



BRUGGE X

G.P.P./4/340



Bimestriel n° 237 juillet - août '85

nos

VICINAUX

# SOMMAIRE N° 237

JUILLET - AOÛT 1985

La S.N.C.V. met en vente .....	2
La médaille du centenaire .....	2
Les gagnants des jeux 1984 .....	2
La ville d'Anvers aura une accueillante gare d'autobus régionaux .....	3
On pense à notre avenir .....	4
Passé et avenir à Bokrijk .....	6
Remise de distinctions honorifiques Groupe du Brabant .....	7
8000 jours sans accident Groupe du Brabant .....	7
Sensibilisation à la sécurité .....	8
Remise de distinctions honorifiques Groupe du Limbourg .....	9
Le tram des Grottes : 80 ans .....	9
Tourisme ferroviaire en Hainaut .....	10
Une nouvelle ligne de tram Elisalaan à Nieuport .....	11
L'exercice 1984 à la S.N.C.V. ....	12
Personalia .....	14
Actes de probité .....	15

Photo de la couverture :

*Un autobus LAG en service dans le Groupe du Limbourg*

## LA S.N.C.V. MET EN VENTE

Le blason du Centenaire : il s'agit de l'autocollant qui est apposé à l'avant de tous nos véhicules ; il a un diamètre de 41 cm et met en évidence les dates 1885-1985 entre 2 feuilles de laurier.

Il est vendu au prix de 100 F (+ 20 F pour les envois par poste) suivant les mêmes modalités que pour les médailles.

Prochainement seront également mis en vente :

- le puzzle du Centenaire ;
- des pochettes de diapositives ;
- 6 posters, qui sont la réimpression des photos de couverture de «Nos Vicinaux» de



l'année 1985. Ils pourront être achetés séparément ou en lot.

Les prix et modalités d'acquisition seront communiqués en temps opportun.

## LA MÉDAILLE DU CENTENAIRE

A l'occasion de son Centenaire, la S.N.C.V. a fait frapper une médaille commémorative en bronze d'art patiné.

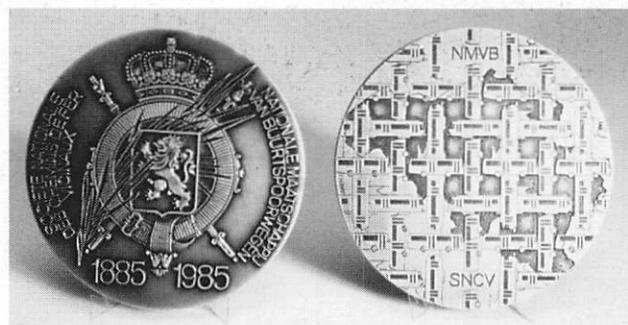
Cette médaille symbolise à l'avers la vocation nationale de la S.N.C.V. représentée par un maillage de bus et de trams sur fond de carte de Belgique apparaissant par une asuce de platine.

Le blason de la S.N.C.V. apparaît sur le revers.

Cette médaille a été conçue par Monsieur Andy Jacobs, designer et professeur d'Industrial Design à l'école de la Cambre à Bruxelles.

Cette médaille existe sous 2 formats différents :

- une de 70 mm de diamètre présentée en écrin ;



- une de 35 mm de diamètre sous étui.

Elles sont en vente dans les bureaux du Service Commercial de la S.N.C.V., rue de la Science 14, 1040 Bruxelles ou en versant au numéro de C.C.P. 000-0003227-26 la somme de 1.300 F (grand format), ou 300 F (petit format), augmentée de 50 F pour les frais d'expédition.

### Une bonne nouvelle !

En vue de les remercier pour tous les services rendus envers leur employeur, la S.N.C.V. a décidé d'offrir une petite médaille à tous les agents en service actif et pensionnés.

Nous espérons que ce petit présent laissera un grand souvenir à tous !

### RESULTATS DE L'ANNEE 1984

FABRINETTI Gérard 14 ½ ans Esneux - 92 points  
COOSEMANS An 11 ans Diepenbeek - 90 points  
LAURENT 8 - 11 - 13 ans Spy - 82 points  
VANDEKERKHOVE Sylvie Courtrai - 82 points

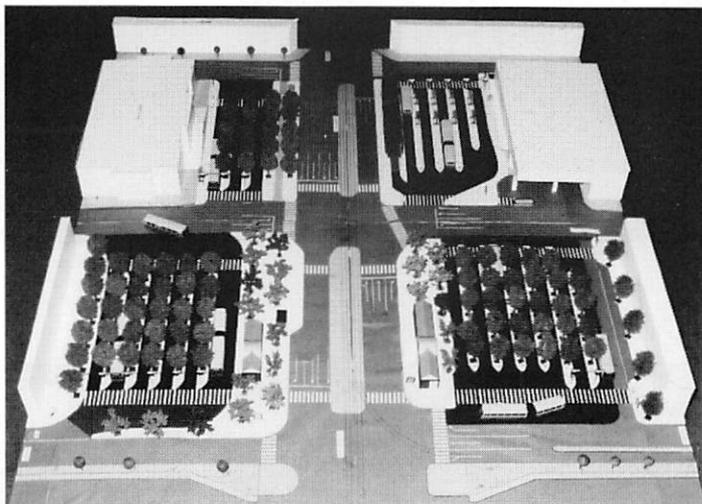
La place Roosevelt qui, depuis si longtemps, restait un endroit négligé et peu attrayant, sera sous peu une place verdoyante où l'on pourra s'asseoir tranquillement et confortablement en attendant son bus ou son tram, et où l'on pourra prendre rapidement sa correspondance vers la périphérie.

Dans un avenir proche la ville d'Anvers veut retrouver l'atmosphère pleine d'ambiance de jadis, de l'époque des «Geuzenhofkens». Pas avant, toutefois, qu'une intégration indispensable des transports urbains et régionaux ne s'opère.

Le 15.4.1985, M. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., a donné, sous un soleil radieux, le coup d'envoi officiel au réaménagement de la place Roosevelt, anciennement place Victoria, qui fut construite vers 1870, après la destruction de l'enceinte espagnole et de la porte «Kipdorp».

Fin 1985 — début 1986, les premiers arbres seront plan-

## LA VILLE D'ANVERS AURA UNE ACCUEUILLANTE GARE D'AUTOBUS RÉGIONAUX



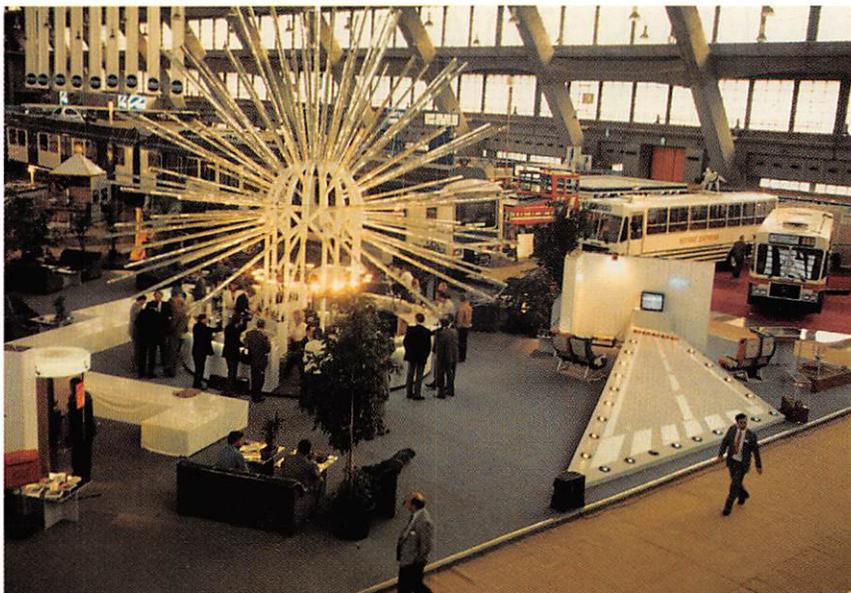
tés. Ils seront presque aussi nombreux au total qu'en 1870. Ces arbres auront déjà une certaine taille et déploieront rapidement leur épais feuillage sur les voyageurs et les bus.

Dans son allocution, M. Vanderfaellie, directeur de l'Exploitation, a donné des précisions sur la nouvelle gare d'autobus qui comportera quatre parties, tout comme la station actuelle. Elle sera dotée de quais d'embarquement confortables munis de sympathiques abris. Dans sa conception, on a veillé tout particulièrement à offrir un bon système de guidage aux voyageurs : des routes fléchées vers la gare, des tableaux d'information centraux et des indicateurs de départ électroniques sur les quais. Des haut-parleurs diffuseront également les informations. En outre, dans un avenir très proche, les Vicinaux espèrent pouvoir mettre sur pied un système de liaison — radio entre les bus régionaux et le centre de contrôle du trafic.

Autobus «Chausson» n° 374 dans le Group de Flandre Orientale.



on pense à notre avenir !



Le 46e congrès international de l'U.I.T.P. (Union Internationale des Transports Publics) s'est tenu à Bruxelles, du 19 au 24 mai 1985. Quelques 2.000 délégués de 375 entreprises en transports en commun y ont avancé des solutions à la trop grande dépendance des transports publics vis-à-vis de la circulation urbaine, défini des normes techniques plus universelles pour la motorisation des véhicules, les modes de perceptions, la signalisation et surtout ont amené les possibilités de l'informatique pour la gestion du matériel, l'établissement des horaires, la vente de titres de transport et l'information des usagers.

Dans leurs discours inauguraux, MM. Henrard, Président de l'Union belge des transports en commun urbains et régionaux, De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T. et Pampel, Président de l'Union Internationale des Transports Publics mirent résolument l'accent sur l'avenir en demandant aux congressistes venus du monde entier de se poser la question : « Quel chemin suivrons-nous vers l'an 2000 ? ».

Ci-après, nous reproduisons les points essentiels de l'allocution prononcée par notre Directeur général, M. Henrard, Président de l'UBTCUR.

*L'Union Belge des Transports en Commun Urbains et Régionaux est une association sans but lucratif qui a pour objet l'étude de tout ce qui est relatif aux transports en commun ; ses objectifs sont multiples et je ne peux mieux les définir qu'en vous citant les différentes Commissions chargées, par son Conseil d'Administration, d'étudier les diverses questions qui intéressent le domaine du transport en commun ; ce sont :*

- la Commission technique qui s'occupe, en principe, des grandes options relatives au matériel roulant, au matériel fixe et aux bâtiments des diverses Sociétés. Elle traite également de problèmes plus spécifiques, tels que les normes d'entretien et l'étude de nouvelles motorisations. Elle favorise, enfin, une collaboration dans les recherches et l'échange d'expériences entre les réseaux, ce qui contribue à faire avancer la technique des transports, tant dans l'intérêt général que du point de vue de l'économie des entreprises ;

• la Commission de l'Exploitation qui traite, dans les grandes lignes de la coordination des formules tarifaires, des modes de perception et de la définition des services ;

• la Commission des Affaires sociales qui s'intéresse à toutes les questions relatives notamment au personnel ainsi qu'au relations avec les organisations professionnelles ;

• la Commission des Affaires générales qui traite surtout des questions d'ordre juridique.

(...)

Associées au sein de l'U.B.T.C.U.R. et parfaitement structurées et équipées, les Sociétés des transports en commun secondaires du pays se tournent résolument vers l'avenir et, en dépit de la conjoncture difficile qu'elles connaissent, par suite de la crise économique mondiale qui sévit actuellement et des restrictions budgétaires qui leur sont imposées, elles se sont armées pour affronter les multiples problèmes auxquels elles se trouvent confrontées.

Parmi ceux-ci, un des plus graves résulte de la situation inextricable créée, dans les villes, par suite du développement prodigieux et incessant de la motorisation individuelle. Il s'ensuit que, pour transporter un même nombre de voyageurs, il faut mettre en oeuvre davantage de matériel et de personnel. Cette utilisation peu rationnelle des moyens d'action va à l'encontre des restrictions budgétaires imposées et entraîne, à son tour, une hausse du prix de revient tellement importante qu'elle ne peut être compensée par une majoration correspondante des tarifs. De plus, pour des raisons sociales et économiques, l'autorité supérieure limite en général l'adaptation des tarifs à la hausse des prix à la consommation. Il s'agit là d'un processus de détérioration qui s'étend progressivement des villes vers les centres moins importants.

Pour remédier, autant que faire se peut, à cette situation, tout en sauvegardant le triple objectif du transport en commun : vitesse, confort et régularité, on peut agir sur deux plans. D'une part, le matériel roulant et, d'autre part, le tracé des lignes ferrées et la voirie.

(...)

Restent les mesures, prises ou à prendre, afin de faciliter la circulation des véhicules des transports en commun dans les villes.

Avant d'aborder ce problème, je

tiens à souligner que, dans le cadre de la lutte contre la pollution, les statistiques officielles ainsi que les études développées au sein de l'Union démontrent la contribution positive apportée à cette question par le transport public. Cela va évidemment de soi pour le réseau ferré. Quant au transport par route, il s'avère qu'aux heures de pointe, 69 véhicules particuliers sont nécessaires pour acheminer le même nombre de voyageurs qu'un seul autobus de 90 places.

Ramenée à l'unité voyageur transporté, la quantité de gaz nocifs, émise par un transport autobus est environ 300 fois moindre que par un transport en voitures particulières.

Ne serait-ce qu'à ce seul point de vue écologique, l'autorité supérieure s'efforce actuellement de favoriser la circulation des véhicules du transport en commun.

En tout état de cause, des mesures efficaces ont déjà été prises, tant par cette autorité que par les Sociétés concernées. C'est ainsi que, d'une part, celles-ci ont développé le réseau métro et métro léger en site propre et que, d'autre part, la priorité vis-à-vis de la circulation générale a été accordée aux autobus quittant l'arrêt dans les agglomérations.

Il n'en reste pas moins que d'autres priorités devraient être octroyées aux véhicules des transports publics pour améliorer leur insertion dans la circulation. Celles-ci sont actuellement à l'étude au sein des instances officielles et l'Union met d'ailleurs tout en oeuvre pour qu'à bref délai des dispositions légales soient prises pour que ces priorités soient accordées aux Sociétés concernées. Il s'agit notamment de mettre des couloirs réservés à la disposition des services publics, de rendre prioritaires les rues dans lesquelles circulent les moyens de transport collectif et d'octroyer des priorités aux véhicules de transport public aux carrefours équipés d'une signalisation lumineuse. L'U.B.T.C.U.R. est en effet intimement persuadée que c'est au prix d'un emploi rationnel de la surface disponible, en favorisant le plus possible le transport public, que les Sociétés intéressées pourront, dans l'avenir, comme elles le font depuis leur création, contribuer activement au développement économique du pays, en s'efforçant, parallèlement, de promouvoir sous ses multiples formes, la qualité du service rendu aux voyageurs.

A l'occasion du congrès de l'UITP qui cette année, tout comme notre Société, fêtait son cen-

tième anniversaire, une surface de 25.000 m<sup>2</sup> avait été réservée aux Palais du Centenaire au Heysel, afin de présenter aux participants du congrès, à la presse et au grand public les transports publics de l'an 2000.

Les palais 4, 5 et 6 nous ont donné une idée de ce que les différents constructeurs nous préparent. Tous les aspects étaient illustrés : depuis les domaines les plus spécifiques jusqu'aux systèmes de transport généraux, en passant par les composants techniques, les fenêtres, les portes et les escalators... La plupart des exposants s'adressaient de toute évidence à un public averti, mais une série de réalisations spectaculaires étaient à même de frapper l'imagination de l'homme de la rue.

C'est le cas du G.L.T., le « Guided Light Traffic », que nous avons déjà, pour la plupart, eu la surprise de découvrir au journal télévisé. Mariage entre le tram et le bus, le G.L.T. se sent tout aussi à l'aise sur la route que sur sa voie à rail conducteur unique. Sur route, il utilise deux petits moteurs diesel, ce qui limite sa vitesse à un maximum de 55 km/h.

Mais une fois sur son rail, il est dans son élément : ses moteurs électriques s'enclenchent et il atteint les 70 km/h, une vitesse que l'on peut qualifier de confortable.

En ce qui concerne les bus, la collection allait du mini au maxi, voire au « jumbo » ! Ce dernier est la vision de l'avenir de deux constructeurs français. Nous sommes à présent habitués à nos bus articulés, mais ce projet présente une variante en ceci qu'il est doublement articulé et offre ainsi une capacité particulièrement importante. En le regardant, on ne peut s'empêcher de penser à un tram sur pneus.

Les fabricants belges illustraient un futur beaucoup plus proche. Ils ont démontré que dans le domaine des transports publics, ils gardent une place de choix sur le marché mondial. Le nouveau bus aérodynamique que présentait une firme belge est peut-être la meilleure illustration du matériel avec lequel nous roulerons bientôt. Il s'agit d'un bus urbain aérodynamique au plancher bas, muni de portes larges et d'un moteur latéral.

Pour les autobus en général, on a remarqué surtout les dispositifs prévus pour garantir la sécurité du conducteur, même en cas de

violences dont il pourrait faire l'objet. On va même parfois jusqu'à protéger le conducteur des passagers en l'enfermant dans une sorte de cage en plexiglass. Espérons que ces mesures seront réservées au marché de l'exportation et que nous puissions continuer à entretenir des relations amicales avec nos passagers.

Devant toutes ces innovations techniques, la S.N.C.V. jubilaire ne pouvait évidemment être en reste. Deux anciennes voitures (8768 et 11593) exposées au palais 6 reflétaient le folklore de notre tradition. Le nouvel oblitérateur, présenté au public au stand de la firme Prodata, incarnait l'avenir.

A l'entrée du palais 5 se dressait une imposante construction où le Ministère des Communications et des P.T.T. présentait un montage audio-visuel intitulé « Belgium on the move » : la Belgique en 15 minutes pendant lesquelles l'attention des spectateurs ne faiblissait jamais, car la réalité belge leur apparaissait sous un nombre incroyable d'aspects, de la vie quotidienne à la dynastie, en passant par les différentes façons dont un petit pays peut être grand. A cette fin, le montage passait en revue les divers produits pour lesquels nous sommes réputés dans le monde entier : diamants, pralines, bières, et bien sûr, ... frites. Il mettait également l'accent sur la position de choix que nous occupons dans le domaine des transports publics, accentuant le rôle de notre propre Société en cette année de son centenaire.

Le tout fut projeté sur un grand écran qui s'étalait sur tout le pourtour au-dessus des têtes des spectateurs. Tant esthétiquement que techniquement, toute la présentation attestait la compétence du réalisateur. La musique et l'image s'alliaient pour rendre le tout très vivant. Le souci de créer une ambiance allait même jusqu'à faire descendre une masse de bulles de savon sur les têtes des spectateurs au moment où passait une série de superbes diapos montrant des enfants. A la fin du montage, on pouvait lire sur tous les visages la forte impression qu'avait laissée le spectacle. Nombreux sont ceux qui sont retournés plus tard admirer une seconde fois ce montage audio-visuel absolument remarquable.

# PASSÉ ET AVENIR À BOKRIJK

## Inauguration officielle

La très agréable exposition organisée à l'occasion du centenaire de la S.N.C.V. fut inaugurée le 7 mai dernier dans le cadre historique du Domaine Provincial de Bokrijk dans le Limbourg. Sur le beau gazon qui longe le Koetsweg aux abords du château, on a construit une voie d'une centaine de mètres sur laquelle furent placées quatre rames de tramways avec quelques wagons de marchandises et des voitures de voyageurs. Parallèlement, on a disposé cinq autobus de type différent, un info-bus et un bus standard converti en salle d'exposition. Le tout donne un bel aperçu du matériel et de l'activité déployée par la S.N.C.V. au cours des cent dernières années, sans oublier pour autant le présent et le futur proche.

Une composition florale, représentant notre emblème commémoratif, ajoute à l'ensemble une note colorée.

Le jour de l'ouverture fut le couronnement des nombreux efforts fournis par nos agents pour l'organisation de cette exposition. M. Vandermeulen, gouverneur, accueille les invités, dont M. Bertels, chef de cabinet de M. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., ainsi que M. Timmerman, administrateur de la S.N.C.V. M. Peeters, directeur régional, présente les directeurs aux membres de la Députation Permanente et notamment M. Van Wesemael, qui contribua tout particulièrement à la mise sur pied de l'exposition.

M. Bertels ainsi que M. Timmerman soulignèrent, dans leur allocution, le rôle que la S.N.C.V. a joué dans la province du Limbourg, rôle que nous pouvons certainement qualifier de fondamental dans cette province au caractère rural très marqué. Outre l'évocation de ce riche passé, M. Timmerman attira également l'attention sur l'avenir, symbolisé dans cette exposition par notre récent matériel dont, le nouvel oblitérateur.

La cérémonie officielle fut suivie d'une réception offerte par la Députation Permanente dans les salles d'époque à l'étage du château.

## Un week-end offert au personnel.

Les 11 et 12 mai, la direction régionale du Limbourg organisa à Bokrijk un grand week-end pour son personnel, événement qui attira quelques centaines d'agents et leurs familles.

Ce furent deux jours de festivités très joyeuses. Tout avait été mis en oeuvre pour contenter les participants. Quelques agents du service du personnel et du contrôle se chargèrent bénévolement de les accueillir et de leur distribuer des insignes : un badge nominatif pour les membres du personnel et un auto-collant de la S.N.C.V. pour leurs familles, ceux-ci donnaient l'accès gratuit au musée de plein air où une promenade fut organisée. On n'oublia pas les enfants : un théâtre de marionnettes et un concours de ballonnets leur furent offerts le dimanche. Cette même journée fut agrémentée par une prestation des manieurs de drapeau de Genk qui, à cette occasion, manipulaient des emblèmes de la S.N.C.V.

L'aspect sportif du week-end ne fut pas négligé. Le samedi, l'arrivée des cyclotouristes des dépôts de Hasselt et de Maaseik, et le dimanche, un match de football (qui, malheureusement, dut être interrompu à cause de la pluie). Pendant ces deux jours, la fête battait son plein chaque soir, à l'heure du barbecue remarquablement organisé bénévolement par des membres du personnel.

Cette exposition qui, grâce à la large collaboration de notre personnel sut allier un budget très réduit à un pouvoir d'évocation maximal, est ouverte au public jusqu'au 15 octobre. Le bus d'exposition, les montages audio-visuels et la présence constante de membres retraités du personnel vous assurent une visite agréable et instructive, à laquelle le site de Bokrijk contribue certainement...



## groupe du brabant

# REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Le 23 mars 1985 eut lieu, la remise solennelle de distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux et de décorations civiques aux membres du personnel ayant 25 ou 35 ans de service.

M. Van de Weghe, directeur régional, a accueilli les nombreux décorés et a retracé l'évolution qu'a connue la S.N.C.V. tout au long de leur carrière.

Il a mis en évidence les difficultés inhérentes à la crise économique actuelle et la volonté de la Société d'offrir au public les meilleurs services possibles.

Pour conclure, il a félicité tous les décorés au nom du Conseil d'Administration, du Directeur général et en son nom propre.

### ORDRES NATIONAUX

Chevalier

Ordre de la Couronne

M. Hellinckx M., chef de mouv. de 1ère cl.

Palmes d'Argent

Ordre de la Couronne

MM. Hayemal P., délégué synd.  
Bergiers F., cond.-rec. AB  
Gils A., cond.-rec. AB

### DÉCORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 2e cl.

Mme Vanden Hoof G., rédacteur.

Médaille civique de 1ère cl.

MM. Ameys R., 1er ouvr. qual.  
Ballinckx J., ouvr. d'élite  
Bellemans L., 1er ouvr. d'élite  
Bettens G., cond.-rec. AB  
Decoux L., cond.-rec. AB  
De Doncker J., 1er ouvr. d'élite  
De Greve L., 1er ouvr. qual.  
De Haen R., cond.-rec. AB

De Saeger F., cond.-rec. AB  
Desaever A., cond.-rec. AB  
D'Handschoetter G., cond.-rec. AB  
Erseel G., 1er ouvr. qual.  
Heukem M., 1er ouvr. d'élite  
Jacquemijn R., cond.-rec. AB  
Pannus J., 1er ouvr. d'élite  
Prairie M., 1er ouvr. d'élite  
Raes F., cond.-rec. AB  
Tiels R., ouvr. spéc.  
Van Brussel A., 1er ouvr. d'élite  
Van den Hoek W., 1er ouvr. d'élite  
Van der Meersch K., ouvr. qual.  
Van der Slach F., 1er ouvr. qual.  
Van Humbeek H., receveur  
Van Tieghem R., brigadier  
Verbeken R., cond.-rec. AB  
Wante J., cond.-rec. AB

25 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

MM. Renders K., inspect. mouv.

Marginet J., moniteur  
Janssens J., sous-chef de bur.  
Goossens L., chef de mouv. 2e cl.

Médaille civique de 2e cl.

MM. Baccus R., cond.-rec. AB  
Bamps G., cond.-rec. AB  
Bohyn W., ouvrier  
Borremans R., cond.-rec. AB  
Cosijns V., 1er ouvr. d'élite  
Decancq J., cond.-rec. AB  
De Geyter F., cond.-rec. AB  
De Saeger K., cond.-rec. AB  
Devalkeneer M., cond.-rec. AB  
De Vits J.-B., cond.-rec. AB  
D'Hoë F., 1er ouvr. d'élite  
Drijberg M., cond.-rec. AB  
Ernaelsteen M., cond.-rec. AB  
Fieremans R., brigadier  
Giroulle R., cond.-rec. AB  
Handschutter W., cond.-rec. AB  
Hennaut J., cond.-rec. AB

Malfait M., cond.-rec. AB  
Mathy W., cond.-rec. AB  
Meert A., cond.-rec. AB  
Niels M., ouvr. d'élite  
Pauwels R., brigadier  
Rossaert T., brigadier  
Rossillon J., cond.-rec. AB  
Sevenans R., cond.-rec. AB  
Speltens E., ouvr. d'élite  
Spreutels L., cond.-rec. AB  
Stas M., cond.-rec. AB  
Stevens J., cond.-rec. AB  
Stockmans C., cond.-rec. AB  
Vancouwenbergh H., cond.-rec. AB  
Vanden Berghen W., cond.-rec. AB  
Vanderheyden H., cond.-rec. AB  
Van der Voorde L., cond.-rec. AB  
Vastenavondt L., 1er ouvr. d'élite  
Verelst F., cond.-rec. AB  
Verlaine L., cond.-rec. AB  
Vermaelen J., cond.-rec. AB



## groupe du brabant

# 8000

## jours sans accident - équipe n°21 atelier de cureghem

Voilà plus de 30 ans que la S.N.C.V. organise des concours de sécurité. L'aboutissement actuel de cette initiative est l'exploit exceptionnel et inégalé réalisé par une équipe de l'atelier central de Bruxelles — l'équipe n° 21 — qui a atteint 8000 jours sans accident.

Autrement dit, aucun accident entraînant ne fût-ce qu'un jour d'absence du travail n'a été relevé dans cette équipe depuis décembre 1962 : un record absolu jamais atteint auparavant par une équipe technique de la S.N.C.V. Ce splendide exploit fut fêté le 11.5.1985. Dans son allocution d'ouverture, M. Vanhove, chef de sécurité du Groupe du Brabant, attribua cette splendide prestation notamment à la nette amélioration des moyens de protection collective et individuelle et surtout à l'utilisation spontanée et efficace de ces dispositifs.

M. Van de Weghe, directeur régional, mit ensuite en évidence le fait que ce climat favorable à la sécurité s'est généralisé dans tout le Groupe du Brabant. Pour conclure, M. Van Wesemael,

directeur du Service général de la Sécurité, constata avec satisfaction que la jeune génération manifeste une attitude positive envers la sécurité, ce qui est, à tous égards encourageant pour

l'avenir. Il souligna également l'importance de la notion de sécurité dans le noyau familial. Un banquet et une soirée dansante clôturèrent cette cordiale manifestation.



# sensibilisation à la sécurité

## Une échelle solide et stable

Sauteriez-vous d'un avion avant d'avoir appris à tomber en chute libre ? Jamais.

Avant de voltiger dans les airs, vous voudriez d'abord être sûr de connaître le maniement d'un parachute.

Et pourtant, des milliers de personnes risquent chaque jour de faire des chutes qui pourraient leur être fatales, parce qu'ils ignorent les règles de sécurité à respecter lorsqu'ils montent sur une échelle. En Belgique, chaque année, plus de 10 % des accidents du travail sont dus à des chutes d'échelles.

La plupart de ces accidents surviendront parce que les victimes ne connaissaient pas les règles fondamentales de sécurité dans ce domaine.

La plupart des accidents d'échelle pourraient être évités si deux règles de base étaient suivies :

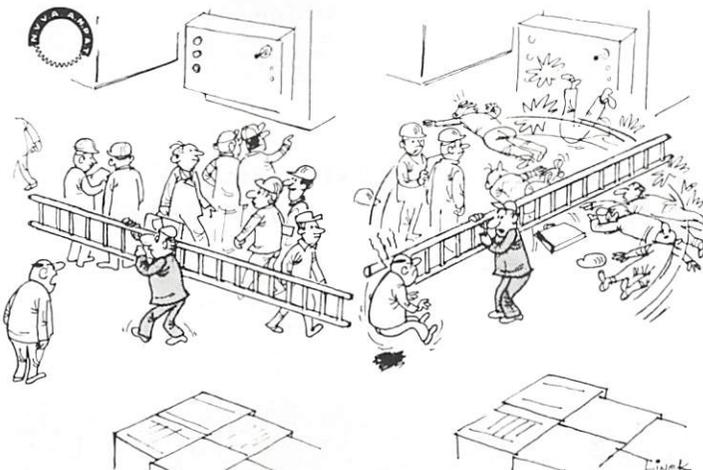
(1) s'assurer que l'échelle ne bouge pas et (2) que son angle d'écartement est adéquat.

## CINQ RÈGLES À SUIVRE

Pour éviter une chute d'échelle, voici cinq règles à suivre.

### 1. Choisissez l'échelle qui convient pour le travail à exécuter.

Assurez-vous que l'échelle est suffisamment solide pour ce travail.



— Alors, votre échelle, elle est solide cette fois ?

— Comment dites-vous ?

Choisissez une échelle suffisamment longue pour pouvoir vous mouvoir en toute aisance.

Évitez les échelles métalliques si vous risquez d'entrer en contact avec une source de courant électrique — rappelez-vous que le métal est un conducteur de courant !

### 2. Examinez l'échelle avant de l'employer.

Vérifiez s'il n'y a pas d'échelons, de marches, de montants ou d'attaches branlants ou endommagés.

Réparez ou remettez en place les vis, les charnières, les boulons ou les écrous détachés ou manquants, ou toute autre pièce.

Assurez-vous que la barre d'extension d'une échelle double à marches peut être bloquée.

Assurez-vous que les échelles droites soient munies de pieds de sécurité.

N'utilisez jamais une échelle défectueuse.

### 3. Dressez votre échelle avec prudence.

Si vous devez dresser une échelle dans une zone de trafic, utilisez une barrière ou un dispositif de sécurité afin d'éviter les collisions inattendues et verrouillez ou bloquez toute porte se trouvant à proximité et s'ouvrant en direction de l'échelle.

Veillez à ce qu'il ne traîne pas d'objets autour de la base de l'échelle.

Évitez que l'échelle ne penche vers vous lorsque vous la posez sur une surface solide et plane.

Lorsque vous utilisez une échelle à marches, assurez-vous qu'elle est entièrement ouverte et que sa barre d'extension est bloquée.

Posez une échelle droite dans un rapport de 4 à 1 — cela signifie que pour chaque longueur de 4 pieds en direction du point d'appui, l'échelle doit être écartée d'un pied du mur ou de toute autre surface verticale.

Lorsque vous utilisez une échelle pour monter sur un toit ou une plateforme, veillez à ce qu'elle dépasse d'au moins trois pieds le bord du toit ou de tout autre point d'appui.

Pour éviter tout glissement, attachez les échelles droites aussi près que possible du point d'appui.

Ne posez jamais une échelle contre une surface non stable.

### 4. Soyez prudent lorsque vous montez sur une échelle ou que vous en descendez.

Placez-vous en face de l'échelle et tenez la bien avec vos deux mains.

Si vous avez besoin d'outils, transportez-les dans une ceinture à outils ou montez et descendez-les au moyen d'une corde.

Excluez toute possibilité de glisser — vérifiez les échelons de l'échelle et les semelles de vos souliers pour voir s'ils ne sont pas recouverts de substances glissantes.

### 5. Utilisez votre bon sens lorsque vous travaillez sur des échelles.

Tenez-vous avec une main.

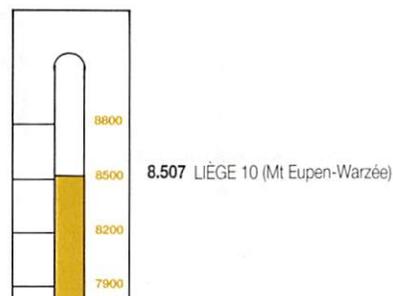
Ne vous étendez pas ni ne vous penchez trop loin d'un côté ou de l'autre — afin de garder votre équilibre, veillez à ce que la boucle de votre ceinture se trouve entre les deux montants de l'échelle.

Ne montez pas plus haut que la seconde marche dépassant le sommet du bâtiment sur une échelle à marches ni plus haut que le troisième échelon qui dépasse le sommet sur une échelle droite.

## CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Au 31 mai 1985  
Équipes ayant dépassé  
1000 jours sans accident

BRABANT 21 (At Cureghem) **8.207**



FL. ORIENTALE 6 (Mt Herzele - Hofstade - Audenarde) **4.347**

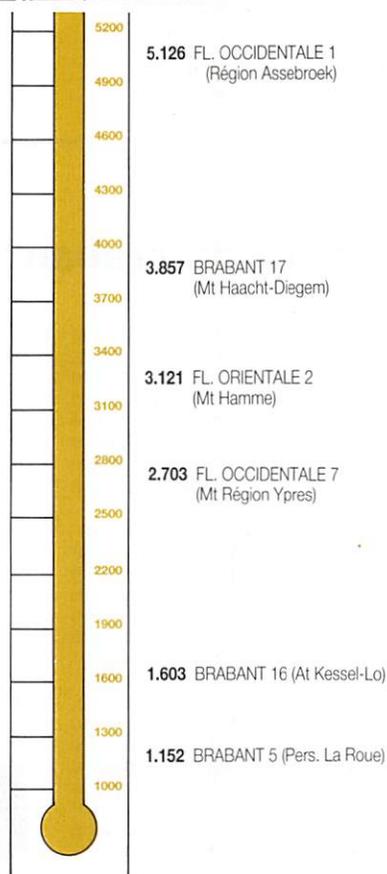
FL. ORIENTALE 4 **3.720**  
(Mt St-Nicolas)

BRABANT 15 (At Kessel-Lo) **2.951**

FL. ORIENTALE 1 **2.693**  
(Mt Destelbergen)

NAMUR-LUXEMBOURG 2 **1.310**  
(Secteur Ohéy)

ANVERS 5 (Mt Secteur Malines 1) **1.084**



## REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Le 11 mai 1985 s'est déroulée la remise solennelle de distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux et de décorations civiques aux personnes ayant 25 et 35 ans de service. La cérémonie eut lieu au domaine de Bokrijk où, à l'occasion de son centième anniversaire, notre Société avait organisé un week-end de festivités à l'intention de son personnel. M. Peeters, directeur régional, souhaite chaleureusement la bienvenue à l'assistance et félicite les agents à l'honneur pour leur longue carrière durant laquelle ils ont toujours fait preuve d'une grande conscience professionnelle. M. Peeters décrit ce qui s'est passé

il y a cent ans, lorsque le tram à établi une communication entre les villes et les villages.

Nombreux sont ceux qui ont encore connu le tram à vapeur et découvrent aujourd'hui la toute dernière nouveauté en matière d'autobus, constatant ainsi que notre Société, malgré son grand âge (100 ans), est restée jeune, qu'elle n'a rien perdu de son énergie et qu'elle contribue toujours à maintenir l'économie du pays.

Dans ses remerciements, M. Peeters associa également les familles des décorés et mit en évidence les liens étroits, presque familiaux, qui se sont tissés entre les membres

du personnel. Il félicita les décorés au nom du Conseil d'Administration, du Directeur général et des membres de la Direction.

La remise des décorations et des diplômes fut suivie d'une sympathique réunion qui se déroula sur un fond musical.

### ORDRES NATIONAUX

#### Chevalier

#### Ordre de la Couronne

M. Palmans V., comptable 2e cl.

### DÉCORATIONS CIVIQUES

#### 35 années de service

#### Croix civique de 2e cl.

M. Geurts P., 1er contrôleur

#### Médaille civique de 1ère cl.

MM. Ramaekers R., cond.-rec. AB  
Kelchtermans H., receveur  
Gilissen M., cond. AB  
Crijns J., cond.-rec. AB  
Lambrechts L., brigadier  
Witters G., cond.-rec. AB

#### 25 années de service

#### Médaille civique de 1ère cl.

MM. Hamal J., chef de serv. 2e cl.  
Holtappels F., 1er commis d'expl.  
Vandevoort R., 1er contrôleur

#### Médaille civique de 2e cl.

MM. Bosch H., cond.-rec. AB  
Roosen H., cond.-rec. AB  
Bleus M., cond.-rec. AB  
Bottelbergs G., cond.-rec. AB  
Deferm M., cond.-rec. AB  
Hoste L., cond.-rec. AB  
Valkenborgh J., cond.-rec. AB  
Geboers P.-J., cond.-rec. AB  
Wauteraerts A., cond.-rec. AB  
Gorreux F., cond.-rec. AB  
Joris O., cond.-rec. AB  
Beckers L., cond.-rec. AB  
Bervoets E., cond.-rec. AB  
Hoeyberghs M., cond.-rec. AB  
Nuyts J., cond.-rec. AB  
Steurs K., cond.-rec. AB  
Van Bael L., cond.-rec. AB  
Verlinden F., cond.-rec. AB  
Vandeweyer R., 1er ouvr. d'élite  
Vanspauwen P., 1er ouvr. qual.  
Dupae G., ouvr. ord.  
Gevers J., ouvr. ord.  
Borgers J., cond.-rec. AB  
Stevens H., cond.-rec. AB  
Duellen E., cond.-rec. AB  
Claesen J., brigadier  
Bleus G., cond.-rec. AB  
Peeters M., cond.-rec. AB  
Lathouwers A., cond.-rec. AB  
Herremans L., 1er ouvr. qual.  
Ramaekers M., cond.-rec. AB



## le tram des grottes : 80 ans

Le centenaire de la S.N.C.V. est donc fêté cette année, mais sait-on que 1985 constitue également un anniversaire vicinal, celui de la pittoresque ligne assurant la liaison de Han-sur-Lesse à ses grottes ?

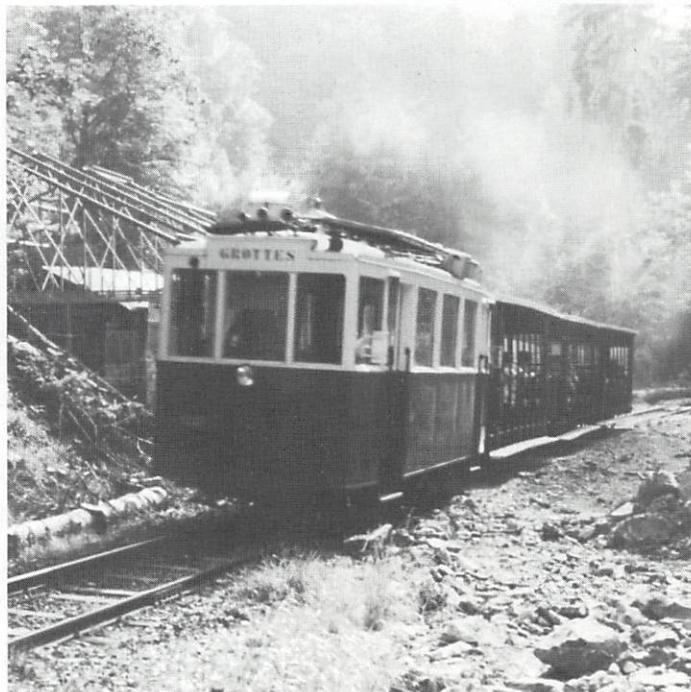
Il y a, en effet, 80 ans — très exactement le 8 juillet 1905 — que fut donné l'arrêté royal accordant la concession de la ligne aux Vicinaux, l'exploitation effective débutant le 1<sup>er</sup> juin de l'année suivante.

La desserte des grottes se branchait à l'origine sur la grande ligne reliant Rochefort à Wellin (14,4 km) où était situé le dépôt-atelier des lignes du Groupe de Wellin qui comprenait encore deux autres lignes d'importance : Grupont - Wellin (13,8 km) et Wellin - Graide (25,7 km).

On lira avec intérêt la brochure que Marc Hélin a rédigée sur la ligne de Han, ultime transport public vicinal par voie ferrée en Ardennes ; cet ouvrage, bien documenté comporte 36 pages (format 15 x 23), 56 photographies et deux plans, le tout en couleur sépia, sauf trois pages de couverture composées en quadrichromie.

L'historique de la ligne et de son matériel roulant est précédé d'une brève introduction sur la S.N.C.V. et sur le Groupe de Wellin.

Pour obtenir cette publication, il suffit de verser 150 F (port inclus) au compte n° 081-9097271-74 de Marc Hélin, 35, av. Champel, à 1640 Rhode-St-Genèse.



# TOURISME FERROVIAIRE EN HAINAUT

Animation insolite, ce dimanche 12 mai, à la station de métro «Beaux-Arts», à Charleroi. Dans le cadre des manifestations du Centenaire de la S.N.C.V., la direction régionale du Hainaut a mis en service deux convois d'anciens véhicules, dans lesquels 125 personnes environ ont sillonné une partie du réseau ferré de Charleroi et du Centre.

Partis à 9 heures de Charleroi, deux autorails spéciaux et leurs remorques ont amené les participants à la découverte du château de Trazegnies par la ligne de tram 41.

Les Sires de Trazegnies se sont illustrés dès le XIIe siècle, notamment Gilles de Trazegnies, qui accompagna Saint-Louis à la Croisade, et devint Connétable de France en 1250. Leur demeure fut, jusqu'au XVIe siècle, un château-fort dont il ne subsiste que les fondations : Henri II, Roi de France, le pilla et le brûla en 1554. Rebâti immédiatement, il fut à nouveau détruit et reconstruit sous Louis XIII.

On accède au château par une poterne flanquée de tourelles qui rappellent le pont-levis. La façade principale est du style Renaissance. Propriété héréditaire puis terre franche, elle devint Marquisat en 1614. Le château actuel est placé depuis 1926 sous la sauvegarde des «Amis du Château de Trazegnies», qui s'efforcent de le conserver et de le restaurer. Dans l'après-

midi les voyageurs ont admirés le grand parc et les splendides collections du château de Mariemont.

Le premier château de Mariemont fut construit en 1546 par Marie de Hongrie, sœur de Charles-Quint et Gouvernante des Pays-Bas. L'architecte montois Jacques Dubroeuq en dirigea la construction.



Le groupe des organisateurs de la S.N.C.V. et de l'A.S.Vi., avec M. Etienne, Ingénieur Principal Adjoint.

Ce bâtiment fut détruit huit ans plus tard par Henri II, tout comme Trazegnies.

Au siècle suivant il fut rebâti par les Archiducs Albert et Isabelle qui le dotèrent d'un magnifique parc. Au milieu du XVIIIe siècle le Gouverneur Charles de Lorraine, qui conçut également la place Royale à Bruxelles, reconstruisit le château

en style néo-classique. Le bâtiment fut une nouvelle fois incendié en 1794 par les révolutionnaires français.

La présence de charbon dans les sous-sols de Mariemont va précipiter le changement de vocation du site. Racheté par de riches industriels, les Warocqué, il devint le symbole de l'explosion indu-

venance. Il finança également des fouilles dans la vallée de la Haine.

Le musée proprement dit a été créé en 1920 par un legs fait à l'Etat Belge par Raoul Warocqué, qui avait réuni dans son château, avant la première guerre mondiale, outre une riche bibliothèque, d'importantes collections d'antiquités classiques, d'objets d'art d'Extrême-Orient, de porcelaines de Tournai et d'autres témoins des arts décoratifs européens, ainsi que le produit des fouilles archéologiques dans la région.

Le château Warocqué, entouré d'un parc de 50 hectares planté d'essences rares et orné de statues de sculpteurs belges et français des XIXe et XXe siècles, devint le premier Musée de Mariemont.

A partir de 1934 le professeur Paul Faider entreprit d'en rénover la présentation avec l'aide du Cercle des Amis de Mariemont. Interrompue par la mort de Paul Faider en 1940, son œuvre fut reprise en 1945 par sa veuve, Mme Faider-Feytmans, qui lui avait succédé à la direction du Musée. Hélas, le 25 décembre 1960 le château Warocqué fut aux trois-quarts détruit par un incendie, bien que les collections n'aient que très peu souffert.

Le Gouvernement décida de construire un bâtiment moderne, dessiné par l'architecte belge Roger Bastin, pour abriter les collections. Commencé en 1967, le bâtiment fut inauguré le 8 octobre 1975 par la Reine Fabiola. La présentation des collections a été entièrement repensée : deux sections furent créées. La première reprenant les témoins des grandes civilisations qui se sont développées en Europe et en Asie depuis l'aube de l'Humanité à nos jours, la seconde exposant des collections ayant trait à l'archéologie et à l'histoire régionale, ainsi qu'au porcelaines de Tournai.

En fin de journée les deux autorails ont ramené les touristes à Anderlues.

Signalons qu'en matière de tourisme ferroviaire un dépliant reprend des balades en Hainaut, à effectuer en tram vicinal : «Découvrons le Hainaut oriental et la région du Centre au moyen du réseau tramways de la S.N.C.V.».



# UNE NOUVELLE LIGNE DE TRAM ELISALAAN À NIEUPOORT

Actuellement, notre tram circule dans les deux sens dans la Albert I-laan, alors que le trafic des automobiles est à sens unique. Les habitués de notre maison de vacances «Zonnebloem», qui est précisément située dans la Albert I-laan, connaissent bien le problème. La Elisalaan est parallèle à la Albert I-laan et se trouve à une distance d'environ 160 m de celle-ci.

La Ville de Nieuport et le Ministère des Travaux Publics ont marqué leur accord pour la pose de voies en site propre dans la Elisalaan, du côté situé vers la mer.

Le nouveau tracé a été approuvé par le Ministère des Communications.

Ce nouveau tracé assurera une vitesse commerciale plus élevée et renforcera la sécurité, à condition de barrer plusieurs rues latérales (Ijzerstraat, Frans Smeersweg, Goethalsstraat, Benjaminstraat, Henegouwenstraat, Brabantstraat, St.-Bernardusplein - West, Vlaanderenstraat et Gen. Notemanstraat).

A Nieuport-Bains, le profil de la circulation va sans nul doute se trouver profondément modifié. La Franslaan, entre l'Elisalaan et l'Albert I-laan et parallèle à celles-ci, aura à absorber un trafic plus dense, de même que le carrefour formé par la Lefevrestraat et l'Elisalaan (rue latérale non barrée).

Toute la circulation sera concentrée à cet endroit. C'est la raison pour laquelle le Ministère des Travaux Publics désire qu'une signalisation tricolore y soit installée.

Les deux autres rues latérales non barrées sont la De Kinderlaan, où des signaux lumineux de circulation tricolores ont déjà été installés et la Sint-Bernardusplein-West, pour laquelle la S.N.C.V. a introduit une demande de signalisation de passage à niveau.

Il a également été proposé que le Ministre des Communications autorise la commande à distance des feux de signalisation de telle ma-

nière que le tram ait pratiquement la priorité de passage à ces carrefours (De Kinderlaan, carrefours Elisalaan - Albert I-laan et Elisalaan - Lefevrestraat).

Dans l'étude de la ligne ferrée de l'Elisalaan on avait envisagé une boucle afin que les tramways venant d'Ostende puissent effectuer une manoeuvre de rebroussement au-delà de Nieuport-Bains, ceux-ci n'ayant qu'un seul poste de conduite. Finalement, on a opté pour une boucle autour de notre sous-station à Nieuport (ligne discontinuée rouge sur le plan).

Des arrêts sont prévus à hauteur de la Zeelaan, de la Vlaanderenstraat, de la Henegouwenstraat et de l'Ijzerstraat.

La pose des voies à l'Elisalaan et le démontage dans l'Albert I-laan avaient déjà été prévus depuis un certain temps. Ces travaux ne pouvaient toutefois être exécutés

qu'après modification du profil longitudinal de l'Elisalaan par le Fonds des Routes.

La ligne ferrée qui sera aménagée du côté de l'Elisalaan qui donne sur la mer, comportera une double voie en site propre. Sa longueur sera d'environ 2 km.

Il est prévu une ligne aérienne du type caténaire, suspendue à des poteaux placés au centre de l'entrevoie ce qui constitue la solution la plus économique.

Il y a également lieu de prévoir un nouveau raccordement de l'installation de cette ligne aérienne avec la sous-station se trouvant à la Albert I-laan.

Des canalisations d'utilité publique (gaz, électricité, téléphone, télédistribution,...), enfouies à l'emplacement de la nouvelle assiette des voies doivent être déplacées

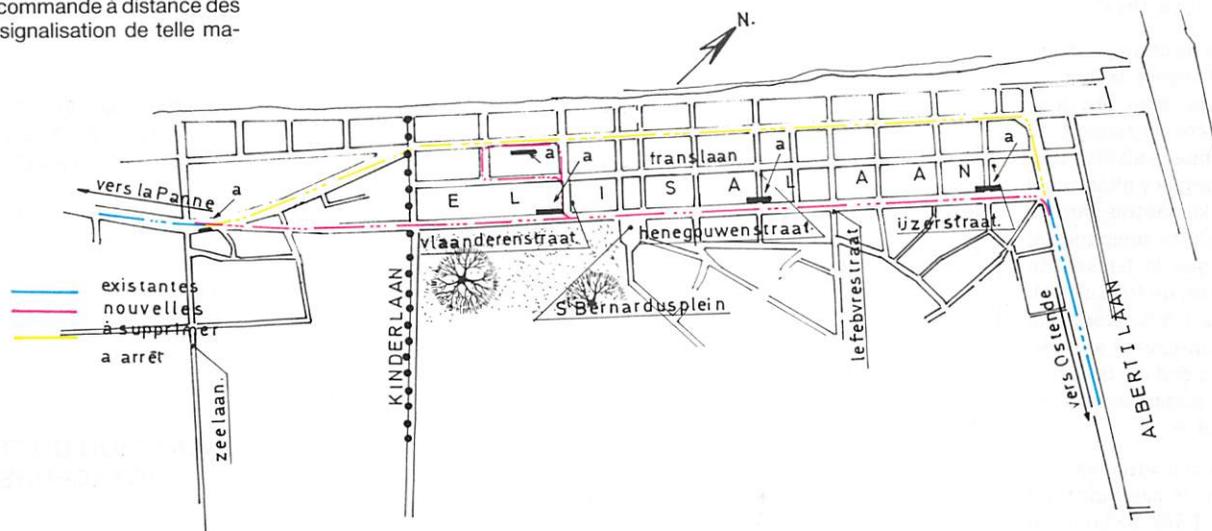
ou modifiées préalablement à toute construction.

En ce qui concerne les égouts, les travaux de déplacement ont débuté en décembre 1984.

Le financement des travaux précité est assuré par le Service de Promotion des Transports Urbains (PTU) dépendant du Ministère des Communications. La ville de Nieuport interviendra quant à elle pour les travaux d'égouttage et de modification aux rues latérales.

La construction de la nouvelle ligne aérienne ne pourra débuter que lorsque les voies seront posées.

Maintenant que les travaux dans l'Elisalaan battent leur plein, on peut espérer que cette saison sera la dernière au cours de laquelle notre tram circulera dans la Albert I-laan. Après quoi, il ne restera plus qu'à procéder au démontage de nos installations.



# L'EXERCICE 1984 A LA S.N.C.V.

## RÉSUMÉ DU RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

### AVANT-PROPOS

L'année 1984 s'est déroulée dans des conditions particulièrement difficiles, compte tenu des restrictions budgétaires accrues, imposées par le plan d'assainissement.

Nous sommes toutefois heureux de souligner la façon dont la S.N.C.V. a fait face à ses engagements :

- La mise en application par la S.N.C.B. du plan IC/IR, le 3 juin 1984, a entraîné, pour la S.N.C.V., l'obligation de desservir, par autobus, les quelque 238 gares S.N.C.B. supprimées, avec mission d'assurer le transport des voyageurs concernés par cette mesure, soit jusqu'à leurs lieux de destination, soit jusqu'aux gares S.N.C.B. de correspondance. En outre, certaines lignes desservant des gares IC/IR ont été renforcées afin d'améliorer les correspondances bus/trains.

Le nombre total de kilomètres parcourus est passé de 173,5 millions, en 1983, à 181,3 millions, en 1984.

Plus précisément sous l'angle de l'exploitation propre à la S.N.C.V., l'application du plan IC/IR a causé une augmentation des kilométrages parcourus en régie qui sont passés de 109,641 millions de km, en 1983, à 112,567 millions de km, en 1984, alors que, pour la même période, le nombre d'agents en service a été ramené de 6.833, au 31.12.1983, à 6.608 unités, au 31.12.1984. Il appert donc que la productivité a crû, en 1984, de 6,1 % par rapport à 1983.

L'amélioration de cette productivité se perçoit encore davantage si l'on compare, pour les deux dernières années, le rapport du coût du personnel (salaires, traitements et charges y afférentes) au nombre de kilomètres parcourus en régie. Cette comparaison fait ressortir que la hausse du coût des salaires, de 1983 à 1984, s'est limitée à 0,5 %, alors que l'indice des traitements et salaires a accusé, pendant la même période, une augmentation allant jusqu'à 6,4 %.

- Pour ce qui concerne les consommations, le montant total est passé de 1.382 millions en

1983 (824 millions pour le gasoil + 558 millions pour les autres matières) à 1.501 millions en 1984 (936 millions pour le gasoil + 565 millions pour les autres matières). Si l'on tient compte des kilométrages respectifs parcourus en régie au cours de ces deux années, le coût des consommations se traduit par une hausse de 5,7 %. Celle-ci est imputable à la hausse moyennée des prix de 6,8 % accusée, en 1984, pour le gasoil.

- Les investissements qui s'étaient élevés, en 1983, à 443 millions ont pu être maintenus à 528 millions pour l'exercice 1984, au cours duquel nous avons passé commande pour la fourniture de 50 autobus articulés. Ces derniers, tout comme les 56 véhicules du même type achetés en 1981, sont destinés à être utilisés, là où les fréquences le permettent, afin de réduire le coût de personnel de conduite, tout en offrant une possibilité de transport égale ou supérieure pour les voyageurs.

Grâce à ces efforts importants, l'exercice 1984 a pu se clôturer par un solde favorable de 2,5 millions de francs.

Nous avons enregistré, en 1983, une sensible amélioration du coefficient de couverture, c'est-à-dire du rapport des produits par les charges. De 1982 à 1983, ce coefficient était passé de 38,22 % à 39,22 %. En 1984, il se situe à 38,3 %. Il convient toutefois de souligner que le fléchissement enregistré lors de l'exercice 1984 est imputable aux dessertes IC/IR qui ne transportent qu'un nombre relativement faible de voyageurs ne se déplaçant pratiquement qu'aux heures de pointe.

Le nombre de voyageurs transportés est passé de 275,9 millions en 1983, à 268,9 millions en 1984, accusant donc une diminution de 2,55 %.

Les divers chiffres cités ci-avant font clairement ressortir les difficultés rencontrées par la S.N.C.V. : d'une part, la diminution du nombre de voyageurs, due en ordre principal à une réduction générale des activités de la population — en ce compris les déplacements — et, d'autre part, l'accroissement continu des rémunérations et des matières.

D'une enquête que nous avons menée, il ressort que 75 % de la population n'utilise jamais le transport en commun secondaire, ce qui représente un nombre important de voyageurs potentiels que nous nous devons d'attirer vers nos services.

Nous avons, dès lors, élaboré en 1984 un plan commercial, déjà esquissé dans le rapport de l'exercice social 1983 et ayant pour but de redessiner notre réseau de façon à mieux l'adapter aux besoins, non seulement des voyageurs actuels, mais également de la clientèle potentielle. Ce plan comporte essentiellement trois champs d'action :

- Le réseau doit être redessiné pour répondre davantage aux besoins de la clientèle et pour offrir à celle-ci des possibilités accrues de dessertes.

- Nos tarifs sont, sur le plan général, définis par l'autorité supérieure (hausse moyenne de 6,6 % en 1984). Nous avons toutefois la possibilité, à l'intérieur de la structure générale, de mettre à la disposition des voyageurs, sous certaines conditions, des titres de transport plus avantageux ce qui, en principe, devrait nous attirer une clientèle supplémentaire.

- Notre parc d'autobus, si l'on excepte 56 autobus articulés, est actuellement composé, en grande majorité, d'autobus «Standard» de 90 places. Ce type de véhicule, bien que satisfaisant dans la plupart des cas, peut parfois se révéler trop coûteux en exploitation parce que sa capacité est, soit trop faible, d'où la nécessité de recourir davantage à l'autobus articulé, soit trop forte, d'où l'opportunité d'envisager l'utilisation d'un véhicule plus petit. A ce sujet, une expérience en cours depuis décembre 1983, dans le Limbourg («Bus local»), démontre que ce mode de transport peut, sous certaines conditions, être intéressant.

Pour la réalisation de ce plan commercial, nous signalons, dans le rapport de l'exercice social 1983, la possibilité d'engager des stagiaires ONEM. L'embauche a débuté en juillet 1984 et, à l'heure actuelle, 65 agents sont affectés à la collecte des éléments nécessaires (comptages) à la réalisation des

programmes envisagés dans le cadre de ce plan dont nous espérons enregistrer, en 1985, les premiers résultats pratiques.

### EXPLOITATION

#### LIGNES FERRÉES

Au 31 décembre 1984, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 170 km 938.

Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement métrique ; elle sont ouvertes exclusivement au trafic de voyageurs.

Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a diminué de 14 km 634, résultant de la suppression des relations :

- 1) Anderlues, Jonction - Thuin, Ville Basse (8 km 684) ;
- 2) Marchienne, route de Mons - Courcelles, place des Trieux (5 km 950).

#### SERVICES ROUTIERS

##### 1. Services réguliers

Au 31 décembre 1984, 18.459 km de services réguliers étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services réguliers exploités à la même date par des loueurs, ils se développaient sur 10.555 km.

##### 2. Services réguliers spécialisés

Le kilométrage au 31 décembre 1984 des services réguliers spécialisés, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, est détaillé comme suit :

exploitation en régie .....	12.585
exploitation par loueurs .....	118.671
total .....	131.256

#### NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR MODE DE TRACTION

Services électriques ..	11.901.000
Services par automotrices	281.000
Services par autobus :	
régie .....	177.666.000
tiers .....	79.054.000
Tous services réunis .....	268.902.000

#### ÉVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS

Le nombre de voyageurs transportés

tés a connu une nouvelle régression, de l'ordre de 2,55 %.

En ce qui concerne les voyageurs ordinaires, il a été enregistré une diminution de 4,5 %, cependant que les abonnements ordinaires et sociaux ont connu un recul, respectivement de 3,82 % et de 1,92 %. Le nombre d'abonnements scolaires s'est toutefois légèrement accru (0,77 %).

## PERSONNEL

### EFFECTIF

Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 1984, l'effectif du personnel a été ramené de 6.833 agents à 6.715, soit une diminution de 118 unités.

### Dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations	3.902.601.653 F
Charges sociales légales (O.N.S.S.)	1.730.279.842 F
Autres charges sociales légales	266.885.572 F
Charges sociales extra-légales	668.978.792 F
Pensions complémentaires de retraite et de survie	440.578.242 F
Total	7.009.324.101 F

### ÉPREUVES PSYCHOLOGIQUES ET EXAMENS PROFESSIONNELS

Il a été procédé à l'organisation de :

- 552 examens psychologiques, contre 129 en 1983, 980 en 1982 et 2.458 en 1981 ;
- 299 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques, contre 338 en 1983, et 707 en 1982 ;
- 607 examens donnant accès à un grade d'appointé.

## INSTALLATIONS FIXES

### RÉSEAU FERRÉ

Le programme de modernisation du réseau ferré s'est poursuivi.

### BÂTIMENTS

Divers travaux ont été exécutés en 1984 ; d'autres ont été entamés ou étaient déjà en cours en 1984, mais ne seront achevés qu'en 1985.

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.

## ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Divers travaux ont été achevés ; d'autres sont en cours.

## MATERIEL ROULANT

### Effectif au 31.12.1984

#### Transport par route

2.443 autobus  
253 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures à personnes, remorques, etc.).

#### Transport par rail

4 locomotives  
11 autorails et tracteurs  
105 motrices articulées  
115 motrices électriques «voyageurs»  
9 voitures motrices électriques «de service»  
1 draineuse de contrôle  
1 dameuse de cases  
1 motrice pour l'auscultation caténaire  
48 voitures remorques  
61 wagons divers

### PRÉVISIONS POUR L'ANNÉE 1985

#### Transport par route

D'après les commandes actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service dans le courant de l'année 1985 :  
14 autobus LAG-VOLVO B 10 R - 232 C  
prototype de l'autobus articulé Van Hool AG 280.

#### Transport par rail

Néant.

## INFORMATIQUE

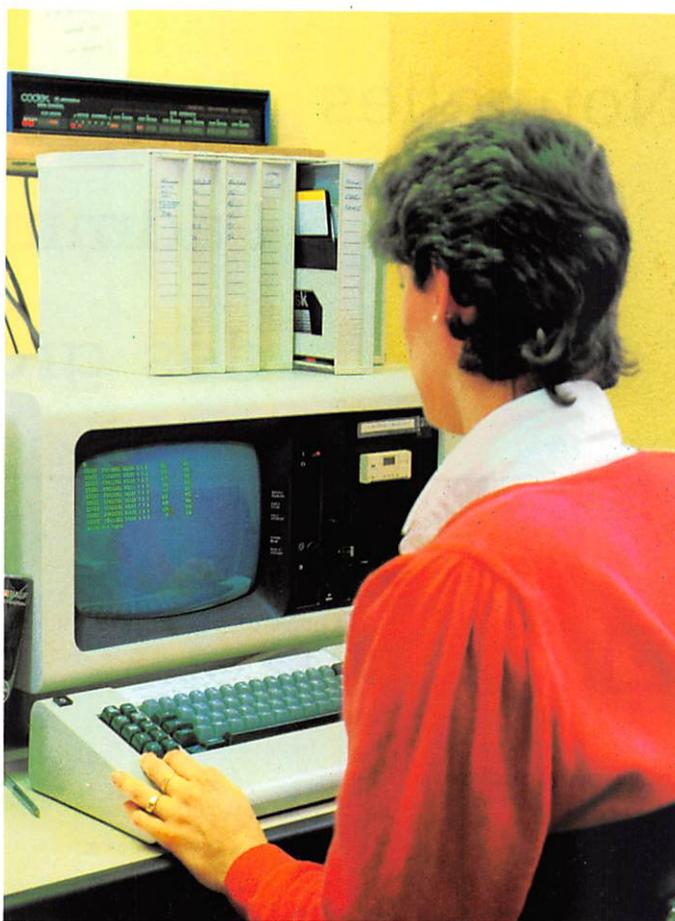
La mécanisation générale des recettes de trafic journalières a été réalisée en 1984.

Cette application permet de mémoriser la recette de 5.000 agents et de contrôler la feuille de caisse de ceux-ci.

Le suivi d'une rentrée rapide de l'argent dans la trésorerie de la Société constitue un avantage en ces temps de hauts taux d'intérêts.

Cette application a permis, depuis le démarrage de l'opération IC/IR, de fournir des indications intéressantes sur les recettes par ligne ; elle constitue, en outre, une avancée utile pour la mise en place des oblitérateurs électroniques, dont les premiers appareils fonctionneront en 1985.

Le placement de terminaux à écrans dans les directions régionales permet d'enregistrer les données vers l'ordinateur central à la



place des lecteurs de cartes perforées devenus obsolètes.

L'étape suivante sera d'établir des terminaux à écrans de consultation et de traitement des données dans les directions régionales et dans les ateliers.

Car la philosophie de l'informatique évolue.

S'il y a une dizaine d'années, l'informatique constituait pratiquement le monopole d'un service, actuellement cette technique doit se partager.

Le service informatique se doit d'installer des banques de données, véritables réservoirs d'informations, provenant des diverses grandes applications intégrées de la Société, réservoirs dans lesquels les utilisateurs pourront puiser leurs données afin d'alimenter les programmes qu'ils auront eux-mêmes conçus et les traiter sur des terminaux à écrans.

## ACCIDENTS

### ACCIDENTS EN SERVICE

Le nombre d'accidents en service s'élève à 533, contre 519 en 1983.

Pendant l'année 1984, 21 accidents avec incapacité permanente partielle se sont produits, contre 15 en 1983.

### ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

Les accidents sur le chemin du travail ont été au nombre de 51, contre 55 en 1983. Quatre cas d'incapacité permanente partielle ont été enregistrés. En 1983, on a également enregistré 4 cas.

### ACCIDENTS TIERS-RAIL

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en diminution de 2,9 % (4.507.079 km contre 4.578.795 km en 1983), il a été enregistré 781 sinistres, contre 883 en 1983. Il en résulte que le taux de fréquence par million de kilomètres parcourus tombe de 192,9 en 1983 à 173,3.

Deux cas mortels ont été enregistrés (contre 5 en 1982 et 4 en 1983).

### ACCIDENTS TIERS-ROUTE

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en augmentation de 2,9 % (108.024.813 km contre 105.029.267 km en 1983), il a été enregistré 4.256 sinistres, contre 4.152 en 1983, soit une augmentation de 2,5 %. Il en résulte que le taux de fréquence par million de kilomètres parcourus tombe de 39,5 en 1983 à 39,4.

Il a été dénombré 8 cas mortels (contre 6 en 1982 et 8 en 1983).

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



## RECRUTEMENT

### ADMINISTRATION CENTRALE

Briot M., ingénieur  
Nihant P., ingénieur  
Gustin P., rédacteur

### ANVERS

De Spiegeleer B., commis

### FLANDRE OCCIDENTALE

Dewulf G., électr. d'entretien



## MUTATIONS

### HAINAUT

Bada N., rédacteur  
Denis J., électr. d'entretien



## MARIAGES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Van Hecke M. et Vindevogel K.

### ANVERS

De Schutter M. et Geerts M.  
Van Hoof A. et Van Uffelen M.  
Poelmans E. et Bollansee L.

### HAINAUT

Godart W. et Simon M.  
Cuvelier J.-P. et Folie M.-C.  
Urbain J. et Cobo A.  
Laloyaux M. et Bibi L.  
Tresignies J. et Rigole A.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Jean M. et Debaucheroir A.

### LIÈGE

Delmartino E. et Pangiarella B.  
Wathiong J.-L. et Scarna C.  
Parente M. et Martini A.

### BRABANT

De Ville E. et Biccai P.  
Speters M. et Bavencoffe C.  
Leuckx L. et Segers D.  
Eemans L. et Pauwels M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Coopman R. et Seru R.



## NAISSANCES

### ANVERS

Joris chez Beersmans C. (Kapellen)  
Nena chez Schaerlaeken B. (Kapelle-  
op-den-Bos)  
Koen chez Serrien F. (Rumst)  
Peter chez Noelants D. (Halle)  
Thia chez De Graaf H. (Schoten)  
Ben chez Neys R. (Kalmthout)  
Lander chez Janssens M. (Westmalle)  
Christof chez Nevelsteen (Meerhout)

### FLANDRE ORIENTALE

Dieter chez Desmet S. (Destelbergen)  
Jamie chez Van den Broecke R.  
(Berlare)

### HAINAUT

Lydie chez Blondeau C. (La Bouverie)  
Benoit chez Basselier E. (Epinois)

Fabrice chez Piret B. (Goutroux)

Samuel chez Ceuterick G. (Mont-  
Marchienne)

Isabelle chez Gilson M. (Ransart)

Aurelie chez Faucon J.-L. (Jemappes)

John chez Tordeurs J. (Marchienne)

Julien chez Marcoux F. (Leers-et-  
Fosteau)

Laetitia chez Vostier D. (Jamioux)

Dany chez Godfried C. (Monceau-  
Sambre)

Wendy chez Tournay L. (Anderlues)

Elisabeth chez Jaradin M. (Nivelles)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Aurelien chez Cambier P. (Spy)

Céline chez Desseille F. (Marche)

Nicolas chez Lockman F. (La Roche)

Alexandrine chez Lemoine J. (Namur)

Grégory chez Baumans G. (Baiseux)

Caroline chez Rasquin R. (Andenne)

Vincent chez Bertrand D. (Lives-sur-  
Meuse)

Lionel chez Libion D. (Courrière)

### LIÈGE

Christelle chez Britte M. (Jupille)

Thierry chez Daix G. (Ouffet)

Julie chez Joly G. (Liège)

Remy chez Steenebruggen H. (Blegny)

### BRABANT

Steven chez Eembeek J. (Heverlee)

Xavier chez Martens R. (Jette)

Karen chez Goossens J.-P. (Meise)

Jurgen chez Haentjens H. (Kessel-Lo)

Katleen chez Gosseye E. (Machelen)

Michaël chez Dupay J. (Grimbergen)

Kim chez Leuckx J. (Anderlecht)

Glenn chez Boschmans B. (Haaltert)

Lien chez Van Achter J. (Zottegem)

Nathan chez Delriviere J.-P. (Mons)

### LIMBOURG

Marnick chez Roosen M. (Lummen)

Sara chez Waeytens M. (Hoeselt)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Mathieu chez Goudeseune (Ypres)

Pieter chez Willems J. (Bissegem)

Kelly chez Deloof G. (Harelbeke)

Tine chez Devrome F. (Courtrai)

Mike chez Peel D. (Knokke-Heist)

Annelies chez Crombez C. (Ostende)

Joke chez Roels F. (Oudenburg)



## RETRAITES

Années  
de service

### ADMINISTRATION CENTRALE

Gilquin J., chef de bureau 38  
De Geyter A., rec. techn. 43  
De Munter M., insp. en chef 40

### ANVERS

Dewel H., cond.-rec. AB 39  
Nuyts J., cond.-rec. AB 37  
Van Dijk E., chef de mouv. 1e cl. 41  
Van Looy J., chef de mouv. 1e cl. 44  
Willems P., cond.-rec. AB 30  
Van den Brande M., cond.-rec. AB 35

### FLANDRE ORIENTALE

Mets E., receveur 23

### HAINAUT

Cordier D., receveur 26  
Guichart R., receveur 39  
Lebac F., ouvr. qual. 31  
Marchand R., receveur 16  
Mercy A., receveur 36  
Mitaine H., cond.-rec. AB 40  
Moriau N., ouvr. qual. 32  
Wayenberge M., cond. él. 34  
Bolterys J., cond.-rec. AB 34  
Draguet G., ouvr. d'élite 31  
Van Maelsaek G., cond. él. 34  
Van den Daele M., cond. él. 35  
Gilquin H., cond. él. 28  
Sadin R., ouvr. d'élite 30  
Deroubaix O., ouvr. spéc. 37  
Monoyer R., insp. princ. adj. 43

### NAMUR-LUXEMBOURG

Guyot V., cond.-rec. AB 39  
Thomas L., cond.-rec. AB 37

### LIÈGE

Mousset V., ouvr. d'élite 27

### BRABANT

Bottu L., insp. tech. 40

Degand H., cond.-rec. AB	38
Jacobs J., receveur	32
Van der Cruys P., receveur	36
Verreth F., cond.-rec. AB	36
Beeckmans J.-B., cond.-rec. AB	39

#### LIMBOURG

Fransis T., cond.-rec. AB	37
Vanham L., cond.-rec. AB	29

#### FLANDRE OCCIDENTALE

't Kindt J., chef de mouv. 1e cl.	36
Van Eenoo A., cond.-rec. AB	20

## LES LONGUES CARRIÈRES



**H. Mitaine**  
Hainaut

du 09.04.1941  
au 13.10.1980



**T. Fransis**  
Limbourg

du 24.02.1941  
au 01.02.1978



**H. Dewel**  
Anvers

du 31.05.1942  
au 06.02.1981



**F. Bertels**  
Anvers

du 01.12.1942  
au 01.02.1981



**J. Van Looy**  
Anvers

du 01.05.1941  
au 30.04.1985



**J. Nuyts**  
Anvers

du 03.02.1941  
au 01.05.1978



**A. Mercy**  
Hainaut

du 27.06.1941  
au 31.10.1977



## NÉCROLOGIE

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

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

	Age
<b>ANVERS</b>	
Peiremans F., receveur	76
Simons, ouvr. qual.	78
Vervecken J., ouvr. qual.	76
Hendrickx C., cond. él.	85
Cloostermans L., ouvr. qual. 1ère cl.	80
Lauwers E., ouvr. spéc.	73
Vermeulen J., chef rec.	85
Bluekens K., ouvr. qual.	63

#### FLANDRE ORIENTALE

Verplaetse O., cond. AB	75
François A., ouvr. spéc.	72

#### HAINAUT

Dubois G., brigadier	63
Rousseau G., cond. AB	61
Demoustier E., piocheur	70
Blondeau J., rec.	92
Polet T., rec.	79
Destoop J., ouvr. qual.	75

#### NAMUR-LUXEMBOURG

Schepmans G., cond.-rec. AB	68
Guyot R., 1er ouvr. d'élite	73

#### LIÈGE

Manard J., cond.-rec. AB	70
--------------------------	----

#### BRABANT

Alsteen R., cond. AB	49
Collet F., piocheur	91
De Vits R., 1er ouvr. d'élite	60
Arnould L., piocheur	77
Van Droogenbroeck J., cond. él.	63
De Quick A., 1er ouvr. qual.	62
Van Hoeck J., cond. él.	65
Teniers R., ouvr. d'élite	82
Bellemans L., 1er ouvr. d'élite	60

#### LIMBOURG

Caerts L., cond. AR	88
---------------------	----

#### FLANDRE OCCIDENTALE

Huys R., receveur	87
Theuninck N., chef de gare 1ère cl.	92
Maes J., cond.-rec. AB	76

## 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.

#### FLANDRE ORIENTALE

**Destelbergen** : Bracke Y. (988 F), Van Laecken J. (117 F + coupons d'obligations d'une valeur de 62.562 F).

#### HAINAUT

**Charleroi** : Delforge R. (6.560 F + portefeuille + cartes de banque), Moonen C. (porte-monnaie + carte d'identité + 2.244 F), Delhaye P. (sac de dame + portefeuille + 600 F).

**Quaregnon** : Lossignol P. (portefeuille + 1.509 F).

#### NAMUR-LUXEMBOURG

**Florennes** : Martinet R. (portefeuille + 6.050 F + documents).

#### LIÈGE

**Omal** : Vandeveldel (portefeuille + 1.000 F).

**Rocourt** : Lekaene (sac + 436 F).

#### BRABANT

**Asse** : De Wit P. (sacoche + documents + 800 F), Van Wassenhove W. (sacoche + 116 F), Roels H. (portefeuille + 3.200 F).

**Dilbeek** : Arijts J. (portefeuille + 998 F), Wouters A. (portefeuille + chèque de 50.000 F + 2.000 F).

**Haacht** : Aerts R. (sacoche + 10.027 F + chèques + documents).

**Lasne** : Jaspert C. (sacoche + monnaie + divers objets et documents), Speters M. (portefeuille + 2.500 F + documents), Roelandt J. (portefeuille + 750 F).

**Nivelles** : Roch P. (portefeuille + 400 F + documents).

**Uccle** : Devogeleer R. (portefeuille + 650 F + documents).

#### LIMBOURG

**Koersel** : Elsen H. (livret d'épargne : 300.000 F).

**Maaseik** : Smeets W. (portefeuille + 1.600 F).

#### FLANDRE OCCIDENTALE

**Assebroek** : Allemeersch O. (chaîne en or), Calleyl P. (bracelet en argent + bracelet en or), Haegeman G. (carte de banque + chèques), Himpe P. (documents + 6.524 F), Slabbinck R. (portefeuille + 13.000 F), De Pypere J. (documents), Inghelbrecht J. (montre).

**Courtrai** : Deflo R. (portefeuille + 1.862 F), Vandamme L. (portefeuille + 1.243 F), Vandembroucke M. (portefeuille + 577 F), Balcaen J. (portefeuille + 500 F).

**Knokke** : Lierman M. (montre-bracelet), Van Labeke F. (portefeuille + chèque de 1.500 F), Velghe J.-M. (sacoche + 31.201 F + bague en or), Vermeersch F. (portefeuille + 1.900 F + 1 £), Verschaeve W. (montre-bracelet).



*Périodique bimestriel du personnel de la S.N.C.V.  
Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.  
Téléphone : (02) 230.03.30 - Ext.: 335 — C.C.P. 000-0003227-26.  
Editeur responsable : R. Keygnaert, rue de la Science 14 -  
1040 Bruxelles*



*Impr. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Bruges 2.*

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