosch (Merksem)
Yoe chez Lyppens J. (Brasschaat)
Dennis chez Van de Walle B. (Kapellen)

FLANDRE ORIENTALE

Kim chez Van Acker J. (Lochristi)
Annelies chez De Winne E. (Letterhoutem)
Stefaan chez Van Damme M. (Gand)
Natasha chez Lambrecht A. (Evergem)
Wouter chez Leus H. (Oosterzele)
Filip chez Van Raemdonck G. (Temse)

HAINAUT

Audrey chez Stoquart C. (Frameries)
Celine chez Gadre P. (Mons)
Allison chez Deboever L. (La Louvière)
Laurent chez Meunier P. (Lodelinsart)
Melanie chez Andry R. (Sars-la-Bruyère)
Christelle chez Dri J.-P. (Pont-à-Celles)
Lydie chez Lempereur G. (Charlerloi)
Jessica chez Ypersiel G. (Trivières)
Christelle chez Drobisz J. (Anderlues)
Michael chez Broodhuys S. (Fontaine-L'Évêque)
Gregory chez Tahon M. (Anderlues)
Jimmy chez Bouckhuyt J.-M. (Kain)
Julien chez Marcoux Fr. (Leers et Fosteau)
Mathieu chez Soyez Ch. (Eugies)

NAMUR-LUXEMBOURG

Delphine chez Ratz L. (Tintigny)

Melanie chez Croon Y. (Wépion)
Davina chez Trefois F. (Velaine)
Valentine chez Gillain P. (Andenne)
Kristel chez Rorsvort C. (Gesves)

LIÈGE

Gregory chez Lebeau M. (Faimes)
Audrey chez Fraussen M. (Grâce-Hollogne)
Laetitia chez Dubois C. (Seny)
Daniel chez Klarzynski D. (Bressoux)
Julie chez Gilles P. (Grivegnée)
Patrick chez Jans J.-P. (Saive)
Fanny chez Gregoire B. (Olne-Nessonvaux)

BRABANT

Leen chez Peeters W. (Tirlemont)
Angelique chez Maes S. (Kessel-Lo)
Wim chez De Rick L. (Kessel-Lo)
Christophe chez Marteau G. (Jodoigne)
Caroline chez Van den Bergh W. (Aarschot)
Ward chez Lemmens P. (Boutersem)
Catherine chez Dassy L. (Jette)
Sofie chez Borremans D. (Ternat)

LIMBOURG

Nele chez Vandenberg P. (Tongres)
Sylvia chez Huybrechts J. (Herck-la-Ville)
Evi chez Buttiens D. (Alken)

FLANDRE OCCIDENTALE

Gregory chez Vantomme D. (Courtrai)
Enzo chez Dewulf M. (Ostende)



RETRAITES

Années
de service

ADMINISTRATION CENTRALE

Chevaillier J., chef de serv. 2e cl. 36
Van Belleghem B., inspect. principal adj. 42

ANVERS

Vanden Bosch J.-B., cond.-rec. AB 36
Schoenmakers C., cond.-rec. AB 28

Jacobs A., cond.-rec. AB 34
Bertels F., cond.-rec. AB 38
Iwens A., cond.-rec. AB 36

FLANDRE ORIENTALE

Persijn G., chef de serv. 2e cl. 40

HAINAUT

Dieu G., ouvr. qual. 1e cl. 39
André A., brigadier 36
Blariau M., 1er ouvr. qual. 30
De Timmerman M., conducteur 26
Ingelbien A., receveur 36
Liesse A., ouvr. d'élite 15
Blondiaux A., chef rec. 30
De Taeye L., cond.-rec. AB 31
Selvais A., cond. AB 33
Delabelle N., receveur 25
Delbende G., homme de cour 33
Lemal M., prépar. matér. 34
Lefevre M., cond.-rec. AB 40
Allard A., ouvr. qual. 34
Van Droogenbroeck J.-B., receveur 23
Vandevelde J., cond.-rec. AB 39
Hastir E., receveur 32

NAMUR-LUXEMBOURG

Hubert D., cond.-rec. AB 35
Eloy P., chef de serv. 2e cl. 40
Laloux F., insp. du mvt. 40
Misson L., cond.-rec. AB 38
Bougelet A., 1er ouvr. d'élite 39

LIÈGE

Majean L., cond.-rec. AB 36
Debay L., 1er ouvr. d'élite 39

BRABANT

Lorge J., cond.-rec. AB 41
Bellens H., cond.-rec. AB 26
Haus M., cond.-rec. AB 39
Storms L., cond.-rec. AB 36
Roeseams A., ouvr. d'élite 1e cl. 32

LIMBOURG

Nijs C., ouvr. qual. 25
Vanspauwen J., ouvr. 1e cl. 43
Poelmans J.-J., cond.-rec. AB 38

FLANDRE OCCIDENTALE

Carlier A., cond.-rec. AB 26
Margot J., cond.-rec. AB 37
Van Wijnsberghe J., cond.-rec. AB 38

LES LONGUES CARRIÈRES



M. Haus Brabant
du 01.08.41
au 01.04.80

J.-B. Van den Bosch Anvers
du 01.11.41
au 01.03.78



A. Ingelbien Hainaut
du 19.11.40
au 01.04.80

J. Lorge Brabant
du 11.10.40
au 06.09.82



J. Margot Flandre occident.
du 17.06.46
au 12.03.83

D. Hubert Namur-Luxemb.
du 18.06.45
au 01.08.80



P. Eloy Namur-Luxemb.
du 11.09.40
au 01.07.80

L. Mandiaux Hainaut
du 28.02.42
au 23.05.77



R. Foret Hainaut
du 23.09.48
au 31.01.85

L. Storms Brabant
du 03.04.41
au 01.03.77



F. Laloux Namur-Luxemb.
du 15.02.45
au 28.02.85

G. Dieu Hainaut
du 19.11.40
au 01.04.80

NÉCROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

Age

BRABANT

Meeus, G., Cond.-rec. AB 43

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

ADMINISTRATION CENTRALE

Vander Bruggen J., contrôleur D.G. 76

ANVERS

Balemans J., ouvr. qual. 77
Herrijgers J., cond.-rec. AB 74
Claessen K., ouvr. qual. 78
Embrechts J., ouvr. qual. 1er cl. 85
Delcroix G., ouvr. spéc. 72
Van Den Broeck J., cond.-rec. AB 65

FLANDRE ORIENTALE

Heirwegh R., cond.-rec. AB 62

HAINAUT

Roelens H., ouvr. qual. 1er cl. 75
Dubois A., ouvr. qual. 80
Massin H., receveur 68
Déquennes M., ouvr. d'élite 71
Guyaux F., receveur 80
Destrais A., s. chef de bur. 67
Vilain H., cond. AB 66
Vanneste P., manoeuvre 79

NAMUR-LUXEMBOURG

Damilot Th., cond.-rec. AB 50
Mottard E., cond. él. 94
Jaumotte A., 1er ouvr. qual. 60

LIÈGE

Huhn H., cond.-rec. AB 83
Servais R., cond.-rec. AB 72

BRABANT

Tree J., brigadier 63
Van Pee R., 1er instr. cond. AB 62
Van der Stelt K., contrôleur 80
Walravens P., chef piocheur 83
Van Cleynenbreugel L., receveur 83
Guillaume A., cond.-rec. AB 65
De Smet P., receveur 74
Van Lier H., 1er contrôleur 76
Balty A., ouvr. spéc. 68
Gewelt A., machiniste 91
Lerminiaux J., ouvr. qual. 1er cl. 70
Keyen H., cond.-rec. AB 61
Van der Pooten Ph., cond.-rec. AB 75
Van Geit S., piocheur 88
Claes L., freineur-piocheur 85

LIMBOURG

Webers S., receveur 81
Hermans J., ouvr. qual. 81

FLANDRE OCCIDENTALE

Laverge A., cond.-rec. AB 68
Bearelle J., cond.-rec. AB 81
Beuten H., ouvr. qual. 1er cl. 77
De Brouwer G., cond.-rec. AB 77
Huyghe M., cond.-rec. AB 85

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 : Van Beek R. (portefeuille + 1.200 F).

Malines : Van Poyer (porte-monnaie + 822 F), Geens J. (porte-monnaie + 2.550 F).

Turnhout : Melis P. (portefeuille + 900 F), Willems J. (sac + 755 F), Van Dijck F. (portefeuille + 16.000 F + livret d'épargne 115.000 F), Van de Pol J. (portefeuille + 709 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : Goossens M. (5000 F + chèques), De Ridder J.-P. (1.550 F), Spaens J. (2.400 F), Van Daele R. (2.150 F).

Hamme : Vermeersch J. (1.000 F).

St-Nicolas : Moens L. (1.901 F).

HAINAUT

Charleroi : Maenhout A. (portefeuille + 335 F).

La Louvière : Motta C. (sacoche + 1.650 F), Maenhout W. (sacoche + 362 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Ermeton : Mathot F. (porte-monnaie + 700 F + coupon bon de caisse d'une valeur de 4.500 F).

Florennes : Sandri H. (porte-monnaie + 5.147 F + 124 FF).

Malonne : Bertholet J. (porte-monnaie + 522 F).

LIÈGE

Eupen : Radermacher (portefeuille + 560 F), Van Hauten (portefeuille + 24.500 F).

Warzée : Colinet (porte-monnaie + 814 F).

BRABANT

Dilbeek : Van den Driessche (sacoche + 1.650 F + carte de banque + documents), Stockmans J. (sacoche + 2.652 F + carte de banque).

Haacht : Dekimpe A. (porte-monnaie + 5.000 F + 25 FL + documents).

LIMBOURG

Hasselt : Steegmans T. (sacoche + 1.677 F), Trippaers A. (portefeuille + 1.034 F).

Lanaken : Cielen K. (sacoche + 1.613 F), Bosmans P. (portefeuille + 2.150 F).

Présentation à la presse de la carte Z magnétique



Le 1er mars 1985, le nouveau système de perception mis au point par la S.N.C.V. en collaboration avec la firme Prodata fut présenté à la presse, au salon «Flanders' Technology International».

Prigent la parole : MM. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., Breyne, vice-président du Conseil d'Administration de la S.N.C.V. et Hauwaert, président du Conseil d'Administration de Prodata.

Des discours prononcés, il ressort que, d'ici peu, la célèbre carte Z sera remplacée sur les autobus de la S.N.C.V. par une carte Z magnétique dans certaines régions d'essai.

La carte Z magnétique qui est en fait une carte de crédit comparable à d'autres systèmes de paiement électroniques tels que Bancontact et Mister Cash a pour principal objectif de réduire le temps d'attente aux arrêts et d'accélérer le transport par autobus. Le travail du chauffeur s'en trouvera modifié. Etant moins tenu de s'occuper de la perception traditionnelle en espèces, il pourra consacrer le

temps ainsi libéré à un véritable encadrement du voyageur. Si l'expérience réussit dans les régions d'essai, la carte Z magnétique sera alors peu à peu étendue à tout le réseau de la S.N.C.V.

Pour cette année qui marque son centenaire, la S.N.C.V. semble délibérément vouloir se tourner à fond vers l'électronique. Un premier pas a déjà été fait le 14 janvier dernier, lorsque la carte Z et le tarif zonal furent appliqués à l'échelle nationale. Ainsi ont été posées les bases d'une tarification tournée vers l'harmonisation des prix et des titres de transport sur l'ensemble du territoire, tant dans les villes qu'en province.

L'introduction de la carte Z magnétique est l'étape suivante. Le projet fut précédé de plusieurs études préparatoires. Finalement, la firme belge Prodata qui avait déjà collaboré au Bancontact et à Mister Cash et avait réalisé divers types de «caisses électroniques», se vit confier la tâche de mettre au point un système de paiement électronique adaptable aux autobus.

Une équipe de Prodata fut chargée de réaliser un système encore inédit sur le marché mondial. L'appareil devait être de forme compacte, être, entre autres, insensible à des chocs violents (trous dans la chaussée, freinage intempestif) et être à même de traiter de façon très rapide et très précise une simple carte de crédit. C'est maintenant chose faite et c'est une réussite.

Mais, en gros, comment cela fonctionne-t-il dans la pratique ?

Le voyageur doit en premier lieu se procurer une carte de crédit ou carte Z du type ISO (norme européenne). Cette carte est pourvue d'une piste magnétique sur laquelle sont encodées toutes les informations concernant son identification, informations telles que type de carte, validité et valeur. Lorsqu'il monte à bord du véhicule le voyageur introduit la carte dans l'oblitérateur. Celui-ci lit les données sur la piste magnétique et réduit la valeur de la carte en fonction du nombre de zones sélectionnées par le client.

Le prix du voyage est ainsi déduit de la carte. Le verso de la carte est recouvert d'une couche thermique destinée à l'impression de différentes informations telles que le solde de la carte et toutes les données nécessaires au contrôle.

Dans une première phase, ces appareils seront placés uniquement dans les autobus et dans les trams. Par conséquent, les cartes vendues en dehors des autobus auront une valeur faciale fixe. Afin toutefois de permettre au voyageur de déterminer lui-même le montant qu'il désire investir dans une «carte de crédit transports publics», un autre appareil est

actuellement à l'étude pour les points de prévente. Une fois ce système au point, il sera également possible de pourvoir les points de prévente de cartes qui seront chargées d'une certaine valeur à la demande du client. Bien évidemment, les chauffeurs d'autobus aideront les voyageurs à se familiariser au nouveau système. Il est donc naturel, qu'à cet effet, le chauffeur d'autobus recevra lui-même l'écologie nécessaire. En outre, il sera encore possible, tout au moins au début, de se procurer son ticket de manière conventionnelle.

Toutes les informations enregistrées par l'oblitérateur, et ceci est également important, seront recueillies et transmises à l'ordinateur central pour y être traitées. Tout ceci a pour résultat, qu'en plus d'une amélioration du service à la clientèle par le biais d'un transport plus fluide et plus rapide, une gestion plus efficace de l'ensemble du réseau est désormais possible. Via l'ordinateur central, il sera d'ailleurs possible de connaître le degré d'occupation zone par zone, le nombre de voyageurs par zone, le montant des recettes, pour chaque ligne d'autobus en particulier, etc...

Au cours de la conférence de presse, il n'a pas été fait clairement mention du moment précis de la mise en circulation des cartes de crédit autobus. L'appareillage doit encore être monté et testé dans les autobus.

Nous espérons que le démarrage pourra avoir lieu pour la fin de l'année dans les régions d'essai. Signalons enfin qu'un système analogue sera également mis au point aux Pays-Bas, applicable à l'ensemble du réseau des transports publics.



groupe de la flandre orientale

3000 jours sans accident - équipe n° 2 - mouvement hamme - rupelmonde

Le 23 mars 1985 eut lieu à la maison de vacances «Zonnebloem» à Nieupoort, la fête organisée à l'occasion des 3.000 jours sans accident avec chômage de l'équipe n° 2 - Mouvement Hamme-Rupelmonde.

M. Timmerman R., Administrateur de la S.N.C.V. et M. De Cuyper G., membre du Comité de Surveillance, rehaussaient la cérémonie de leur présence.

Dans son allocution d'ouverture, M. Van Canneyt, chef de sécurité de la Flandre orientale, souhaita la bienvenue aux personnes présentes et félicita l'équipe pour son magnifique résultat.

Ensuite, M. Crombeen, sous-chef de bureau du Service Général de la Sécurité, prit la parole. Il fit l'éloge de l'équipe fêtée et fit remarquer que, grâce à ce beau résultat, beaucoup de souffrances dues à un accident ont pu être évitées.

Après quoi, M. Vervae, directeur régional, rendit hommage à l'équipe victorieuse. Il parla également avec fierté des autres équipes qui, en même temps que l'équipe fêtée, recevront en 1985, année du centenaire de la S.N.C.V., et ce pour la dixième fois consécutive, le trophée «Président Comte Louis de Lichtervelde», pour avoir obtenu le coefficient général d'accidents le plus bas. Ceci est un fait unique dans l'histoire vicinale.

Enfin, M. Timmerman, membre du Conseil d'Administration de la S.N.C.V., ajouta ses félicitations personnelles à celles des autres orateurs et encouragea les agents de l'équipe n° 2 afin qu'ils continuent à suivre la voie dans laquelle ils se sont engagés.

Il fut ensuite procédé à la remise d'un cadeau-souvenir à chaque membre de l'équipe, ainsi qu'aux familles présentes.



Après avoir pris un apéritif, les lauréats et leur famille furent conviés à un succulent repas. La fête se termina dans une ambiance chaleureuse.



FÊTE DES PENSIONNÉS S.N.C.V. DU LIMBOURG

A l'occasion du centième anniversaire de la S.N.C.V., une journée des pensionnés fut organisée le 9.3.1985. Pour la circonstance, le réfectoire de l'atelier de Hasselt fut transformé, comme par magie, en une grande salle de fête. C'est à plus de 400 invités, parmi lesquels le Directeur général honoraire Van Autgaerden, que M. Peeters, directeur régional, souhaita la bienvenue. Il adressa également quelques mots de remerciement aux organisateurs de cette cordiale rencontre. Dans son allocution, M. Van Autgaerden retraça

la longue histoire de la S.N.C.V. En dégustant café et pâtisseries, l'on évoqua et l'on fit revivre le temps jadis. D'innombrables photos et cartes postales illustraient un passé grandiose et donnaient, par la même occasion, une image saisissante de l'évolution des transports en commun.

M. Coomans V., conducteur d'autobus, fit entendre quelques chansons en dialecte limbourgeois et mena l'atmosphère à son comble en faisant entonner l'hymne limbourgeois par la salle toute entière.

RESTAURATION DE VIEUX ENGINS DE LA S.N.C.V.

Cette année la S.N.C.V. fête son centenaire. En un siècle d'existence elle a possédé toutes sortes de véhicules, de la locomotive à vapeur à l'autobus articulé, en passant par le tram électrique et l'autorail : plusieurs milliers au total. La très grande majorité de ces engins a été démolie à la fin de leur vie active.

Quelques-uns ont échappé à ce sort : transformés en véhicules de service, ils ont continué à servir les Vicinaux dans un rôle plus obscur que celui pour lequel ils avaient été conçus. D'autres ont entraîné au fond de dépôts ou d'ateliers, oubliés jusqu'au jour où a été assemblée la collection de véhicules exposés au Musée de Schepdaal, au début des années 1960.

A cette époque, beaucoup de ces anciens serviteurs de la S.N.C.V. ont été remis dans leur livrée d'origine et exposés au Musée.

Néanmoins certains véhicules ne sont pas allés à Schepdaal, ils ont été préservés et remis en état par des associations d'amateurs.

Pour le centenaire, la S.N.C.V. a décidé de restaurer complètement plusieurs engins ainsi préservés, ainsi que certains autobus anciens, maintenus en service comme dépanneurs.

A quoi servira ce travail ? Le 16 juillet prochain, en présence de leurs Majestés le Roi et La Reine et de plusieurs hautes personnalités, nous organiserons un défilé de vieux trams à la Côte, retraçant ainsi l'histoire de la Société.

Tous les ateliers de la S.N.C.V., sauf Eugies et Andenne, ont été chargés de la remise en état de ces véhicules, chacun selon ses capacités.

Mais cette restauration nécessitait des techniques spéciales, qui depuis longtemps ne sont plus en usage dans nos ateliers. D'autre part, retrouver l'état original des engins à restaurer n'était pas toujours facile : les plans originaux n'existent souvent plus, ou bien certains détails ne figurent pas sur ces plans.

Qui donc pouvait mieux nous aider et nous conseiller que ceux qui ont connu ces engins en service ? Les pensionnés, auxquels on a fait appel et qui ont répondu avec enthousiasme à la demande de leurs anciens chefs.

Plutôt que de rester bien calmement chez eux, pourquoi ne pas reprendre le collier, et montrer aux jeunes comment ils travaillaient dans leur jeunesse, bien souvent dans des conditions moins bonnes que celles que nous connaissons actuellement. Et puis, quelle fierté de se sentir encore utile, alors

qu'on pouvait se reposer à la maison, jouissant d'une retraite bien méritée !

Que deviendront ces véhicules, une fois remis à neuf ? Certains iront au Musée en plein air de Bokrijk, d'autres retourneront à Schepdaal, certains seront exposés comme monument, d'autres encore seront maintenus sur le réseau en vue de circulation dans des circonstances spéciales.

Voyons maintenant, atelier par atelier, ce qui a été réalisé !

DESTELBERGEN

Depuis le mois d'octobre 1984 une équipe de pensionnés et d'agents en service s'occupe de la restauration du gyrobus n° 3. L'atelier de Destelbergen a tout naturellement été choisi pour la restauration complète de ce véhicule, parce que jadis ces véhicules y étaient entretenus lors de leur vie active sur la ligne M, Gand-Merelbeke, de 1956 à 1959.

Le gyrobus est un engin que bien peu d'entre nos lecteurs connaissent : la S.N.C.V. n'a possédé que trois véhicules de ce type, ils n'ont circulé que quelques années sur une seule ligne vicinale.

C'est de Suisse que nous est venue la conception du gyrobus : le principe consiste à utiliser l'énergie mécanique accumulée dans un lourd volant animé d'un mouvement rapide de rotation. Ce volant n'est cependant pas relié mécaniquement aux roues du véhicule : son énergie est d'abord transformée en énergie électrique alimentant un moteur de traction indépendant. Et c'est ce moteur de traction qui actionne les roues par l'intermédiaire d'organes classiques : arbre de transmission et pont. Il n'y a ni embrayage ni boîte de vitesses, le moteur électrique pouvant démarrer en charge.

HASSELT

Plusieurs anciens véhicules de la S.N.C.V. sont actuellement en cours de restauration ou déjà restaurés par les soins d'agents de l'atelier de Hasselt.

Tous ces véhicules sont destinés au Musée en plein air de Bokrijk, où ils représenteront l'évolution des moyens de transport mis au service de nos clients au cours des temps.

Un autobus Brossel (AB 1842) a été récupéré auprès d'un exploitant à qui il avait été vendu lors de son déclassement. Ce véhicule a été complètement remis à neuf par les divers corps de métier de Hasselt : la carrosserie a été décapée, les tôles en mauvais état ont été remplacées ou restaurées, ensuite il a reçu l'ancienne livrée de nos véhicules, rouge et ivoire. Le garnissage intérieur est refait, le circuit électrique est révisé. Le moteur a été remis à neuf.

La même équipe s'est ensuite attaquée à un autorail-tracteur (ART 40) qui a assuré en dernier lieu la remorque des convois de sable entre les sablières de Mol et la gare. Cet engin a également été remis à neuf : décapage et repainting de la caisse, réfection de l'aménagement intérieur et de la mécanique.

Enfin, une motrice électrique standard (10284) sera également restaurée pour être exhibée à Bokrijk.

Ainsi les visiteurs du Musée en plein air de Bokrijk pourront se faire une idée de l'évolution du transport vicinal au cours des 100 années d'existence de la S.N.C.V., puisqu'une locomotive à vapeur restaurée par l'atelier de Kessel-Lo sera le témoin des débuts de la Société.

JUMET

C'est une équipe de pensionnés qui s'occupe activement de la remise en état d'anciens véhicules ferrés de la S.N.C.V.

Rappelons que le Groupe du Hainaut eut le réseau ferré le plus important du pays, il est donc normal que ce soit l'atelier de Jumet qui ait eu à restaurer plusieurs véhicules sur rails, motrices et remorques électriques et autorails.

Lorsque nous leur avons rendu visite, ils étaient occupés à réviser les bogies de la motrice 10308, tandis que d'autres s'occupaient de l'aménagement intérieur de ce tram, dont le circuit électrique venait d'être refait.

Dans une autre partie de l'atelier, un ancien agent est occupé à remettre en état un autorail-tracteur (ART 89) qui durant plusieurs années assura le service des marchandises à Baudour avant de terminer sa carrière vicinale au service des Voies et Travaux à Anderlues.

En attente de restauration se trouvent également l'autorail-tracteur n° 300, qui circula jadis dans le

Tournais, et la motrice à deux essieux n° 9073, qui fut construite en 1901 pour l'inauguration des lignes vicinales de Charleroi. Restaurée, elle sera exposée dans la station de métro «Beaux-Arts» : nos voyageurs pourront ainsi se rendre compte de la qualité du travail, de la compétence et du savoir-faire de nos collègues et anciens collègues.

Ajoutons pour être complets que l'atelier remettra en état de présentation la motrice type S n° 9048, qui, à cette occasion, retrouvera son ancien numéro 10063 et son Groupe d'origine, Liège : en effet, elle sera exposée au Musée des transports de la province de Liège, dans l'ancien dépôt de Natalis de la Société des Transports Intercommunaux de Liège. Cette motrice commença sa carrière au Groupe de Liège en 1955 pour être transférée au Hainaut en 1962.

KESSEL-LO

On procède actuellement à la restauration de la locomotive à vapeur n° 1000, à l'occasion du centenaire de la S.N.C.V.

Lorsqu'elle est arrivée dans le grand hall de l'atelier dans le courant de l'hiver, cette machine était en bien triste état : toute la carrosserie était rouillée, percée même par endroits.

Mais l'équipe des tôliers s'y est attaquée, la carrosserie fut entièrement démontée, les tôles inutilisables ont été mises au rebut, celles en bon état sablées et des tôles neuves ont pris la place de ce qui était irrécupérable.

C'est donc une carrosserie entièrement remise à neuf qui fut confiée à l'équipe de peintres qui, s'inspirant de photos prises au musée de Schepdaal, rendront à cette machine sa livrée originale : vert eau, filets blancs et rouges.

Elle prendra place aux côtés d'autres anciens serviteurs de la S.N.C.V. au musée en plein air de Bokrijk, où elle sera un témoin de la façon de voyager jadis dans nos campagnes.

LIÈGE-SAINT-GILLES

La S.T.I.L. (Société des Transports Intercommunaux Liégeois) vient de créer dans son ancien dépôt de Natalis un musée des transports de la province de Liège.

A côté des véhicules urbains de Liège et de Verviers, il fallait que la S.N.C.V. soit dignement représentée.

C'est chose faite avec la restauration de l'autobus 955, construit en 1953 par A.M.N. - Leyland et qui termina sa carrière comme autobus de dépannage à Eupen.

Tous les corps de métier de l'atelier ont collaboré à la restauration de ce vieux serviteur de nos voyageurs.

Les tôliers ont révisé entièrement la carrosserie, remplaçant les tôles rouillées et nettoyant soigneusement celles qui étaient encore en bon état.

Ensuite venaient les électriciens, et le câblage du bus fut tout à fait révisé et remis à neuf.

Pendant ce temps les garnisseurs procédaient à l'aménagement intérieur du véhicule.

Par après les peintres se mirent au travail et rendirent à l'autobus sa livrée d'origine, rouge et ivoire, qui fut si longtemps typique de la S.N.C.V. et qui fut abandonnée lors de la reprise des lignes exploitées par la S.N.C.B.

Une délégation du musée de Natalis s'est rendue récemment à l'atelier de Liège-Saint-Gilles et a admiré le savoir-faire et la compétence de notre personnel.

Ce témoin du passé sera bientôt admiré par tous les visiteurs de ce musée, et c'est à juste titre que l'atelier de Liège-Saint-Gilles pourra être fier de cette réalisation.

MERKSEM

Dans l'atelier de la métropole des agents en activité et des pensionnés ont retapé d'anciens véhicules de la S.N.C.V.

Il s'agit d'une remorque type S n° 19580 et d'une locomotive à vapeur n° 979.

La remorque a été entièrement restaurée là où elle fut construite, puisqu'elle sortit de l'atelier de Merksem qui la livra au service en 1954. C'est d'ailleurs la dernière remorque construite dans cet atelier. Elle est exposée actuellement au Fort V à Edegem, qui regroupe les anciens véhicules de la M.I.V.A. et de la S.N.C.V. ayant circulé dans la région anversoise et qui ont été préservés.

La locomotive n° 979, du type 19, fait partie d'une série de 48 machines construites en Grande-Bretagne durant la première guerre mondiale, l'industrie belge étant pour des raisons évidentes dans l'incapacité de fournir ce matériel.

Elle commença sa carrière sur les lignes desservant le front ; la paix venue, elle fut affectée à divers dépôts de la Société avant de terminer sa carrière au dépôt de Nivelles en 1950, d'où elle fut expédiée au Musée de Schepdaal.

La chaudière a été refaite avec l'aide du matériel aimablement prêté par la S.N.C.B., qui possède encore à l'atelier de Malines l'outillage spécial pour de telles chaudières.

Ensuite ce fut le tour de la distribution et de l'embellissage à recevoir les soins attentifs de nos anciens collègues. Tout fut remis à neuf ou remplacé, des pièces manquantes furent même prises sur une machine en cours de restauration extérieure à l'atelier de Kessel-Lo.

OSTENDE

C'est dans le hall très lumineux de l'atelier de peinture que nous avons retrouvé l'équipe de pensionnés occupés à restaurer les anciens trams de la ligne de la Côte.

Ils ont déjà terminé un convoi composé d'une motrice et de deux remorques, tels qu'on pouvait les voir jusqu'à ce que les motrices articulées viennent prendre leur relève en 1981. Pour les amateurs, signalons qu'il s'agit du train 9014 + 9458 + 9538.

Actuellement, ils terminent la réfection du convoi historique du T.T.O., Toeristische Tram Oostende, composé d'une motrice standard (9985), de deux remorques (9444 et 19211) et d'un wagon fermé (18116).

Ensuite ces anciens s'attaqueront à la restauration d'une motrice-fourgon typique de la ligne de la Côte dans les années 1920, la motrice n° 9965 qui circulera attelée à deux anciennes remorques à plateforme ouverte actuellement en répartition dans les ateliers de la S.T.I.B. à Bruxelles.

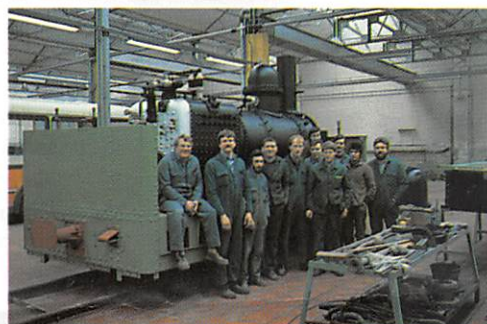
Gageons que pour le défilé du 16 juillet prochain ils pourront présenter un matériel impeccable.



Atelier de Merksem : la locomotive 979 et ceux qui ont aidé à la reconstruire.



Atelier de Destelbergen : M. Vervaeet, directeur régional et l'équipe des pensionnés devant leur gyrobus.



Atelier de Kessel-Lo : les agents et leur locomotive en cours de restauration.



Atelier de Liège Saint-Gilles : l'autobus 955 bientôt terminé et l'équipe qui y travailla.



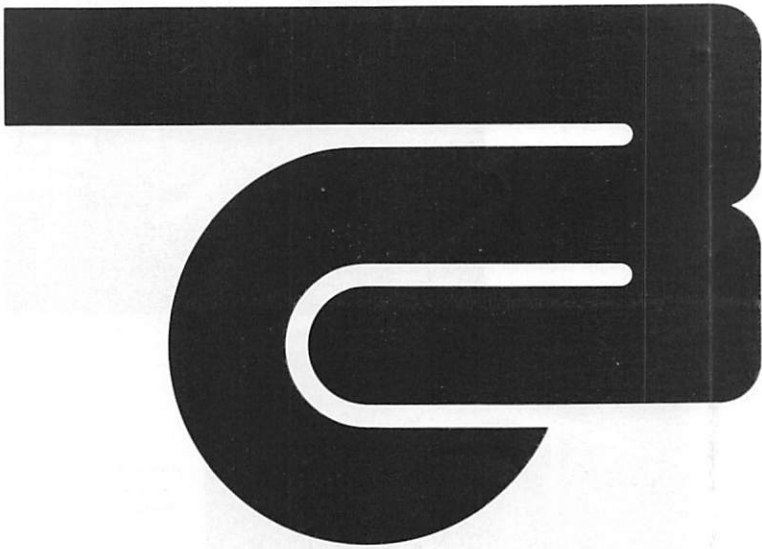
Atelier de Jumet : la motrice n° 10308 en cours de restauration.



Atelier de Hasselt : les agents qui ont travaillé à la restauration de l'autobus 1842.



Atelier d'Ostende : l'équipe des pensionnés et leur remorque pendant la peinture.



1985

ANNÉE DES TRANSPORTS EN COMMUN

M. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., entouré de directeurs nationaux et régionaux des transports publics a inauguré le 4.1.1985, l'«Année des transports en commun».

L'année 1984 a été déclarée «Année de la Sécurité routière et de la Protection de l'Environnement routier». A cette occasion, l'attention avait déjà été attirée indirectement sur l'importance des transports en commun.

En effet, sous ses diverses facettes, cette forme de transport se caractérise par sa sécurité et son degré élevé de collaboration à la protection de l'environnement, ainsi qu'aux possibilités qu'elle offre sur le plan de l'aménagement du territoire.

En dehors de ces aspects, les transports publics offrent également une multitude d'autres qualités positives, tant sur le plan social qu'économique. Sur le plan social, parce que pour une partie importante de la population ils constituent le seul moyen de transport possible. Sur le plan économique, parce que dans un très grand nombre de cas, c'est le mode de transport qui coûte le moins à la communauté ; ceci est particulièrement vrai sur le plan de la consommation d'énergie, parce qu'ils contribuent autant à économiser l'énergie qu'à une diversification des sources d'approvisionnement en faisant appel à l'énergie électrique.

Dans la foulée de 1984, année au cours de laquelle un puissant

élan fut assuré, l'année 1985 a, par voie de conséquence, été déclarée «Année des transports en commun».

Vu sous un autre angle, nos transports publics, qui sont confrontés à de sérieux défis, méritent également notre attention toute particulière, ne serait-ce que pour mettre en lumière, ou tout simplement rappeler, le rôle essentiel qu'ils n'ont cessé de jouer dans notre société moderne.

Le choix de 1985 comme année de commémoration des transports en commun trouve en fait sa véritable raison dans la célébration de plusieurs anniversaires, tant au niveau des relations internationales que dans l'existence des transports publics en Belgique même.

En effet, depuis l'apparition des transports publics ferrés urbains et interurbains au début du siècle passé, la Belgique a toujours occupé une place prépondérante dans le développement et l'évolution de ceux-ci, en jouant à maintes reprises un rôle pilote et de pionnier. Combien de réseaux étrangers n'ont-ils pas pu compter sur l'assistance que leur offrait notre pays tant dans leur construction que dans leur exploitation ? Combien de nouveautés n'ont-elles pas été introduites en tout premier lieu dans le système des transports publics belges ?

Fière de cette longue tradition et de sa renommée dans le domaine des transports, la Belgique

prit également part, de façon décisive, à l'organisation de relations internationales entre les réseaux ferroviaires d'une part et les réseaux urbains d'autre part. Cette organisation se concrétise par la création, il y a cent ans d'ici, de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF) et de l'Union Internationale des Transports Publics (U.I.T.P.), auxquelles sont affiliées la plupart des sociétés de transport du monde entier. Le siège de ces deux organisations se trouve à Bruxelles.

D'autre part, c'est en 1985, et cette fois au niveau national, que sera célébré le cent-cinquantième anniversaire de la mise en service du premier train de voyageurs sur le continent européen ; cet événement historique eut lieu entre Bruxelles et Malines. 1985 est aussi l'année jubilaire de l'application de la traction électrique dans les chemins de fer. En effet, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.) inaugura en 1935 sa première ligne électrifiée entre Bruxelles et Anvers. Enfin, c'est également en 1985 que sera célébré le centième anniversaire de la création de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (S.N.C.V.).

Les raisons sont donc nombreuses pour faire de 1985 une glorieuse année tout à l'honneur des transports en commun. Par-

tout auront lieu dans le pays des événements et des manifestations. La liste en est bien trop longue pour les énumérer ici. Signalons, en passant, les séances solennelles de l'A.I.C.C.F. et de l'U.I.T.P. dans le courant du mois de mai, l'organisation d'expositions et plus précisément à Bruxelles, Ostende, Liège et Namur, ainsi que l'organisation d'une troisième journée «train-tram-bus», le 6 octobre ; les sociétés de transports publics ouvrent également à bon nombre d'activités portes ouvertes.

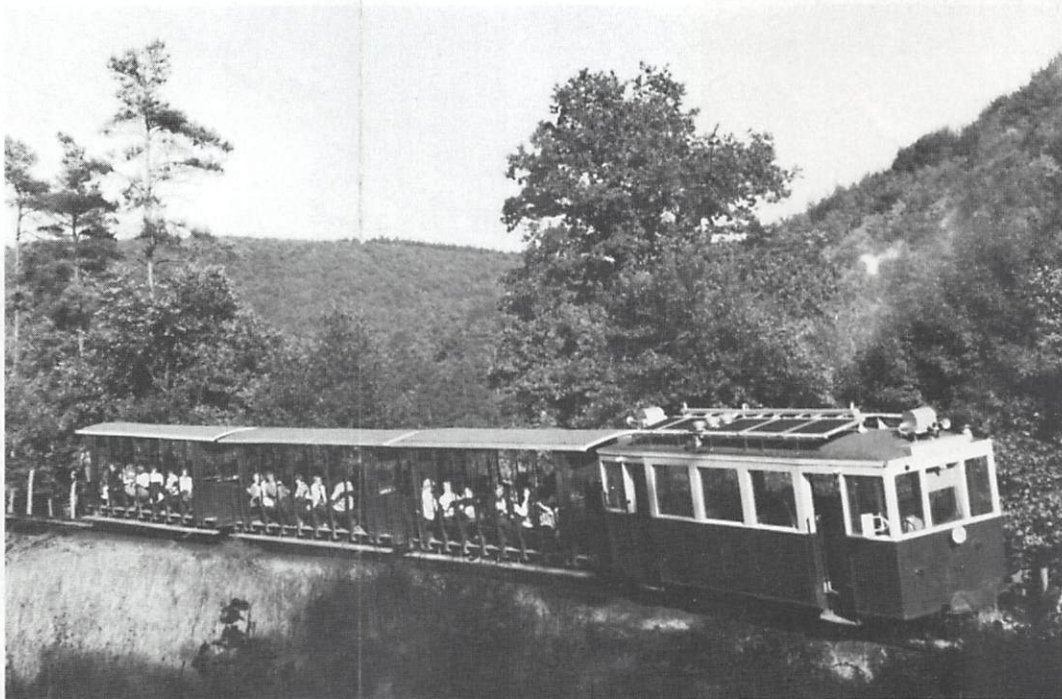
En 1985, auront également lieu de nouvelles mises en service : prolongements des réseaux de métro de Bruxelles et Charleroi, la mise en service de nouveaux autobus articulés à Bruxelles et à Liège et la création d'un centre d'information pour les voyageurs à la gare de Bruxelles-Midi.

Enfin, les enfants et les philatélistes n'ont pas été oubliés eux non plus : dès le début de la prochaine année scolaire, les jeunes pourront faire preuve de leur talent à l'occasion d'un concours de dessin ; l'émission de timbres spéciaux constituera un enrichissement pour les albums des collectionneurs et pour tous ceux qui souhaitent conserver un souvenir de cette grande année des transports en commun.

UN JOUR OU UN WEEK-END D'ÉVASION

- 4 juil. BRUXELLES**
Ommegang (à 21 h).
- 5, 6 et 7 juil. FRANCOR-
CHAMPS** Grand Prix de
Belgique de Motos.
- 6, 7 et 8 juil. TIELT**
Fêtes d'Europe.
- 7 juil. GISTEL** Procession
multiséculaire et folklorique
Sainte-Godelieve (à 15 h).
- 7-14 juil. SPA** Tournoi Intern.
de Tennis pour vétérans.
- 7, 9, 12 et 14 juil. TONGRES**
Dans le cadre des 2.000 ans
de Tongres : cortège histori-
que et jeu son et lumière.
- 20-21 juil. DE HAAN A** Wen-
duine : fête des géants.
- 21 juil. JUMET (Charleroï)**
Marche Sainte-Marie-Ma-
deleine.
- 21 juil. SPA**
Concert et feu d'artifice.
- 28 juil. BESELARE** 27e sortie
du cortège des sorcières (à
15 h).
- 28 juil. FURNES** Procession
des Pénitents (à 15,30 h).
- 4 août COXYDE** Cortège
«Hommage à l'art pictural
flamand», à 15,30 h.
- 11 août SPA** Meeting aérien et
cyclo-tourisme.
- 11 août HUY** A 14 h, grand
cortège : reconstitution de
scènes de la vie il y a 1.000
ans.
- 11 août NAMUR (La Plante)**
Joutes nautiques moyen-
âgeuses.
- 11 août BRUGES (St-Andries)**
26e fêtes de la chasse, à
10 h.
- 18 et 25 août BRUGES** Grand
cortège «Les Fêtes de
l'Arbre d'Or» (à 15,30 h).
- 24-25 août ATH**
Fête des géants.
- 24, 25 et 26 août LOCHRISTI**
Festival du bégonia.
- 30, 31 août et 1er sept. SPA-
FRANCORCHAMPS** Les
1.000 km de Spa.

VISITE GRATUITE DES GROTTES DE HAN



Durant l'année du jubilé 1985, les agents de la S.N.C.V. se verront octroyer l'entrée gratuite aux Grottes de Han.

Une occasion unique d'aller voir de près cette merveille de la nature !

Le petit tram de la «Société Anony-

me du Chemin de Fer Vicinal des Grottes de Han» (5.432 Han-sur-Lesse, tél : 084/37.72.13) vous conduira jusqu'à ces célèbres Grottes de Han.

Au début, le tram circulait jusqu'au sommet des rochers de Faule et atteignait ainsi son terminus, d'où les touristes devaient descendre à

pied jusqu'à l'entrée des Grottes.

Depuis 1956, afin de réduire quelque peu le parcours pédestre, le tram s'arrêtait un peu plus bas. Depuis le 29 mars 1968, les trams empruntent un nouveau trajet jusqu'à l'entrée même des Grottes et ceci de Pâques à octobre.

LIVRES ET REVUES



Le journal d'information trimestriel «MIVG-Krant» destiné aux agents de la Société des Transports Intercommunaux de Gand (MIVG) et composé par ces mêmes agents, est imprimé en monochromie. Notre collègue Marc De Vos en a fait une revue de bon goût (au format Din A4) : une mise en page sobre mais agréable, des textes rajetés par des photos et des dessins imprimés avec soin. Le journal, qui compte 16 pages, contient des articles très attrayants qui va-

lent d'être lus. Rédacteur en chef et éditeur responsable : Marc De Vos, Brusselsesteenweg 361, 8219 Gent-Gentbrugge.

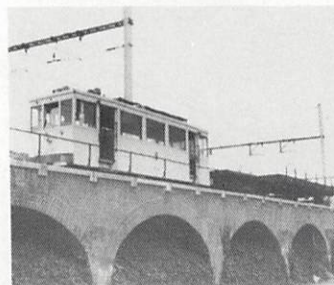
tram magazine

Le numéro 36 (1984/IV) de Tram Magazine présente un certain nombre de textes très intéressants sur le dépôt de Zurenborg à Anvers-Berchem (1885-1965), sur Belgorail, sur le nouveau tramway à Nantes,

sur les Wiener-Lokalbahnen-Badnerbahn et sur la situation du réseau ferré de Bruxelles en 1985.

En outre, le lecteur y trouvera une communication relative à la fondation le 14.1.1985 de l'A.S.B.L. «Musée du Transport en Commun du Pays de Liège», installé dans une partie de l'ancien dépôt Natalis de la S.T.I.L. et où, entre autres, du matériel appartenant à la S.N.C.V. (Groupe de Liège) sera également exposé.

Adresse de Tram Magazine : AMUTRA, M. R. Dieudonné, avenue des Buissonnets 42, 1020 Bruxelles.





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

Impr. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Bruges 2.

1040 Bruxelles

Editeur responsable: R. Keygnaert, rue de la Science 14 -

Téléphone: (02) 230.03.30 - Ext.: 335 - C.P. 000-0003227-26.

Rédaction: rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Périodique bimestriel du personnel de la S.N.C.V.

