

Nos Vicinaux

N° 148

SEPTEMBRE-OCTOBRE 1970

25° ANNEE



Conseil d'Administration

Par arrêté royal du 20 juillet 1970, M. Stiévenart, administrateur, a été nommé Vice-président du Conseil à partir du 1^{er} juin 1970.

Nominations à la Direction Générale

M. A. VALCKE est nommé Inspecteur Général



M. A. Valcke.

Au cours de la séance du 7 juillet dernier, le Conseil d'Administration a désigné au grade d'Inspecteur Général, M. A. VALCKE, Directeur E.P.

Fils de M. E. Valcke, ancien Directeur Général Adjoint de la S.N.C.V., M. A. Valcke, Ingénieur Civil des Constructions et Ingénieur Civil Electricien, est entré le 3-11-1944 à la Direction des Voies et Travaux. Il fut nommé Ingénieur Principal - Chef de service le 1-1-1954 et passa des Services Techniques à celui des Exploitations au cours de la même année. Il en prit la direction en 1955 et fut nommé successivement Ingénieur en Chef en 1957 et Ingénieur en Chef - Chef de Service en 1961.

A partir du 1^{er} juillet 1968, il assumait conjointement la direction du Service du Personnel et de celui de l'Exploitation et fut promu Directeur le 1-1-1969.

M. L. VANDERFAEILLIE est nommé Directeur E.P.



M. L. Vanderfaeillie.

Au cours de la même séance, le Conseil a choisi M. L. VANDERFAEILLIE, Ingénieur en Chef au groupe des Flandres, pour remplacer M. Valcke, comme Directeur E.P. (Exploitation et Personnel).

Sorti de l'Université de Gand avec le diplôme d'Ingénieur-Mécanicien, M. Vanderfaeillie fit un stage aux T.E.G. (Tramways de Gand), puis passa à la S.E.L.V.O.P. qui exploitait les lignes électriques de la Côte pour le compte de la S.N.C.V. En 1956, après la reprise de ces lignes par la Société Nationale, ce fut M. Vanderfaeillie qui assumait la charge de notre réseau du littoral sous la supervision de M. le Directeur Storms.

M. Vanderfaeillie fut nommé Ingénieur Principal - Chef de Service le 1-11-1958 et Ingénieur en Chef le 1-1-1962. Sa promotion au grade de Directeur E.P. est effective depuis le 1^{er} septembre 1970.

M. Robert DE CLERCQ, Inspecteur Général, a pris sa retraite

C'est le 1er juin 1956 que M. Robert De Clercq, précédemment Ingénieur en Chef - Chef de Service à Charleroi, fut appelé à Bruxelles, par une décision du Conseil d'Administration, afin d'assumer la charge d'Inspecteur Général devenue vacante à la suite du décès accidentel de M. Van Lierde.

M. De Clercq était entré en service le 19 février 1929, après avoir conquis à l'Université de Gand le diplôme d'ingénieur mécanicien, complété, l'année suivante, par celui d'ingénieur électricien. Dès son jeune âge, il avait entendu parler de la S.N.C.V., car son père, conducteur de travaux au service provincial des Flandres, participait à la construction du réseau ferré vicinal.

Le jeune ingénieur De Clercq fut affecté au réseau de Charleroi qui, dans les années 30, connut, avec celui de Mons, l'apogée de la traction électrique aux Vicinaux.

Nommé Ingénieur principal en 1947, M. De Clercq fut promu Ingénieur en chef en 1951 et il obtint le grade d'Ingénieur en chef - Chef de Service le 1er janvier 1956.

Un innovateur.

Durant toute sa carrière, il fut un « innovateur ». En effet, en dressant le tableau des principales améliorations qu'il a proposées et réalisées, d'abord dans le domaine des tramways, ensuite dans celui de l'organisation du travail, de la classification professionnelle et de la sécurité, enfin dans les applications de l'informatique, on constate que M. De Clercq a toujours eu le goût de la recherche et un esprit en quête des applications scientifiques les plus récentes.

Nous avons déjà signalé dans « Nos Vicinaux » qu'il est le promoteur de la signalisation automatique sur voie simple.

Quelques années plus tard, alors qu'il avait en charge l'atelier de Jumet, M. De Clercq fut frappé par l'usure, trop souvent prématurée, des bourrelets de bandage de roues. S'étant documenté sur des essais faits à l'étranger, il fit monter à Jumet un appareillage qui permettait de recharger les bourrelets et de réutiliser, longtemps encore, des bandages coûteux. Il introduisit aussi la méthode du meulage des bandages de roues et des rails eux-mêmes. Citons encore un dispositif d'arrêt automatique pour motrices passant un signal au rouge et un appareil pour la peinture des films.

C'est également lui qui, dans le Hainaut, étudia et fit le premier essai de classification des salariés selon la méthode C.T.G. mise au point par le Ministère belge de l'Emploi et du Travail.

Devenu Inspecteur Général, M. De Clercq mit sur pied une commission d'étude, d'abord sur le plan de la direction, ensuite à caractère paritaire, pour finalement faire adopter cette méthode pour l'ensemble du personnel salarié des services techniques.

De la carte perforée à l'ordinateur.

Lorsque M. De Clercq vint occuper son poste en 1956, la S.N.C.V. disposait d'un ensemble de machines mécanographiques acquises en 1946. Il savait qu'en Amérique, on était déjà loin dans l'utilisation de machines nouvelles ultra-rapides. Ayant assisté, à Paris, à une conférence donnée par le fameux M. Diebold, un des grands spécialistes américains, il en revint convaincu de l'avenir de l'informatique.

Son rapport, présenté par M. le Directeur Général au Conseil d'Administration, fut approuvé et, en février 1962, le premier ensemble électronique de gestion, l'I.B.M. 1401,

fut mis en service. Entre-temps, M. De Clercq organisa lui-même des cycles de cours de vulgarisation des méthodes nouvelles. De nombreuses applications furent réalisées et, en 1968, la S.N.C.V. fit l'acquisition d'un nouvel ensemble I.B.M. 360/40, plus puissant que le précédent, et qui a permis d'accélérer et de simplifier le processus des problèmes déjà résolus et d'en traiter des nouveaux. Les possibilités de l'équipement permettront d'appliquer de nouvelles solutions en bien d'autres domaines encore dont l'étude a été activement poussée sous son égide.



M. R. De Clercq.

Une dernière initiative de M. De Clercq a suscité beaucoup d'échos : la description et la cotation de la fonction des centaines d'appointés que compte la S.N.C.V. Ce fut une tâche ardue et parfois ingrate mais elle a permis de doter la Direction Générale d'une documentation précieuse pour l'évaluation des fonctions des appointés de tout grade et d'un outil efficace pour l'organisation rationnelle de l'ensemble des travaux administratifs.

Ce « novateur » a toujours eu foi dans une technicité poussée et il a entendu l'appliquer aux transports en commun pour un meilleur rendement.

Ajoutons encore que de nombreux anciens élèves de l'Université du Travail de Charleroi (il y en a aux Vicinaux) ont gardé le souvenir d'un cours sur « Les Chemins de fer électriques », clairement professé par M. De Clercq; c'est d'ailleurs cette clarté de pensée qui allait lui faciliter, plus tard, la présidence de nombreuses réunions où il excellait dans l'art de ramener de longues discussions à l'essentiel.

Après 41 ans au service de la Société Nationale, M. De Clercq nous a quittés; nous sommes convaincus qu'il saura occuper pleinement ses loisirs grâce à son esprit toujours en éveil et à ses « violons d'Ingres », car M. De Clercq est un musicien de talent et la graphologie n'a pas de secrets pour lui.

En reconnaissance pour les éminents services qu'il a rendus à la Société Nationale, le Conseil d'Administration a autorisé M. De Clercq à porter le titre honorifique de ses fonctions.

Tous nos vœux l'accompagnent dans une retraite que nous lui souhaitons longue et heureuse.

Les révisions de l'allocation complémentaire des pensionnés de la S.N.C.V.

Plus de 5.000 assignations postales sont adressées mensuellement aux agents pensionnés et à des veuves d'agents, au titre d'allocation C.R.A. de retraite ou de survie. (C.R.A. = Caisse de Répartition d'Allocations complémentaires à la pension légale pour les agents retraités de la S.N.C.V. et leurs ayants droit).

Le mode de calcul de cette allocation, payable à terme échu, est indiqué aux intéressés dans la lettre qui leur est envoyée par la Caisse au moment du premier paiement. Nous croyons néanmoins utile de rappeler les éléments de ce calcul :

1. Allocations de retraite.

a) anciens salariés.

(dernier salaire horaire \times nombre forfaitaire d'heures rémunérées) \times 68 %, à diminuer de la pension légale du marié, le tout multiplié par une fraction dont le numérateur correspond au nombre d'années de service (avec maximum de 35) et dont le dénominateur est 35.

b) anciens appointés.

(dernier traitement barémique annuel, y compris le cas échéant, l'allocation de foyer / résidence) \times 68 %, à diminuer de la pension légale du marié et de la rente légale de retraite, le tout multiplié par une fraction dont le numérateur correspond au nombre d'années de services (avec maximum de 35) et dont le dénominateur est 35.

2. Allocations de survie.

Même formule, mais affectée des 2 coefficients

a) et b) suivants :

a) coefficient résultant de l'âge de l'agent au moment de son décès;

b) coefficient découlant de la différence d'âge entre les époux.

Précisons également que, pour toutes les veuves, la somme déduite à titre de pension légale est le montant minimum de la pension légale du salarié marié âgé de 65 ans (montant forfaitaire à déduire en vertu des dispositions statutaires).

Le résultat de chacune de ces formules est divisé par 12, pour obtenir le montant mensuel; de ce dernier, il faut encore soustraire le précompte professionnel.

Il résulte de ce qui précède que le montant des allocations est influencé par l'évolution des rémunérations et de la pension légale : chaque fois que les rémunérations augmentent, le montant de l'allocation complémentaire augmente également; par contre, une majoration de la pension légale entraîne en principe une diminution de l'allocation C.R.A.

Le montant de cette allocation peut donc varier dans les deux sens, soit en même temps soit à des dates rapprochées. C'est ainsi que, par exemple, au 1er juin dernier, il y a eu une augmentation de 3 % des rémunérations; il en est résulté une incidence **favorable** sur le montant des allocations.

Mais, le mois suivant, c'est-à-dire le 1er juillet, la pension légale a été majorée de 5 %, ce qui a eu pour effet une **diminution** des allocations, puisque la pension légale constitue un élément **déductible** dans la formule.

Cette dernière mesure est parfois critiquée, mais il convient de souligner que, dans sa forme actuelle, le régime C.R.A. représente déjà une charge énorme pour la Société Nationale (pour l'exercice 1969 : près de 47 millions de francs de cotisations statutaires, auxquelles il faut ajouter la prise en charge d'un déficit de plus de 60 millions de francs).

Pour conclure, nous pouvons rassurer nos lecteurs pensionnés. Malgré des fluctuations fréquentes, la somme qui leur est adressée mensuellement par la C.R.A. est pratiquement toujours exacte. Toutefois le travail considérable assumé à cette fin par une petite équipe, aidée par le service de l'ordinateur de la S.N.C.V., ne permet pas encore d'envoyer à chacun et lors de chaque révision un exposé détaillé des modifications apportées à son compte.

Notre photo de première page

Savez-vous que depuis un an environ on peut voir, chaque jour, plusieurs bus rouges des Vicinaux évoluer sur le tarmac de l'Aéroport Bruxelles-National, à Zaventem ?

Ces bus viennent du dépôt de Diegem et sont utilisés pour amener ou prendre les voyageurs lorsque leurs avions sont obligés d'atterrir à 300 ou 400 mètres des locaux, appelés « fingers ».

Nos agents qui assurent ces services, relèvent, sur le domaine de l'aérodrome, de la Régie des voies aériennes; en principe, nos autobus doivent, à l'avenir, être remplacés par des autocars spéciaux de cette Régie.

En première page, nous voyons un de nos autobus à proximité d'un avion de la « Austrian Airlines » qui vient d'atterrir.



Comme on le voit, les autobus des Vicinaux font actuellement partie du paysage du champ d'aviation de Zaventem.

Les voies ferrées vicinales du PAYS de WAAS

Au nord-est de la province de la Flandre Orientale et délimité par la frontière hollandaise, l'Escaut et la Durme, s'étend le « doux pays de Waas », surnommé également « le potager de la Belgique », avec ses polders, ses champs et ses prairies.

Cette région fut desservie autrefois par cinq lignes ferrées vicinales que le plan ci-contre permet de situer.

Il est probable que l'histoire de la création et de l'évolution de ces lignes n'intéresse que les agents et les administrations communales de la région, mais nous pensons que l'inévitable sécheresse de ces exposés sera compensée par l'intérêt et la saveur de la documentation photographique provenant des archives vicinales.

LIGNE GAND (DAMPOORT) - WETTEREN - HAMME

La prise en considération du projet de cette ligne fut admis le 9 février 1887 et la concession fut accordée par A.R. du 24 juin 1889.

La ligne fut inaugurée sur toute sa longueur le 17 avril 1891, et l'exploitation fut confiée à M. J. Heintz, ingénieur à Termonde; en 1893, la S.A. des Vicinaux des Flandres en assumait la responsabilité.

Durant la guerre 1914-1918, la section Hamme-Kalken fut démontée par l'occupant en 1917 et la section Kalken-Gand en 1918.

Entre 1919 et 1921, la ligne fut reconstruite et rouverte au trafic en trois phases: Gand - Overmere, Overmere - Zele, Zele - Hamme.

La section Gand - Wetteren avait été électrifiée le 31 janvier 1932 sur toute

sa longueur, mais le 27 septembre 1958, le dernier tram électrique rentra au dépôt de Destelbergen et les autobus assurèrent désormais le service.

Durant l'entre-deux guerres, la vapeur céda le pas à l'autorail. Le 18 avril 1953, le dernier autorail circula sur la section Wetteren - Hamme; le lendemain, les autobus prenaient la route.

LIGNE SAINT-NICOLAS - KIELDRECHT - DOEL

Section Saint-Nicolas - Kieldrecht.

La prise en considération de cette section de ligne fut admise le 28 avril 1888, mais la constitution du capital rencontra des difficultés et ce n'est

qu'en mars 1892 que la concession put être demandée; elle fut accordée le 26 septembre 1892.

L'adjudication publique pour l'exploitation de la ligne ne donna aucun résultat et, sous réserve d'approbation du Gouvernement, des entretiens eurent lieu avec la « Compagnie des Chemins de fer de Malines à Terneuzen ». Ces discussions n'aboutirent cependant pas et le 9 août 1893, on organisa une nouvelle adjudication mais à l'encontre de la précédente, le cahier des charges prévoyait que le matériel serait fourni par la Société Nationale. A la suite de cette adjudication, M. Lamquet fut désigné comme exploitant et une Société fut créée sous le nom de « S.A. d'exploitation du chemin de fer vicinal de Saint-



--- Lignes vicinales
~~~~~ Frontière (Waasland)

Nicolas - Kieldrecht et extensions », dont les statuts parurent au Moniteur belge du 31 janvier 1894. La section Saint-Nicolas - Kieldrecht fut mise en service le 1er octobre 1893.

### Section Kieldrecht - Doel.

La concession pour la prolongation de la ligne jusqu'à Doel fut demandée le 23 mai 1902 et, à la même date, le capital était disponible et les actionnaires furent d'accord pour le fusionner avec celui de la section Saint-Nicolas - Kieldrecht.

La concession fut accordée le 28 décembre 1902, mais l'ouverture de la ligne n'eut lieu que le 15 février 1905. Lors d'une nouvelle adjudication en vue de l'exploitation de toute la ligne, le 29 novembre 1908, celle-ci fut confiée à la « S.A. de transports urbains et vicinaux ».

Durant la guerre 1914-1918, la ligne resta en service et fut d'un grand intérêt pour le ravitaillement de la



région et spécialement de la ville de Saint-Nicolas. Par contre, au cours de la deuxième guerre mondiale, les voies furent démontées en 1944; elles ne furent pas reconstruites. Et, en 1945, un service d'autobus de remplacement fut mis en service.

### LIGNE OVERMERE - LOKEREN - ZAFFELARE

Cette ligne formait une liaison entre les lignes Gand-Zaffelare et Gand-Wetteren - Hamme.

#### Section Lokeren - Overmere.

Cette section, dont la prise en considération fut demandée dès le 23 mars 1887, fut conçue à l'origine comme un embranchement de la ligne Gand - Wetteren - Hamme. Plus tard, elle allait être considérée comme une ligne séparée, dont la concession, demandée le 8 décembre 1892, fut octroyée le 6 juillet 1899. L'ouverture de la ligne eut lieu le 14 novembre 1901.

#### Section Zaffelare - Lokeren.

Dès le 29 février 1899, la prise en considération était accordée pour un prolongement, dans la direction d'Eksaarde, de la ligne Gand - Zaffelare, mais la souscription du capital ne put aboutir parce que la commune d'Eksaarde et la ville de Lokeren montraient plus d'intérêt dans la construction d'une ligne Lokeren - Zaffelare dont le capital aurait été fusionné avec celui de la ligne Lokeren - Overmere.

Pour la section Lokeren - Zaffelare, la concession fut demandée le 10 décembre 1903 et elle fut accordée par A.R. du 29 mai 1905.

Le 29 avril 1911, les habitants des communes précitées virent passer le premier tram à vapeur. L'exploitation de la ligne fut confiée à la S.A. des Vicinaux des Flandres. Durant la première guerre mondiale, entre juin 1917 et avril 1918, la ligne entière fut démontée. La section Zaffelare - Doorse-

laar (Eksaarde) fut remise en service le 1er juillet 1920, la section Doorse-laar - Lokeren suivit le 7-8-1921 et ensuite, le 13-1-1922, ce fut Lokeren - Overmere.

### LIGNE HAMME - ANTWERPEN - MOERZEKE

#### Section Hamme - Antwerpen.

La ligne vicinale la plus importante du pays de Waas était assurément celle d'Anvers - Tamise - Hamme dont la prise en considération fut accordée le 12 août 1897. La concession fut accordée par A.R. du 30 mai 1901 et l'ouverture de la ligne eut lieu en trois épisodes :

Hamme - Tamise le 17 novembre 1904,  
Tamise - Bazel le 1er mars 1906,

Bazel - Anvers (Tête de Flandre - Rive gauche) le 15 mai 1908.

En octobre 1917, la ligne fut démontée entre Hamme et Tielrode.

Mais heureusement, le 1er septembre 1920, la section Tielrode - Elversele fut remise en état et un mois plus tard on roula également de Elversele à Hamme.

Cette ligne est la seule de la région qui ait été électrifiée. En effet, le 1er septembre 1931, des trams électriques circulèrent entre Anvers et Tamise et, le 15 octobre 1937, entre Tamise et Hamme.

Cette ligne a permis des transports intensifs d'ouvriers aux heures de pointe du matin et du soir et le dépôt de Hamme a connu les motrices électriques et les grandes remorques pendant 22 ans ! En effet, cette ligne électrique fut la dernière à être maintenue en exploitation dans la Flandre Orientale et les autobus ne remplacèrent les trams que le 21 septembre 1959.

#### Section Hamme - Moerzeke.

Cette extension partait du dépôt de Hamme, traversait une partie du village de Moerzeke vers le hameau Castel et avait son terminus au passage d'eau des bateaux assurant la traversée de l'Escaut vers Baasrode.

Cette section, pour laquelle la prise en considération fut accordée le 15-3-1906, fut concédée par A.R. du 4 mai 1908. Elle fut ouverte au public le 1-2-1910 et son exploitation fut confiée à la S.A. des Vicinaux des Flandres.

Démonté en mai 1917, le bout de ligne Hamme - Moerzeke (village) fut remis en service le 1er mars 1922.

L'exploitation fut arrêtée en 1936; la ligne fut démontée une seconde fois durant la deuxième guerre mondiale et ne fut plus reconstruite.

### LIGNE MOERBEKE - FRONTIERE HOLLANDAISE

La prise en considération de cette ligne fut demandée le 25 août 1911 mais elle fut refusée d'abord par le



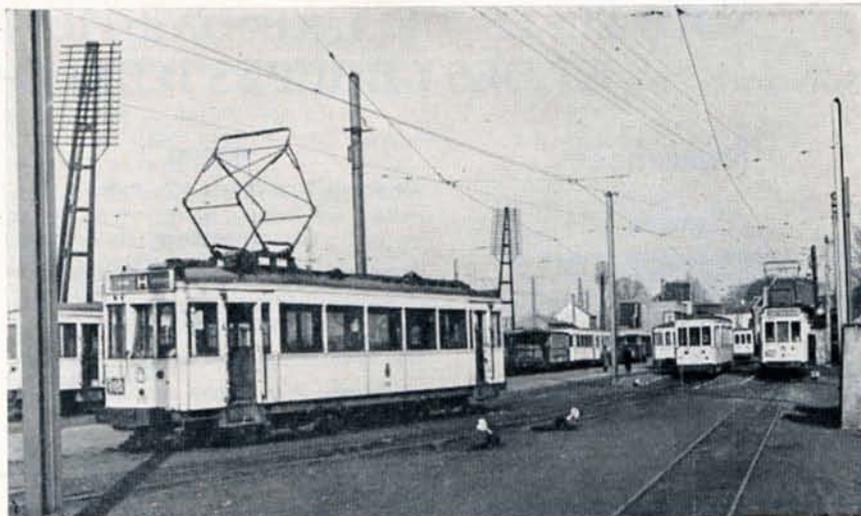
L'A.R. 6 que nous voyons ici était un des six autorails à moteur de Dion-Bouton, construits en 1931 (A.R. 5 à 10). Cette photo, très rare, montre un signal utilisé par les Vicinaux et dont un modèle se trouve dans la cour du Musée de Schepdaal.

Ministère eu égard aux recettes minimales qui étaient prévues par rapport au coût élevé de la construction.

La commune de Moerbeke et les propriétaires d'une sucrerie locale qui étaient principalement intéressés par la création de cette ligne ferrée, furent invités à faire un effort particulier pour assurer la constitution du capital.

Finalement, la concession de la ligne, la dernière de la région, fut accordée par A.R. du 4 janvier 1912 mais à cause de la guerre 1914-1918 la ligne ne put être mise en service qu'en 1919 et uniquement pour le transport des marchandises surtout durant la saison betteravière.

Ce n'est que le 18 janvier 1926 que la ligne fut ouverte au transport des voyageurs et son exploitation fut confiée à la Zeeuws Vlaamse Tramweg Maatschappij.



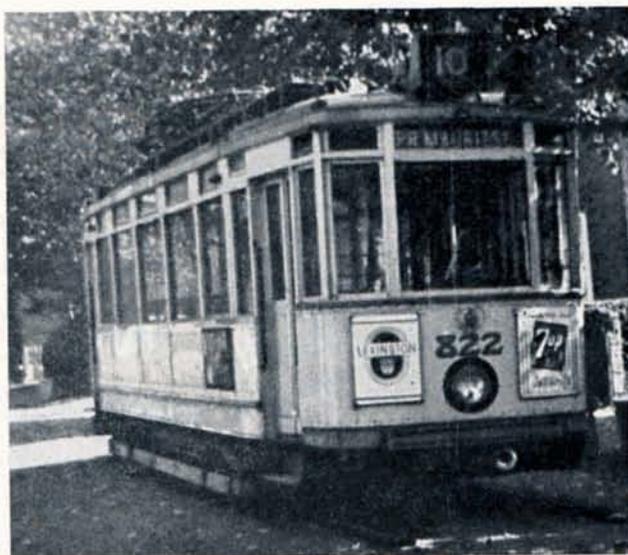
Le dépôt de Hamme en 1950.

## LE « NEDERLANDS TRAMMUSEUM » DE WEERT A 20 ANS D'EXISTENCE

C'est en 1949, que M. Kühne, facteur des Postes à Weert, dans le Limbourg néerlandais, acheta sa première motrice de tramway. Il la plaça dans son jardin; c'était là le premier jalon d'un musée qu'il créa le 20 juin 1950.

Aujourd'hui, ce musée possède des archives photographiques contenant 38.000 pièces, une bibliothèque d'environ 500 volumes et à peu près 600 dessins et plans de tramway, ainsi qu'une collection de plaques de destination, plaques d'arrêt, billets divers etc...; jusqu'à présent aussi, M. Kühne a réussi à rassembler 23 modèles de voitures de tramway. En 1969, le musée a reçu 1.200 visiteurs.

Ceux de nos lecteurs qui s'intéressent à l'histoire du tram auront plaisir à visiter le Nederlands Tram Museum, Kruisstraat 6, à Weert (Hollande).



## Rubrique sociale

### POUR NOS PENSIONNES

Que doivent faire les pensionnés dont le conjoint est hospitalisé ?

La Caisse nationale des pensions de retraite et de survie, Tour du Midi, à Bruxelles 6, chargée du paiement des pensions sociales, rappelle aux bénéficiaires d'une pension de ménage ce qui suit :

Lorsque l'un des conjoints est absent du domicile pour cause d'hospitalisation, il est de leur intérêt de se conformer aux directives suivantes afin de percevoir leur pension sans interruption.

Les assignations émises en paiement d'une pension de ménage sont établies au nom des deux conjoints et la signature de chacun d'eux est requise pour qu'il puisse être procédé valablement au paiement.

Toutefois, des mesures sont prises

pour que, lorsque l'un des époux est en traitement dans une clinique ou un hôpital, le conjoint resté au domicile puisse percevoir la pension contre seul acquit.

Il lui suffit de remettre au facteur, lors de chaque paiement, une attestation certifiant que son conjoint est hospitalisé dans une clinique ou dans un hôpital. Cette attestation peut être délivrée par le directeur de l'établissement ou par le médecin traitant.

Après paiement de la pension, le bureau de postes transmet l'attestation en question à la Caisse nationale qui examine si ce mode de paiement peut être provisoirement maintenu ou s'il y a lieu de scinder la pension et de la liquider pour moitié à chacun des époux.

## HUMOUR



Receveur n'auriez-vous pas une épingle?  
(London Transport Magazine)

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

## Naissances

### ANVERS

Martine chez Staudinger W. (Boechout)  
William chez Dylst F. (Merksem)  
Danny chez Verhaegen J. (Heist-op-den-Berg)

### FLANDRE ORIENTALE

Elke chez Libbrecht I. (Alost)

### HAINAUT

Sophie chez Brogniez Cl.  
(Vellereille-lez-Brayeux)  
Dany chez Degraive Cl. (Anderlues)  
Steeve chez Lotte D. (Berzée)  
Nathalie chez Meunier G. (La Louvière)  
Eric chez Daumery A. (Montignies-le-Tilleul)  
Nathalie chez Brogniet C. (Leernes)  
Eric chez Elie Cl. (Chapelle-lez-Herlaimont)  
Didier chez Blavier J.M. (Morlanwelz)  
Josette chez Goffin J. (Gilly)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Remy chez Lobet M. (Anhée)  
Nathalie chez Gralinger G. (Florennes)  
Brigitte chez Fery J.P. (Lustin)

### LIEGE

Brigitte chez Lhomme V. (Jehay-Bodegnée)  
Sabine chez Orban R. (Vottem)

### BRABANT

Ann chez Godts P. (St-Joris-Winge)  
Rigobert chez Darche G. (Vossem)  
Didier chez Defechereux R. (Schaerbeek)

### LIMBOURG

Nadine chez Oeyen L. (Paal)  
Sandra chez Baptist P. (Zolder)  
Ronny chez Groven F. (Hasselt)  
Geert chez Cuyx H. (Kortesseem)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Jo chez Bearelle A. (Kuurne)  
Wim chez Callewaert N. (Bissegem)  
Kristien chez Bekaert M. (Dixmude)

### ATELIERS

Luc chez De Vos R. (Destelbergen)

## Mariages

### ADMINISTRATION CENTRALE

Keygnaert R., ing., a épousé Mlle Clieckeur M.

### ANVERS

Willems Y. a épousé Mlle Goethals Y.

### HAINAUT

Delmotte M. a épousé Mlle Laurent J.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Hennart A. a épousé Mlle Eloy G.

### LIEGE

Sebe Ph. a épousé Mlle Engelen M.-Ol.  
Jans J. a épousé Mlle Lowist G.

### BRABANT

De Groot D. a épousé Mlle Peiren E.

### LIMBOURG

Vansteenkiste J. a épousé Mlle Bloemen

### FLANDRE OCCIDENTALE

Van Nieuwenhuysse J. a épousé  
Mlle Dedeygere C.  
Ryckewaert R. a épousé Mlle Debruyne A.

## Nécrologie

### AGENTS EN SERVICE

#### HAINAUT

Berton A., ouvrier qual. 58

#### BRABANT

Nerincx F., contremaitre de 1<sup>e</sup> cl. 56  
Beeckmans L., ouvrier qual. de 1<sup>e</sup> cl. 52

#### LIMBOURG

Bogaerts P., chef de mouvement de 1<sup>e</sup> cl. 63  
Simons A., conducteur AB 53

#### ATELIERS

Van den Bergh L., ouvrier qual. de 1<sup>e</sup> cl. 53

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

#### ANVERS

Janssens C., receveur 69  
Somers G., conducteur élect. 68  
Huybrechts L., receveur 74  
Oris J., conducteur élect. 73  
Van Camp J., receveur 67  
Ooms L., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 65  
Roelands C., piocheur 60

#### FLANDRE ORIENTALE

Verkimpe G., receveur 60  
Van Puyenbroeck P., conducteur élect. 83  
Van de Woestyne A., manoeuvre 77

#### HAINAUT

Vilain H., conducteur élect. 61  
Duray H., contrôleur 84  
Matthys J., conducteur élect. 75  
Delepinos G., conducteur élect. 71  
Bauffe R., piocheur 68  
Dieu A., brigadier 77  
Claeys H., brigadier 80  
Houssier L., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 62  
Robert G., contrôleur 66  
Delfosse M., piocheur 73  
Olet D., conducteur élect. 70

#### NAMUR-LUXEMBOURG

Delorge F., ouvrier qual. 89  
Verlaine A., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 71  
Gobert L., conducteur A.B. 67  
Dethise E., ouvrier d'élite 67  
Hock J., machiniste 1<sup>e</sup> cl. 76  
Vanderuse Ch., conducteur élect. 75

#### LIEGE

Collin F., conducteur élect. 68  
Vermeiren E., ouvrier d'élite 78  
Claessens J., piocheur 77  
Neumann N., receveur 73  
Morias Jeanne, réceuse 71

#### BRABANT

Malfer A., chef de service 1<sup>e</sup> cl. 85  
Janssens J., conducteur élect. 92  
Clarembau M., conducteur élect. 92  
Verbeeck P., chef piocheur 78  
Janssens D., conducteur élect. 82  
De Bruyn J.B., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 72  
Van Diest O., machiniste 1<sup>e</sup> cl. 84  
Stofs J., chef de station de 1<sup>e</sup> cl. 69  
Paternoster J., contrôleur 79

#### FLANDRE OCCIDENTALE

Casier E., conducteur A.B. 67  
Arsljijder J., ouvrier semi-qual. 90  
Devolder A., piocheur 79

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de juillet-août 1970

#### Groupe d'Anvers

Smits C., conducteur A.B. 48  
Lensen R., receveur 41  
Vercauteren E., receveur 41  
Cuvelier R., inspecteur technique 40  
Thys Fr., brigadier 39  
Jacobs L., brigadier 39  
Van Bergen J., ouvrier qual. 38  
Devriese Fl., conducteur élect. 37  
Van Cauwenbergh J., receveur 36

#### Groupe du Hainaut

Terwagne Ch., contrôleur 47  
Delinte G., brigadier 39  
Dellau J., piocheur 33  
Swinnen L., conducteur 30  
Delhaye L., receveur 30  
Lemaire L., manoeuvre 25  
Levecq M., conducteur 24

#### Groupe de Liège

Put L., conducteur électrique 36  
Leburton J., receveur 28

#### Groupe du Brabant

Mees J., piocheur 33  
Herbinia J.B., conducteur électrique 33  
Schoukens P., receveur 32  
Ingels A., receveur 27  
D'Haese A., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 15

#### Groupe du Limbourg

Mewis P., ouvrier qual. de 1<sup>e</sup> cl. 42  
Rerren B., conducteur A.B. 40

#### Groupe de la Flandre Occidentale

Tournoy H., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 43  
De Meyer K., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 36  
Molenaer M., conducteur électrique 30  
Daelman B., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 19

#### Ateliers

Boogaerts J., brigadier 39  
Gilles E., ouvrier qual. 1<sup>e</sup> cl. 29  
Poleur G., réceuse 28

## Administration Centrale

Nous souhaitons la bienvenue à Mlle M. Libotte, qui est entrée en service en qualité de psychologue.

Laissez-nous également vous présenter Mme A. De Coster, Mlle C. Sœur et Mlle J. Rousseau, engagées comme poinçonneuses, ainsi que Mlle E. De Gieter, dactylographe.

Nous avons vu arriver, dans nos divers services, plusieurs jeunes agents, qui ont été engagés en qualité de commis ou de rédacteurs temporaires :

à T/Achats : Mlle P. Verschuere (rédacteur), Mlle De Sutter (rédacteur) et M. A. Mathieu (rédacteur);

au Secrétariat sont occupés : Mlle Jo Schotanus (rédacteur), MM. Léon Michaux (rédacteur), Jean Nicaise (rédacteur), Hugo De Bruycker (rédacteur) et Mlle A. Anné (commis);

aux Finances (comptabilité), travaille Mlle Fr. De Dobbeleer (rédacteur);

à l'IG. (Section Psychotechnique) : Mlle De Troch (commis).

D'autre part, venus respectivement du groupe du Hainaut et du groupe de Flandre Occidentale, les agents M. Culot et W. Daese subissent une période d'écolage au Centre d'Information avant de se présenter à l'examen d'opérateur-mécanographe.

Nous avons appris le décès de M. Joseph Berckmans, survenu le 3 août dernier. M. Berckmans, qui était âgé de 80 ans, avait été pensionné comme chef de bureau après une carrière de 42 années au Service des Finances.

### LE DEPART EN RETRAITE DE M. ONGENA

M. Ongena est entré au service de la S.N.C.V. le 1er octobre 1931 en qualité d'ingénieur-technicien. Il fut affecté au secteur de Courtrai où



il resta une vingtaine d'années, s'occupant notamment de l'électrification des lignes de la région.

En 1952 il fut muté à l'atelier de Destelbergen. Trois ans plus tard, il

était transféré au service des Achats de l'Administration Centrale, et, en 1957, il passa au service des bâtiments où il s'occupa des questions d'éclairage et de force motrice.

Le 1er juin 1959, il fut nommé inspecteur technique.

Nous ne pouvons omettre de rappeler qu'il fut président du comité syndical de gestion du réfectoire où il se montra très actif.

C'est avec regret que le 28 août dernier, ses collègues l'ont aidé à passer dans le service des retraités où tous lui souhaitent une très longue carrière.

## Brabant

### LE DECES DE M. NERINCKX

Un concours de circonstances nous a mis dans l'impossibilité de mentionner le décès, survenu le 6 juin dernier, à l'âge de 56 ans, de M. Fr. Nerinckx, contremaître de 1ère cl. au groupe du Brabant.

Entré en service en 1930, alors qu'il n'avait que 16 ans, M. Nerinckx fut affecté à l'atelier de La Roue et, en même temps, à la ligne aérienne. Il fut nommé brigadier en 1943 et contremaître de 2° cl. en 1948. Il fut promu contremaître de 1° cl. en 1957.

Nous présentons nos condoléances à Mme Nerinckx et à sa famille.

## Anvers

### UN COLLEGE SE DISTINGUE

Au cours du championnat de Belgique de sténo et dactylographie 1970, notre collègue Marc Hoybergs, commis à la Direction régionale d'Anvers a obtenu de remarquables résultats. Dans l'épreuve de vitesse de dactylographie, il s'est classé deuxième et dans la catégorie « phrase répétée » il a remporté le prix de la commune de Koekelberg. Nos félicitations.

B. : Et si, à Dieu ne plaise, cela devait s'envenimer, on peut, quand c'est possible, avoir recours à la police; enfin, la Direction peut toujours appliquer l'article 40 du fascicule A, c'est-à-dire des « Conditions Réglementaires générales » qui datent de 1885 prescrivant que : « ...le bénéfice des abonnements pourra être retiré temporairement ou DEFINITIVEMENT aux personnes qui... » auraient commis des contraventions au règlement de police.

C. : En tous cas, moi je ne tolère plus les concerts de cris d'oiseaux ni les chahuts organisés; malheureusement, il peut y avoir une centaine de voyageurs et je suis seul !

## Les propos du contrôleur BOUDARD

CONDUCTEUR : Ah, chef, puisque nous voici au terminus, je voudrais vous raconter ce qui s'est passé récemment sur cette ligne.

BOUDARD : Il s'agit de tarification ?

C. : Non, mais de la répression d'un de ces nombreux actes de vandalisme qui nous causent tant de soucis et qui nous dégoûtent tellement.

B. : Il est, hélas, bien difficile de prendre les coupables sur le fait; alors ?

C. : Un autobus devant assurer un voyage spécial circulait, à vide, derrière un autobus d'un service régulier qui ramenait de nombreux écoliers. A trois reprises, le conducteur du bus vide remarqua que des bandes de simili-cuir recouvrant les sièges étaient jetées par la fenêtre. Sa réaction fut rapide et efficace; il accéléra, dépassa le bus régulier et amena celui-ci à s'arrêter.

B. : Je devine la suite; il mit son collègue au courant, qui obligea tout le monde à rester sur place. A eux deux, ils purent repérer les coupables.

C. : Exactement, les abonnements de deux jeunes vandales ont été confisqués et les parents devront payer les dégâts.

B. : Le comportement de cet agent est digne d'éloges. Trop souvent et malgré eux nos agents se trouvent impuissants devant cette « envie de détruire ». Des employés de la direction ont déjà joué le rôle de voyageurs occasionnels, mais souvent ils se font repérer et les jeunes malfaiteurs se méfient et restent calmes.

C. : Je vous assure que pour nous ce n'est pas facile, car même les filles restent parfois indifférentes aux demandes de dégager les portières; elles sont même des championnes d'arrogance et de suffisance.

B. : J'ai été amené à donner des conseils à des conducteurs ayant eu des altercations verbales avec des clients de ce genre...

C. : Et que leur avez-vous dit ?

B. : D'abord, de rester toujours calme; ensuite, si ces voyageurs troublent l'ordre dans le véhicule et entravent le service, qu'ils peuvent leur confisquer l'abonnement, pour un jour ou deux, sur la base de l'article 17, paragraphe 8 du Règlement de Police des services publics d'autobus de 1947, que tous les conducteurs d'autobus doivent avoir en leur possession.

C. : Le voilà, et l'article 19 stipule que les « voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents du service pour l'observation des dispositions qui précèdent ».

# GROUPE DU HAINAUT

## Remise annuelle de distinctions honorifiques

La remise des distinctions honorifiques aux agents du Groupe du Hainaut a bénéficié, ce samedi 26 septembre 1970, d'un temps splendide.

M. Royen, Directeur, présidait la cérémonie, entouré de ses Ingénieurs, MM. Pourveur et Blanquet, de ses Chefs de service ainsi que des deux assistantes sociales du Groupe.

Plus de 150 agents de la Province étaient invités et la vaste salle du Waux-Hall de Mons était bien remplie lorsque M. Royen prit la parole en soulignant que les années de travail additionnées des décorés présents représentent plus de 5.000 ans, soit plus que l'âge de la plus vieille pyramide d'Égypte.

Il rappelle les efforts continus qu'ils ont dû fournir depuis 25 ou 35 ans pour remplir consciencieusement la tâche qu'ils avaient choisie au début.

Il évoque l'évolution des transports depuis 35 ans, l'adaptation nécessaire aux nouvelles méthodes de travail, l'amélioration constante de la situation sociale de tout le personnel.

Après avoir remercié les décorés pour les services déjà rendus à la S.N.C.V. et à la communauté belge, il les invite, en tant qu'ainés, à former à leur exemple leurs jeunes camarades qui continueront à assurer les transports en commun qui resteront toujours indispensables.

C'est en musique et dans une excellente ambiance que la remise des médailles et des diplômes s'est effectuée.

### ORDRES NATIONAUX

#### Ordre de la Couronne

##### Chevalier

Ganty A., chef de service de 2e cl.

##### Palmes d'Or

Demanet R., instructeur.  
Laurignies L., contrôleur.  
Gesel P., contrôleur.

##### Palmes d'Argent

Lejeune J., brigadier.  
Ljubas P., ouvrier qualifié.  
Aerts H., ouvrier qual. de 1ère cl.

##### Médaille d'Or

Queriat A., conducteur.

### Ordre de Léopold II

#### Chevalier

Caufriez R., chef de dépôt de 1ère classe.

Devos A., surveillant des Voies et Travaux de 1ère cl.

### DECORATIONS CIVIQUES

#### 35 ANNEES DE SERVICE

##### Croix civique de 1ère classe

Lemiez L., contremaître de 1ère cl.

Masson F., commis.

Janssens Gh., surveillant de V.T.

##### Médaille civique de 1ère classe

Colyns A., brigadier.

Lejeune J., brigadier.

Lecocq P., peintre.

Rogier G., visiteur.

Remee L., piocheur.

Geumez J., conducteur AB.

Gallez E., receveur.

Defossez E., magasinier.

Musin L., brigadier.

Deschamps L., conducteur AB.

Deketele R., mécanicien.

Gillet A., ajusteur.

Hachtergal V., brigadier.

Canon F., receveur.

Coutellier R., nettoyeur.

Cotils E., ajusteur-mécanicien.

Wangermez M., receveur.

Petit Cl., mécanicien.

Swinnen L., conducteur.

Wiellemyns O., brigadier.

Andre C., receveur.

Delhayé L., receveur.

Poty E., receveur.

Dambremer R., receveur.

#### 25 ANNEES DE SERVICE

##### Médaille civique de 1ère classe

Gilquin J.

##### Médaille civique de 2ème classe

Meunier C., Stryckwant M., Daus-saint R., Grolaux F., Stevelinck A., Barthelemy A., Lienard A., Sebastian O., Menart L., Lefebvre G., Olivier F., Bausiere L., Desier R., Delleau L., Chaulot E., Scohier S., Flandre W., Dekeke A., Van Espen N., Cambier F., Delassois V., Lecomte R., Paduart E., Bernard A., Glineur J., Hendrick A.

## Deux départs en retraite à Charleroi

Le jeudi 27 août, une cérémonie intime organisée dans les bureaux de Charleroi, a permis aux amis, collègues et subordonnés de M. Massart, chef de service, de lui manifester leur sympathie à l'occasion de son départ en retraite. En l'absence de M. Royen, Directeur, en vacances, ce fut M. Detaille, chef de service à Mons, qui lut l'allocution rédigée par M. le Directeur.

Mesdames Clément et Hugé étaient venues de Mons apporter les vœux de leurs collègues.

M. Wathélet, inspecteur principal adjoint, ainsi que MM. Monoyer, Vilain et Destrée avaient tenu à être présents.

M. Detaille rappela que M. Massart était entré en qualité de commis le 1-1-1936; nommé commis de 1ère classe en 1950, il fut promu chef de service de 2e cl. en 1951. Comme chacun sait que M. Massart est premier échevin d'une commune en pleine croissance de la périphérie de Charleroi, il aura certes matière à occuper ses loisirs, durant sa retraite, que nous lui souhaitons longue et heureuse.

M. Chapelle, chef de service à Charleroi, se souviendra du 31 août 1970, car c'est à cette date que fut fêté son départ en retraite, en présence de MM. Pourveur et Blanquet, Ingénieurs en chef (a.r.) ainsi que de



M. Chapelle.

nombreux amis. C'est M. Pourveur, en l'absence de M. Royen, en vacances, qui rendit officiellement hommage aux mérites du nouveau pensionné. Entré en 1931 comme électricien, il fut nommé chef d'atelier de 1e cl. en 1949, puis chef de service en 1958. M. Remy, son chef immédiat, fit également son éloge et finalement M. Fohal, sur un ton humoristique bien à lui, fit rire tout le monde en brochant un tableau des grandes qualités et des petites manières du héros de la fête, à qui nous souhaitons une longue et paisible retraite.

# Création d'un abonnement général dans l'agglomération bruxelloise

(S.T.I.B. - S.N.C.V. - S.N.C.B.)

Ceux qui s'intéressent aux questions de transport en commun, savent que Bruxelles, qui se veut capitale de l'Europe, est précisément une des rares grandes villes où il n'existe pas d'abonnement général pour les déplacements urbains.

Les dirigeants de la S.T.I.B. ont pensé que le moment était venu de combler cette lacune du fait que la restructuration du réseau, réalisée en 1968, a entraîné la suppression d'un certain nombre de lignes directes, d'où nécessité de faciliter les déplacements sur les lignes en correspondance. La création d'un nouveau titre de transport, assimilable à un libre-parcours, valable sur tout le réseau de cette société a donc été mis à l'étude. Mais lors de la discussion de ce projet avec les instances compétentes du Ministère des Communications et à la suite de sondages d'opinions et d'enquêtes auxquels la STIB s'est livrée, il est apparu qu'un certain nombre de personnes utilisant leur véhicule individuel pour leurs déplacements urbains, seraient intéressées par un *abonnement général* dont les possibilités d'utilisation seraient tellement variées et avantageuses qu'il permettrait un déplacement presque aussi rapide qu'en auto mais sans souci de parking. Mais pour atteindre cet objectif, l'abonnement devait être valable sur le réseau des autres sociétés de transport en commun desservant l'agglomération bruxelloise.

Après plusieurs réunions, les *délégués* des trois sociétés intéressées : STIB, SNCV, SNCB se sont mis d'accord et ont établi une convention dont voici les points principaux.

Sous réserve de l'approbation ministérielle les abonnements suivants seront offerts :

- a. annuels (année calendrier) à 5.500 F,
- b. mensuels (mois calendrier) à 500 F,
- c. hebdomadaires (du lundi au dimanche) à 125 F.

Les tickets annuels seront vendus uniquement au siège social de la STIB. Les tickets mensuels et hebdomadaires seront mis en vente dans les gares SNCB, les dépôts SNCV de la région bruxelloise, au siège social et dans les aubettes de la STIB. Les vendeurs accrédités de la STIB ne vendront que les tickets à la semaine.

Pour ces derniers, sur chacun des tickets de renouvellement, apparaîtra uniquement le numéro de la semaine, comme sur les abonnements hebdomadaires des Vicinaux. L'abonnement est strictement personnel; il est accompagné d'une carte de validation pourvue d'une photo du titulaire; il est valable, durant la période de validité du ticket, pour UN NOMBRE ILLIMITE de voyages sur toutes les lignes, situées dans l'agglomération bruxelloise, des réseaux SNCB-STIB-SNCV et, pour ce qui concerne spécialement les Vicinaux, dans une zone qui correspond, grosso modo, au périmètre fixé pour les « cartes » de première zone, comme, p. ex., le Mutsaard, Vogelenzang, Fort-Jaco, l'Observatoire etc. De plus, la délimitation du périmètre a été complétée par l'adjonction des arrêts : « Avenue du Silence ou Grote Baan » (chaussée de Drogenbos) sur la ligne Forest (St.-Denis) - Uccle - Hal et « Stade communal d'Auderghem » sur les lignes Etterbeek - Overijse et Bruxelles - Hamme-Mille.

Au total, l'abonnement général est valable sur 31 lignes vicinales desservant la capitale.

Si l'on considère que sur le réseau des chemins de fer,

l'abonné pourra prendre un train, sur les lignes de ceinture, dans quelque 22 gares comme Boitsfort, Bruxelles-Central, Quartier Léopold, Uccle-Calevoet etc. et, en plus, emprunter 9 lignes d'autobus de complément de la SNCB, on se rend compte que les possibilités offertes aux nouveaux abonnés sont nombreuses et variées.

Nous n'entrerons pas dans le détail des estimations et des calculs faits par les services d'études de la SNCV pour évaluer la perte de recette à résulter de l'abandon par nos abonnés du parcours en zone urbaine et devant être compensée par un *juste partage* des recettes des abonnements généraux.

D'autre part, il est très difficile de faire un pronostic sur le succès de cette initiative. Dans les milieux spécialisés, *deux thèses* sont en présence. Pour les uns, de nombreux usagers, ouvriers et employés, restant déjeuner sur le lieu de travail, et n'effectuant que 10 voyages par semaine sans transbordement n'auront pas intérêt à se procurer un abonnement général parce qu'une carte de voyages multiples à 60 F leur suffit. Les autres estiment que, vu le prix (125 F), on fera un royal cadeau à l'usager qui pourra faire des courses en semaine et utiliser, le samedi et le dimanche TOUS les véhicules de transport en commun (train, tram, autobus) circulant dans la région bruxelloise.

En attendant, nous croyons qu'une telle mesure ne peut qu'avoir un effet psychologique favorable et amener certains de nos concitoyens à renoncer au transport individuel au profit des transports en commun.



Le libre parcours, dont nous publions un spécimen, se présente sous la forme d'une carte dite « de validation » — marquée aux sceaux des trois sociétés — placée dans une pochette plastifiée.

# TOKYO 1970

# 東京

Gigantesques transports en commun dans la ville la plus peuplée du monde : chaque jour plus de 14 millions de voyageurs; en plus de nombreux trams, 2.000 autobus, 1.100 voitures de métro, 40.000 taxis.

Tokyo, située sur l'île Honshu, est la ville la plus peuplée du monde avec ses 12 millions d'habitants. Au total, plus de 20 millions de personnes vivent dans la région desservie par les transports en commun de Tokyo, soit le double d'il y a 20 ans. En 1964, en vue des Jeux olympiques, Tokyo fut prise du délire de la construction; c'est alors que l'on construisit la ligne expresse de chemin de fer Tokyo - Osaka et une ligne à véhicules supportés sur monorail.

Par contre, le Métro de Tokyo existe depuis 1927. Actuellement, neuf lignes sont en exploitation sur une longueur de 131 km; 1.100 voitures de métro sont garées dans six garages. En 1975, le réseau atteindra les 300 km.

L'Européen qui se mêle à la masse humaine dans le centre de Tokyo et surtout dans Ginza, l'artère principale, a l'impression de pénétrer dans une fourmilière.

Dans la rue, le Japonais se comporte en citoyen très discipliné; il fait sagement la queue aux arrêts des tramways et des autobus, ainsi qu'aux stations des quelque 40.000 taxis.

Sur les quais du Métro, il n'y a plus comme autrefois des étudiants engagés pour pousser les gens à l'intérieur des voitures! Le matin, la période de pointe du trafic se situe entre 7 et 10 heures et celle du soir se termine vers 21 heures. Presque tous les Japonais acceptent de faire des heures supplémentaires non-rétribuées, ce qui favorise et explique le succès économique, presque incroyable, de ce pays.

Durant les heures de pointe, les trains du métro se suivent à la cadence de 2 minutes; ils sont composés de 10 à 15 wagons et les voitures de chaque ligne sont peintes dans des couleurs différentes. Chaque rame de métro de 10 voitures offre 500 places assises et environ 1.200 places debout; de grands ventilateurs assurent un peu de fraîcheur, les jours d'été.

On peut dire que, PAR JOUR d'une semaine moyenne, on transporte à Tokyo :

- 1,9 million de voyageurs avec les 2.000 autobus;
- 2,2 millions de voyageurs par le métro;
- 1,6 million de voyageurs grâce aux 700 voitures de tramways encore en exploitation.

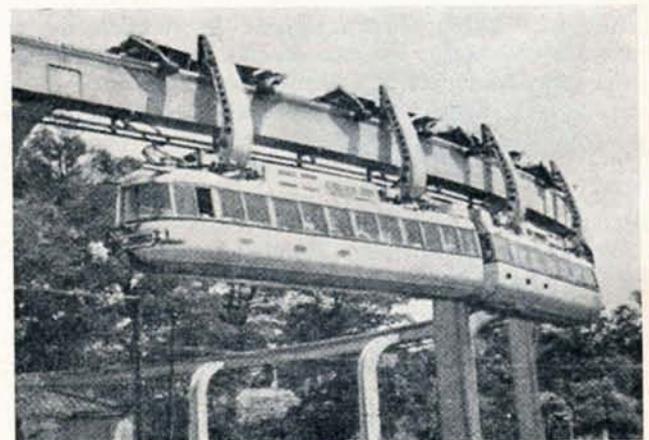
D'autre part, 8,5 millions de gens sont transportés journalièrement dans les 8.000 wagons des Chemins de fer.

On peut donc affirmer que, chaque jour, à Tokyo 14 millions de voyageurs utilisent les transports publics.

Les quatre principales lignes du Métro de Tokyo portent les noms de : Ginza, Marunouchi, Hibiya et Tozai; les autres ont des numéros. Les noms des stations sont presque imprononçables pour un Européen et, en tout cas, difficiles à retenir : Takadanobaba, Yotsuya-Sanchome, Asagaja etc.!



*Ce monorail, construit en 1964, relie l'aéroport de Tokyo au centre de la ville. Sa longueur est de 12,5 km et il a coûté 60 millions de dollars soit 3 milliards de nos francs! Il pourrait transporter 71.000 voyageurs par jour, mais la clientèle est encore loin d'atteindre ce maximum.*



*Ce chemin de fer suspendu a été construit à l'intérieur du jardin zoologique de Tokyo, le Ueno-Zoo; sa longueur n'est que de 300 m. Chaque année, un million de visiteurs du zoo effectuent un voyage en « monorail » suspendu.*

Le réseau de Tokyo présente la forme d'une étoile et trois lignes aboutissent aux quais de la station Ginza, au centre de la ville.

Depuis 1964, le centre urbain est relié à l'aéroport international Haneda par un monorail du type « Alweg » de 12,5 km de long. Ses trains de 6 wagons effectuent le trajet en 15 minutes. Quant au « Tokaïdo express », il est connu comme le train le plus rapide du monde; il relie Tokyo à Osaka où a eu lieu l'Exposition universelle. Avec sa pointe de vitesse qui peut atteindre 210 km/h, la distance de 513 km est couverte en 3 h. 10 minutes. Chaque train comporte 12 wagons articulés qui peuvent transporter environ 1.000 voyageurs assis.

En 1972, la ligne du Tokaïdo sera prolongée jusqu'à Hakata, sur l'île Kyushu, et la vitesse portée à 250 km/h.

Dans Tokyo, ville de contrastes, vous pouvez encore prendre place dans un « rickshaw », sorte de pousse-pousse à deux roues tiré à bras d'homme.

Traduit de « Fahr mit uns »  
(Revue des Transports en commun d'Hambourg).



La Station Kiba de la ligne Tozai dans un tunnel de métro en forme de coquille. Les rails sont posés directement sur le béton, le courant est fourni par un fil aérien. Remarquez la longueur extraordinaire des quais.

## CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION DES EQUIPES AU 31 AOUT 1970

|                                                                             | Jours sans<br>accident |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| <b>LIMBOURG 1</b> (ateliers et entretien Hasselt) ... ..                    | <b>4.337</b>           |
| <b>LIEGE 2</b> (personnel Bassenge-Oreye) ... ..                            | <b>3.640</b>           |
| <b>LIEGE 12</b> (Atelier St-Gilles) ... ..                                  | <b>3.441</b>           |
| <b>LIEGE 10</b> (pers. Eupen-Spa-Warzée) ... ..                             | <b>3.135</b>           |
| <b>BRABANT 21</b> (Atelier Cureghem) ... ..                                 | <b>2.832</b>           |
| <b>ANVERS 5</b> (Mouv. Malines - Heist-op-den-Berg) ... ..                  | <b>2.695</b>           |
| <b>LIEGE 11</b> (Atelier St-Gilles) ... ..                                  | <b>2.685</b>           |
| <b>LIMBOURG 4</b> (Mouv. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree) ... ..           | <b>2.577</b>           |
| <b>FLANDRE OC. 3</b> (Petits ateliers Assebroek-Dixmude-Ypres-Courtrai)     | <b>2.502</b>           |
| <b>NAMUR-LUXEMBOURG 5</b> (Mouv. Luxembourg) ... ..                         | <b>2.405</b>           |
| <b>NAMUR-LUXEMBOURG 4</b> (Ateliers Andenne) ... ..                         | <b>2.378</b>           |
| <b>NAMUR-LUXEMBOURG 2</b> (Pers. petits dépôts Namur) ... ..                | <b>2.002</b>           |
| <b>ANVERS 2</b> (Mouv. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Anvers) ... ..          | <b>1.987</b>           |
| <b>NAMUR-LUXEMBOURG 3</b> (At. Salzinnes-Ateliers Luxembourg)               | <b>1.684</b>           |
| <b>NAMUR-LUXEMBOURG 6</b> (Pers. Florennes-Dinant-Ermeton-sur-Biert) ... .. | <b>1.438</b>           |
| <b>LIMBOURG 2</b> (Mouv. Hasselt-Koersel-Tongres) ... ..                    | <b>1.348</b>           |
| <b>BRABANT 23</b> (Atelier Cureghem) ... ..                                 | <b>1.043</b>           |

# LES LONGUES CARRIERES



**J. Delinte**

Est entré en service le 12-8-1931; il a terminé sa carrière comme brigadier à Charleroi.



**J.B. Ceuppens**

Est entré en service le 27-7-1930; il a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Dilbeek.



**J. V. Cauwenbergh**

Est entré en service le 12-5-1930; il a terminé sa carrière comme receveur à Rumst.



**B. Rerren**

Est entré en service le 1-2-1926; il a terminé sa carrière comme conducteur AB à Hasselt.



**Ch. Terwagne**

Est entré en service le 17-7-1923; il a terminé sa carrière comme contrôleur à Charleroi.



**J. Van Bergen**

Est entré en service le 6-8-1928; il a terminé sa carrière comme ouvrier qual. à Merksem.



**M. Brohez**

A débuté le 5-3-1929 et a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite à Eugies.



**J. Decresson**

A débuté le 30-3-1925 et a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Rocourt.



**C. Smits**

A débuté le 17-11-1922 et a terminé sa carrière comme conducteur AB à Broechem.



**C. De Meyer**

A débuté le 27-6-1930 et a terminé sa carrière comme ouvrier qual. de 1<sup>er</sup> cl. à Ostende.



**P. Rasschaert**

A débuté le 1-5-1929 et a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite à Laeken.



**Fr. Thys**

A débuté le 18-6-1931 et a terminé sa carrière comme brigadier à Malines.

## L'accident de la route

### Cause de mort n° 1 pour les enfants de 1 à 14 ans !

Ce n'est ni la grippe ni la leucémie ni les pneumonies ni l'encéphalite ni la noyade ni la méningite ni les tumeurs ni le crime qui sont le plus à craindre pour les enfants âgés de 1 à 14 ans. La plus terrible de toutes les maladies infantiles est (de loin) l'ACCIDENT ROUTIER.

#### CONDUCTEURS D'AUTOBUS !

Il vous est instamment demandé de vous imposer (et de suivre), une fois pour toutes, cette REGLE ABSOLUE :

« DES QUE J'APERÇOIS UN ENFANT SUR LA ROUTE, MON PIED QUITTE L'ACCELERATEUR POUR LE FREIN ».

Vous serez ainsi préparés à un freinage rapide en cas de nécessité.

C'est le plus souvent par leur propre étourderie que les enfants sont accidentés. Les conducteurs se doivent donc de comprendre qu'un enfant est naturellement imprévoyant, que l'inattention est de son âge et qu'il ne faut jamais compter sur sa prudence. A l'adulte d'être clairvoyant pour deux !

## ILS SONT DESARMES



SOYEZ PRUDENT POUR EUX

# ACTES DE PROBITE

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

## GRUPE DE NAMUR

Dépôt de Namur : Clausse R. (470 F.), Jacobs R. (76 F.).  
 Dépôt d'Onoz : Renard R. (970 F.), Labaisse J.B. (6.236 F.), Godfrine J. (2.500 F.).  
 Dépôt d'Ohey : Famerée J. (1.841 F.).  
 Dépôt d'Ermeton : Bertem L. (250 F.).  
 Dépôt de Florennes : Mosselmans J. (543 F.), Henuzet R. (45 F.), Boulanger H. (28 F.), Lefevre G. (50 F.).  
 Dépôt de Forville : Decamp E. (660 F.).  
 Dépôt de Florenville : Lambert A. (100 F.).

## GRUPE DE LA FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : Van Nevel D. (379 F.), Spriet V. (147 F.), De Veirman M. (188 F.), Landuyt K. (1.470 F.), Vande Walle G. (722 F.), Werbroeck R. (170 F.).  
 Dépôt de Gand-Rabot : Huyghe A. (530 F.).  
 Dépôt de Hamme : Claus J. (100 F.), Baeke E. (1.376 F.), Leeman G. (44 F.), Vander Straeten R. (160 F.), Praet W. (130 F. et 12 florins).  
 Dépôt de Saint-Nicolas : Seghers A. (60 F.).

## GRUPE DE LIEGE

Dépôt de Bassenge : Brepoels G. (un paquet).  
 Dépôt d'Eupen : Bong L. (349 F.), Bonnard A. (montre), Mohr R. (1.000 F.), Servais R. (140 F.), Weickmans L. (220 F.).  
 Dépôt de Liège-St-Gilles : Braine F. (21 F.), Coenen C. (20 F. et 5.000 lires), Compère L. (130 F.), Jollings P. (222 F.), Lamborelle C. (340 F.), Lemestre L. (29 F.), Muller C. (47 F.).  
 Dépôt d'Omalle : Mossoux J. (511 F.).  
 Dépôt de Rocourt : Daenen P. (montre-bracelet), Mathieu G. (40 F.).

Dépôt de Warzée : Fricot J. (74 F.), Hulin J. (290 F.), Jaa O. (125 F. et 10 F.F.).

## GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Dixmude : Bekaert M. (une serviette), Neyrinck G. (imperméable).  
 Dépôt d'Assebroek : Wildemeersch H. (770 F.), Bulcke O. (740 F.).  
 Dépôt de Courtrai : Vandamme N. (791 F.), Seys A. (serviette en cuir).  
 Dépôt d'Ostende : Nassel A. (602 F.), Debra E. (1.402 F. et 1.269 F.), Polfliet O. (appareil photo), Rasschaert P. (appareil photo), Vandembroucke R. (1.820 F. et 15 livres anglaises), Vandekerckhove W. (25 livres en chèques de voyage), Nierinck A. (appareil photo), Cloet M. (1.000 F. et 5 livres anglaises), Beauprez P. (2.410 F. et 95 livres anglaises), Vertriest J. (3.244 F.), Saudemont W. (3.083 F.), Cyx J. (5.245 F.).  
 Dépôt de Knokke : Allardy D. (radio-transistor), Strubbe J. (appareil photo et cellule), Taekens J. (instrument de musique).

## GRUPE D'ANVERS

Dépôt de Tjalkstraat : Janssens G. (200 F.), Engelen A. (200 F.), Cuylaerts F. (470 F.), Van Laerhoven A. (238 F.).  
 Dépôt de Broechem : Mortelmans A. (78 F.), De Laet M. (820 F.).  
 Dépôt de Turnhout : Bogaerts L. (300 F.), Van Massenhoven A. (620 F.), Nys K. (bracelet en or).

## GRUPE DU HAINAUT

Dépôt de Charleroi : Echer E. (porte-monnaie 36,25 F.), Kempinck J. (porte-monnaie 20 F.), Dumont J. (porte-monnaie 15,50 F.), Daumery A. (porte-monnaie 2.000,50 F.), Dagnely R. (montre dame), Arrotin R. (panier : 1.000 F.).

Dépôt de Jumet : Wéry V. (portefeuille 20 F.).

Dépôt de Trazegnies : D'Aout R. (panier : 517,50 F.).

Dépôt de Châtelet : Stas M. (porte-monnaie 46 F.), Berghmans M. (portefeuille 45 F.).

Dépôt d'Anderlues : Durant J.P. (billet de 1.000 F.).

Dépôt de La Louvière : Coquelet M. (1.526 F.), Wart B. (515 F.), Colmant V. (60 F.).

Dépôt de Quaregnon : Wins L. (portefeuille 806,50 F.), Brohet M. (portefeuille 3.375,50 F.).

Dépôt de Charleroi : Defrène S. (porte-monnaie 72 F. + alliance or), Forneville S. (sac dame : 1.020 F.), Lefèvre M. (sac dame : 763,75 F.), Motte D. (sac dame : 122,25 F.), Colette L. (portefeuille 91 F.), Remy L. (sac dame : 50 F.), Leclere M. (sac dame : 537 F.), Burssens R. (porte-monnaie 4 F.).

Dépôt de Jumet : Brosse A. (portefeuille 250 F.), Dewilde Ch. (portefeuille 296 F.).

Dépôt de Trazegnies : Buscain A. (porte-monnaie 30,50 F.).

Dépôt de Nalinnes : François M. (montre homme).

Dépôt de La Louvière : Maertens G. (153,40 F.), Cordin H. (103 F.).

Dépôt de Quaregnon : Hayez M. (porte-monnaie 212,75 F.), Fleurquin A. (portefeuille 4.700 F.).

## GRUPE DU BRABANT

Dépôt de Nivelles : Lebrun G. (2.420 F.).

## GRUPE DU LIMBOURG

Dépôt de Maaseik : Beckers J. (673 F.), Schalley Th. (21.000 F.).

Dépôt de Genk : Knoops G. (999 F.).

Dépôt de Tongres : Marguillier L. (700 F.).

Dépôt de St-Trond : Vandevorst J. (1.098 F.), Francis Tr. (640 F.), Noelanders C. (montre de dame).

## Une station entre cent : Bressoux

Les services d'autobus dont l'exploitation est actuellement assurée par le dépôt de Bressoux font partie des lignes du Nord-Est de la province de Liège.

Il s'agit des relations :

Liège - Barchon - Dalhem et extensions;

Liège - Soumagne - Nessonvaux - Fraipont;

Liège - Soumagne - Verviers; et Chénée - Jupille - Herstal.

Ce dépôt assure en outre, mais pour compte de la S.N.C.B., une partie des

voyages des lignes d'autobus Liège - Tongres et Liège - Fléron - Verviers.

Auparavant, le dépôt desservait la ligne ferrée Liège - Barchon - Fouron-le-Comte d'abord exploitée en traction vapeur, ensuite au moyen d'autorails et enfin en traction électrique pour ce qui concerne le tronçon Liège - Blegny.

Rappelons que c'est en 1955 que les autobus ont été substitués complètement à l'exploitation ferrée.

Au temps de cette dernière, le dépôt comprenait une vaste gare de

L'ancienne sous-station électrique a été aménagée en bâtiment pour bureau, installations sociales et habitation.



transbordement de marchandises contiguë aux installations de la S.N.C.B.; cette gare est maintenant propriété de la Société précitée et est devenue le quai de départ des trains autocouchettes à destination du Midi de la France.

A cette époque, le dépôt assurait notamment le transport de presque toute la production du charbonnage d'Argenteau à Blegny-Trembleur. A l'origine, les trains de charbon étaient acheminés en partie en wagons Etat vers la gare S.N.C.B. de Warsage et en partie vers la gare de Bressoux ou vers le port de la Meuse situé près de la passerelle Saucy à Liège pour



Pont franchissant les voies des Chemins de fer à Bressoux.

(Photo H. Galler 1954)



A gauche, M. Fagnoule, chef de mouvement. Au bureau, l'agent H. Coox, qui aide le chef durant la journée.

En compagnie de M. Fagnoule, chef de mouvement qui dirige le dépôt, nous avons parcouru les nouvelles installations qui donnent une impression très agréable.

Au rez-de-chaussée, nous trouvons :

- le bureau du chef, avec vue sur la cour et comportant des guichets vers la salle des chauffeurs et le hall réservé au public;
- la salle des chauffeurs et son annexe servant de vestiaire et de local aux cassettes individuelles pour le personnel roulant, lequel compte actuellement 58 agents;

- le réfectoire réservé aux agents de l'atelier (au nombre de six);
- les installations sociales prévues pour le service du Mouvement et le service technique;
- le local avec l'installation du chauffage central.

Il est bien connu que lorsque des locaux propres sont mis à la disposition du personnel, celui-ci veille à les maintenir en bon état. A ce propos, les agents de Bressoux sont à féliciter.

A l'étage, le chef de dépôt dispose d'un vaste appartement d'où il a vue sur toutes les dépendances.

être transbordés respectivement sur wagons S.N.C.B. et sur bateaux. Dans la suite, les transports vers Liège et vers Bressoux furent supprimés et les trains furent tous acheminés du charbonnage à la gare S.N.C.B. de Warsage.

Enfin, la partie de ligne Blegny - Warsage a été cédée au charbonnage, il y a une dizaine d'années.

Quelques mots au sujet du dépôt proprement dit où stationnent 30 autobus.

Récemment, l'ancienne sous-station électrique a été aménagée en bâtiment pour bureau, installations sociales et habitation, ce qui a permis de démolir les bâtiments vétustes datant de 1896.



La salle de garde du dépôt de Bressoux.

# Nos Vicinaux

Bulletin bimestriel d'information pour les agents de la S.N.C.V.

Editeur responsable : L. Vanderaellie  
Rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles