

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

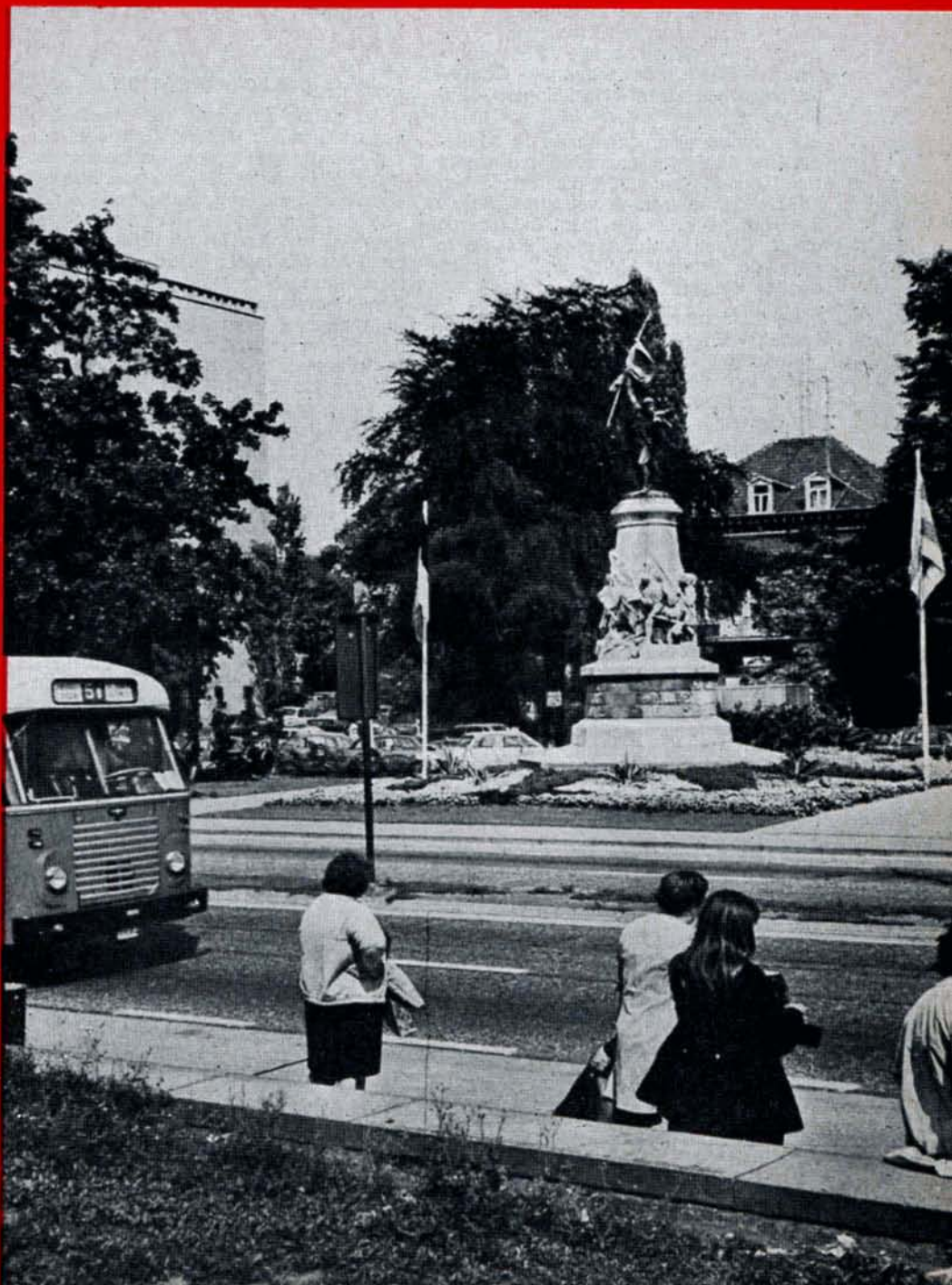
N° 160
SEPTEMBRE-
OCTOBRE 1972
27ème ANNEE

SOMMAIRE

- 2 Mise en service d'autobus sur la ligne Bruxelles-Leerbeek.
- 5 Le nouveau centre pour le petit entretien des autobus à Louvain.
- 7 Nos nouvelles installations à Wuustwazel-Tol.
- 11 4000 jours sans accident à Liège.
- 13 A 100 km/h par-dessous Paris avec le R.E.R.
- 16 L'information visuelle.

Un bus urbain de Hasselt fait arrêt à proximité du monument érigé pour commémorer la révolte des paysans, vers 1800, contre la conscription militaire instaurée sous le régime français.

(Photo E. Roels)



Suppression de la section ferrée Bruxelles-Leerbeek de la ligne vicinale Bruxelles-Enghien



Le tram venant de Leerbeek arrive à proximité du croisement du boulevard Bracops, à Anderlecht.

Dès 1884, divers projets de liaison entre Bruxelles et Enghien, par chemin de fer vicinal, furent mis au point. Finalement la préférence fut donnée à une ligne qui desservirait Bruxelles - Anderlecht - Vlezebeek - St-Martens-Lennik - St-Kwintens - Lennik - Gooik - Leerbeek - Kester - Herfelingen - Enghien.

La concession, demandée le 21 décembre 1885, fut accordée par arrêté royal du 21 mai 1887. Le 1er février 1888 déjà, le tram à vapeur roula de St-Kwintens - Lennik jusqu'à la place de la Constitution, à proximité de la gare de Bruxelles-Midi des Chemins de Fer Belges.

Le 22 septembre suivant, la section Lennik - Enghien fut inaugurée. Le 21 juillet 1889, une extension fut demandée allant de la place de la Constitution à la place Rouppe et cette section fut ouverte au public le 28 juin 1891.

La nouvelle ligne atteignait ainsi une longueur de 32 km. Son exploitation fut confiée à la Société pour l'exploitation des voies ferrées en Belgique.

Une dizaine d'années plus tard, il est fait mention dans le rapport de la S.N.C.V. d'un essai de service intensif (en vapeur encore) entre la place Rouppe et Veeweyde (Anderlecht); ce service fut supprimé le 16 octobre de la même année parce que les recettes ne répondaient pas aux prévisions.

Faut-il rappeler que cette ligne desservait une région agricole relativement peuplée et que le passage régulier d'un

moyen de transport avait permis, en 1914, aux ouvriers et aux maraîchers d'aller de Leerbeek à Bruxelles (soit 20 km) en 1 h 20. ce qui était remarquable à l'époque.

L'ELECTRIFICATION

Au début du siècle, au moment où dans toutes les villes d'Europe et spécialement en Belgique, les trams électriques faisaient leur apparition, la S.N.C.V. demanda l'autorisation de pouvoir installer un service de tramway électrique entre la place Rouppe et La Roue (Anderlecht). La demande fut rejetée par le Ministère des Chemins de Fer. Heureusement, la S.N.C.V. revint à la charge, avec l'appui de la commune d'Anderlecht qui se déclarait prête à supporter 1/4 de l'augmentation du capital. Le 31-8-1906, le ministre donna son accord.

Cependant, quelques mois plus tard, on pouvait lire dans le « Moniteur » des 12-13 novembre 1906, un avis du Ministère de l'Agriculture concernant une enquête sur une demande de concession émanant des « Tramways Bruxellois » en vue du prolongement, jusqu'à La Roue, de leur ligne urbaine Laeken - Anderlecht. La S.N.C.V. protesta et fit valoir ses droits de priorité.

Le Ministère de l'Agriculture n'était pourtant guère enclin à refuser la demande des « Tramways Bruxellois » et, de son côté, le Ministère des Chemins de Fer était d'avis que le trafic existant sur cette section commune

était suffisant pour couvrir les frais d'exploitation de deux services. Il fallut toutefois attendre trois ans encore, exactement le 25 novembre 1909, pour voir la section vicinale Place Rouppe - La Roue exploitée par tram électrique.

Deux ans plus tard, la province de Brabant, ainsi que les administrations communales d'Anderlecht et de St-Kwintens-Lennik demandèrent que la ligne fut exploitée avec des trams électriques jusqu'à Lennik et même jusqu'à Leerbeek.

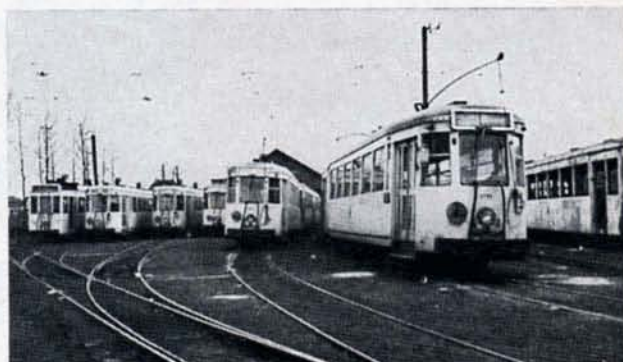
Cette fois, la S.N.C.V. refusa de réactualiser ce projet parce que le nombre de voyageurs transportés ne justifiait pas un service intensif.

Après la guerre de 1914-1918, la question de l'électrification fut reprise sérieusement, mais on est quelque peu étonné qu'il fallut attendre jusqu'au 28 décembre 1931 avant de voir les trams électriques rouler jusqu'à St-Kwintens-Lennik, puis finalement avoir leur terminus à Leerbeek le 27 mars 1932. Il est vrai qu'à ce moment, la ligne Bruxelles - Hal n'était électrifiée sur toute sa longueur que depuis un an.

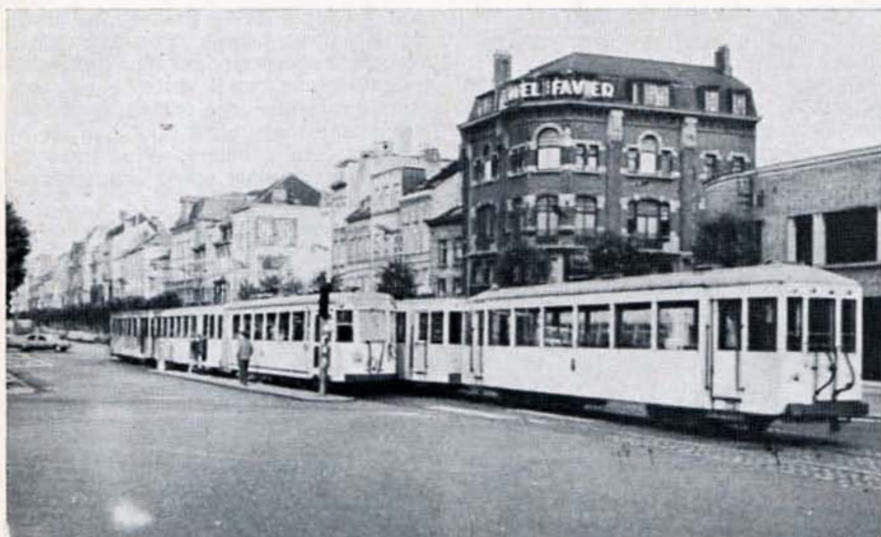
La section Leerbeek - Pepingen - Hal était exploitée en vapeur depuis le 8-9-1906, elle fut démontée au cours de la dernière guerre, reconstruite et exploitée par autorail dès le 31 juillet 1949. Son électrification en 1953 permit de créer un service, par tramways, de Bruxelles - Leerbeek - via Hal.



La gare de Sint-Kwintens-Lennik au temps du « Vapeur ».



Leerbeek a, de tous temps, connu un important mouvement de matériel. Cette photo date de quelques années à peine.



Un tram « L » avec 2 remorques, venant de la place Rouppe, à l'arrêt de l'avenue de Stalingrad, à Bruxelles.

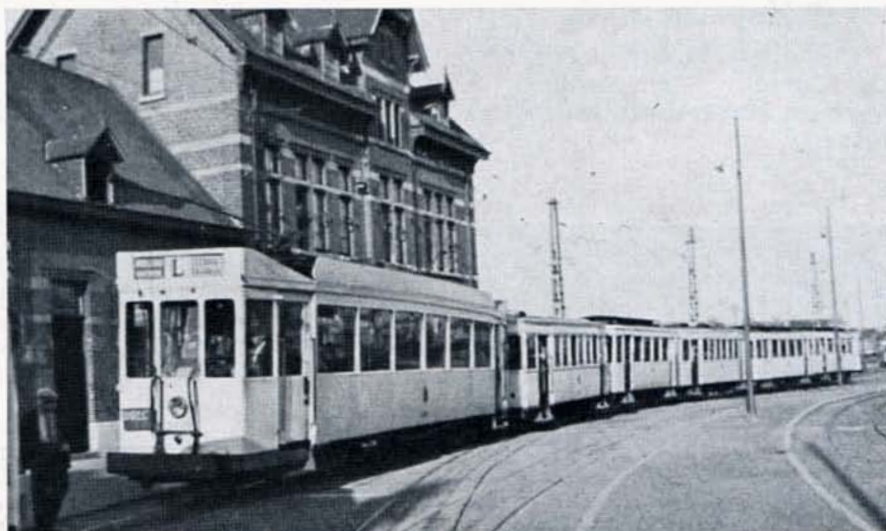
LES REFORMES DE STRUCTURE DE LA LIGNE BRUXELLES - ENGHEN

La première réforme de structure fut appliquée en 1959.

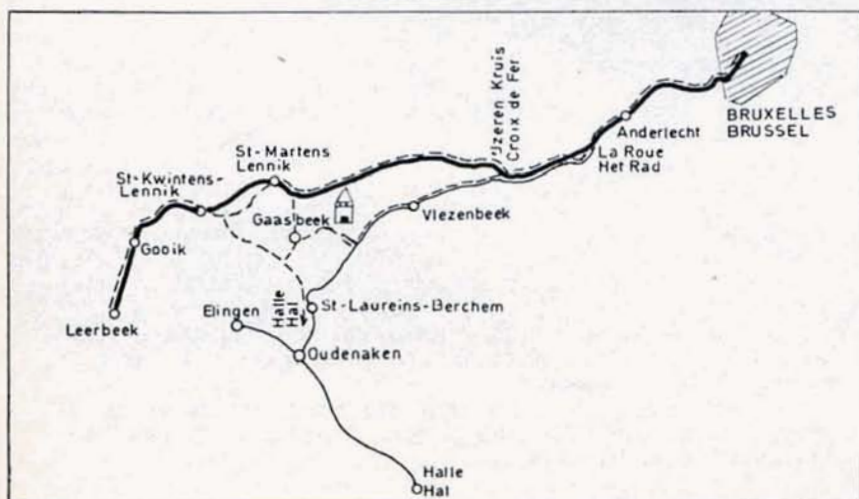
C'est, en effet, le 26 février 1959 que le service d'autorail qui existait entre Leerbeek et Enghien fut remplacé par un service d'autobus.

Pour ce qui est de la ligne électrique proprement dite, il avait bien été question à différentes reprises, de substitution possible d'autobus, mais ce n'est vraiment qu'au cours de la séance du conseil d'administration de la S.N.C.V. du 29 juin 1971 que M. le Directeur Général exposa qu'en vue de la réalisation de travaux routiers, l'Administration des Ponts et Chaussées et la commune d'Anderlecht insistaient pour que la S.N.C.V. entreprenne le démontage de la voie ferrée sur la section existante Leerbeek - Bruxelles; il justifia également la réforme de structure en soulignant que cette ligne avait beaucoup perdu de son importance, que la fréquence avait dû être réduite et que c'était la seule ligne à traction électrique subsistant dans la région sud-ouest de Bruxelles; enfin, M. le Directeur Général déclara qu'un

service d'autobus pourrait plus facilement être adapté aux besoins de la population et desservir le centre des villages de Vlezenbeek et de Gaasbeek, éloignés du service ferré vicinal.



Cette motrice standard (9426) tractionnant 5 remorques bondées arrive au dépôt de La Roue, venant de Leerbeek, en juillet 1957.



Le Conseil marqua son accord mais diverses circonstances allaient retarder, pendant plus d'un an encore le changement d'exploitation sur Bruxelles - Leerbeek.

Un service d'autobus a remplacé le tramway le 2 septembre 1972.

LES AVANTAGES DE LA MOBILITE DE L'AUTOBUS

Comme on peut s'en rendre compte en regardant la carte ci-dessous, l'autobus ne suit pas, à partir de La Roue, le tracé de la section ferrée; il continue par la chaussée de Mons et fait arrêt au centre scolaire de l'Institut CERIA. Ce nouveau parcours est également celui des autobus de la ligne F (Bruxelles (Nord) - Anderlecht - Vogelenzang).

Par le boulevard Bracops, le nouvel autobus Lk (Leerbeek) rejoint l'ancienne ligne ferrée et la suit jusqu'à Anderlecht-Izereen Kruis. Ici, nous nous trouvons à la bifurcation de deux itinéraires prévus :

- 1) celui qui suit la ligne ferrée via Nachtegaal et Sint-Martens-Lennik vers Leerbeek,

- 2) une nouvelle variante via Vlezenbeek (village) et Gaasbeek (château et village) pour atteindre le village de St-Kwintens-Lennik via le hameau Vijverselen.

Grâce à cette nouvelle section, il a été possible d'incorporer le service existant d'autobus : La Roue - Oudenaken - Hal dans le réseau de Leerbeek.

D'autre part, de St-Kwintens - Lennik, des voyages seront organisés via Gaasbeek et Oudenaken vers Hal.

— Ligne ferrée Bruxelles-Leerbeek.
 - - - Service d'autobus de substitution.
 Service d'autobus Anderlecht (La Roue-Hal).

En consultant l'horaire, nous constatons que les départs de Bruxelles (place Rouppe), à l'heure 13, suivent le tracé de l'ancienne ligne ferrée tandis que ceux partant à l'heure 43 suivent la nouvelle variante par Vlezenbeek et Gaasbeek village et sont limités à St-Kwintens-Lennik.

Au point de vue touristique, soulignons que la visite du château de Gaasbeek est grandement facilitée puisque notre bus conduit les visiteurs aux portes mêmes du château.

LE « PAJOTTENLAND » A FAIT SES ADIEUX A SON TRAM

Le vendredi 1er septembre, on avait décoré le dernier tram L partant de Bruxelles (place Rouppe), à 22 h. 39, pour Leerbeek.

Le convoi, composé de la motrice n° 10284 et de deux remorques, était entièrement occupé par des amis des tramways et des habitants de la région qui avaient tenu à assister au dernier voyage en tram.

Le tram fut accueilli chaleureusement

tant au dépôt de La Roue qu'au dépôt de St-Martens-Lennik. Mais une réception particulièrement cordiale l'attendait à St-Kwintens-Lennik, sous le mugissement des sirènes des pompiers dont les projecteurs éclairaient la station, et en présence de centaines d'habitants de Lennik qui avaient voulu vivre ce moment « historique ».

Le receveur J. De Loecker et le conducteur Louis Sirault se souviendront toute leur vie de cette prestation qui clôturait également leur carrière au « tram » !

Au cours d'une conférence de presse de la S.T.I.B.

Présentation des nouvelles hôtesse d'accueil

Au début du mois d'octobre, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles a tenu une conférence de presse.

L'exposé de M. Cudell, Président du Conseil d'Administration, a vivement intéressé les journalistes présents.

utiliser de la manière la plus efficace et notamment par les moyens suivants :

- élimination des barrières tarifaires entre les divers réseaux desservant l'agglomération bruxelloise,
- révision des tarifs,
- instauration d'abonnements pour navetteurs par l'entremise d'une intervention des employeurs, et généralisation de la validité horaire autorisant un nombre illimité de parcours.

Pour l'instant, nous nous contentons de vous présenter l'uniforme et le sourire des nouvelles collaboratrices de la STIB, des hôtesse chargées d'accueillir, d'informer et de guider diverses délégations étrangères venant examiner la formule du pré-Metro, et aussi de piloter les groupes de participants aux nombreux Congrès qui se tiennent à Bruxelles.

La STIB souhaite qu'elles présentent avec charme le renouveau des transports en commun urbains de la capitale.



Nous reviendrons dans le prochain numéro sur plusieurs points de cet exposé où il a été question de moderniser également les méthodes de gestion du réseau des transports publics afin de les

CENT ANS D'EXPLOITATION DES TRAMWAYS A ANVERS ET DANS LES COMMUNES VOISINES 1873 - 1973

C'est le 25 mai 1873 qu'eut lieu, à Anvers, entre Berchem (église) et Anvers (Meir), l'ouverture solennelle de la première ligne de tram à cheval.

Ainsi, l'année prochaine, le tram anversois aura donc cent ans et notre collègue M. Eric Keutgens (Direction régionale du Brabant) a saisi cette occasion pour faire le portrait de cette exploitation centenaire de tramways (l'ouvrage est écrit en néerlandais).

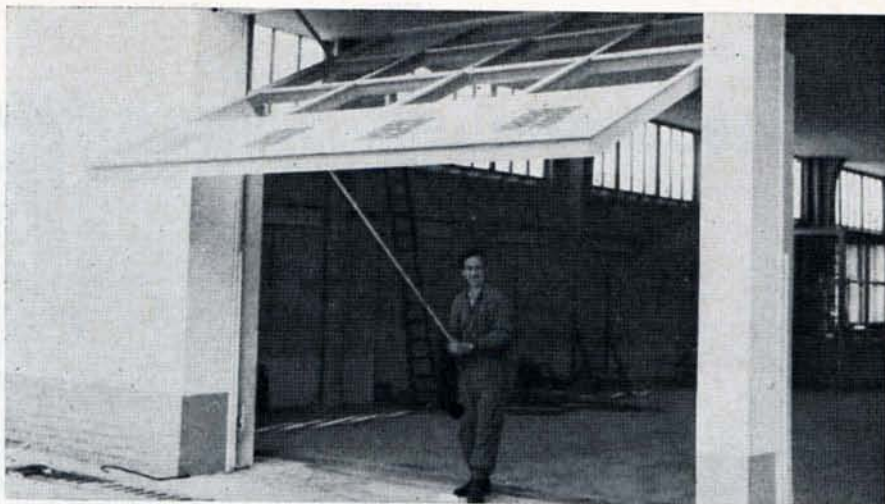
La première partie du livre traite des antécédents (période 1865 à 1873) et ensuite, depuis 1873, de la création des premières lignes à traction chevaline, jusqu'au groupement de celles-ci sous une seule société d'exploitation : la « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ».

M. A. Rits, administrateur-directeur général de la M.I.V.A., a écrit une préface adéquate.

Le livre qui va paraître, au début de 1973, comporte ± 264 pages (15 x 22 cm), 43 illustrations, 3 cartes de la ville et 4 dessins de voitures de tram à cheval.

Les intéressés peuvent souscrire, dès maintenant, en versant le montant de 375 F au C.C.P. 4534.76 de E. Keutgens, Lange Van Ruusbroecstraat 44 - 2000 Antwerpen.

Le nouveau centre de petit entretien pour les autobus, à Louvain



Le brigadier d'atelier Gilis fait basculer une des six portes permettant l'accès au centre de petit entretien.

Lorsque, partant de la gare de Louvain et se dirigeant vers Diest, on arrive à hauteur du dépôt vicinal, on longe, à gauche, une large entrée donnant accès, d'un côté, aux remises, ateliers, etc. et, de l'autre, au bâtiment pour bureaux et habitation du chef, et, dans le fond, à la vaste aire de parcage des autobus.

C'est dans les anciennes remises que d'importants travaux ont été réalisés par T/At en vue de pourvoir le dépôt de Louvain d'un atelier de petit entretien avec tout l'équipement souhaitable. Ceci permet, aujourd'hui, de supprimer un nombre élevé de km/voiture, car antérieurement, il fallait, pour le petit entretien, envoyer les autobus à Kessel-Lo, soit à 5 km aller et retour.

L'entrée pour les autobus est assurée par six portes basculantes semi-automatiques.

Cinq fosses pour autobus ont été aménagées et pourvues de moyens techniques les plus récents tels qu'un

pont roulant électrique et qu'un raccordement à un distributeur sous pression pour le graissage à l'air comprimé.

On y a construit également des installations sociales comprenant un réfectoire, un vestiaire et un lavatory, ainsi qu'un bureau pour le brigadier. Dans le fond, à gauche, se trouve un magasin de pièces de rechange et de pneus.

Un petit bâtiment annexe comprend trois locaux : dans le premier se trouve le compresseur, dans le second le magasin des fûts d'huiles spéciales qui sont envoyées par pompage au « bar » aux huiles, d'un modèle identique à celui installé dans la plupart des ateliers les plus modernisés, et, dans le troisième, les produits inflammables. Les photos donnent une meilleure idée des travaux réalisés.

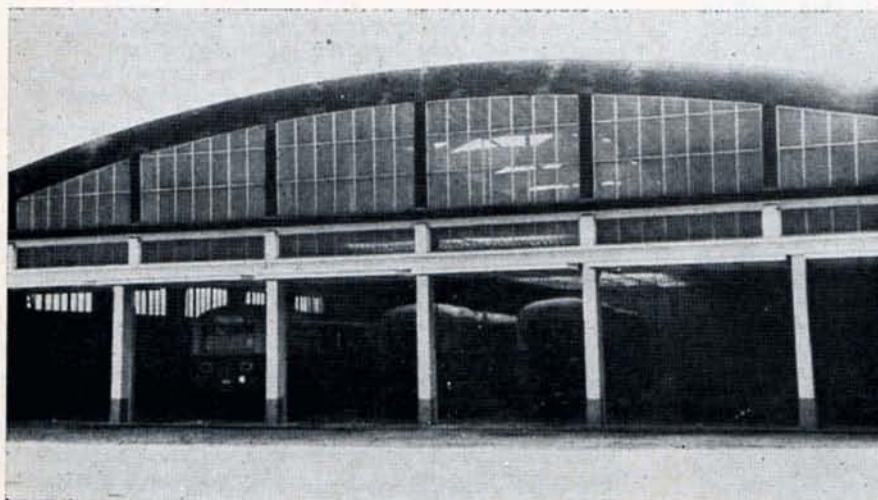
La station de lavage automatique des autobus est restée au même emplacement qu'auparavant.

En outre, d'importants changements vont encore intervenir à l'avenir en ce qui concerne spécialement l'aire de parcage des autobus et la sortie des véhicules vers la ville.

En effet, le Ministère des Travaux Publics avait annoncé, depuis un certain temps, son intention de faire partir une nouvelle déviation routière depuis le bas de la rue de Diest, un peu avant le bâtiment de nos bureaux, en direction de la gare. Effectivement au mois d'août dernier, en deux jours de temps, un bulldozer et quelques camions ont creusé les assises d'une bretelle routière, modifiant ainsi profondément le paysage urbain comme on peut le voir sur la photo (p. 6). On remarque que la nouvelle route longe la limite extrême du vaste dépôt vicinal de Louvain.

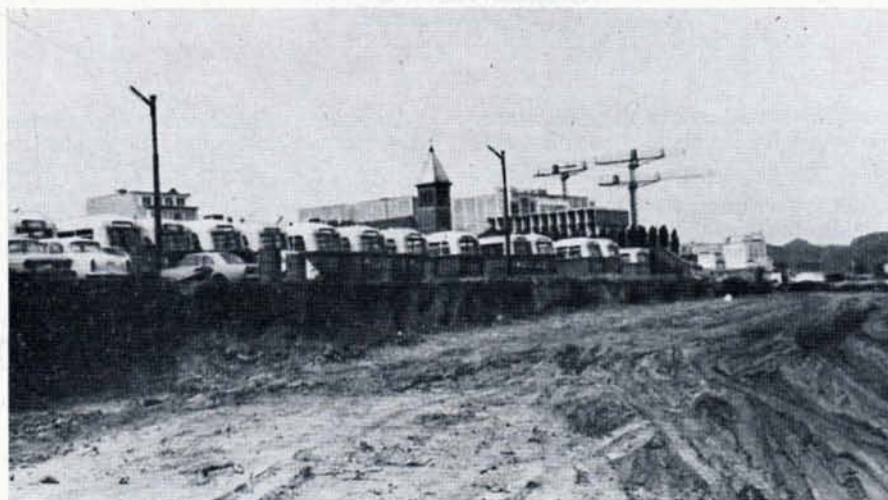
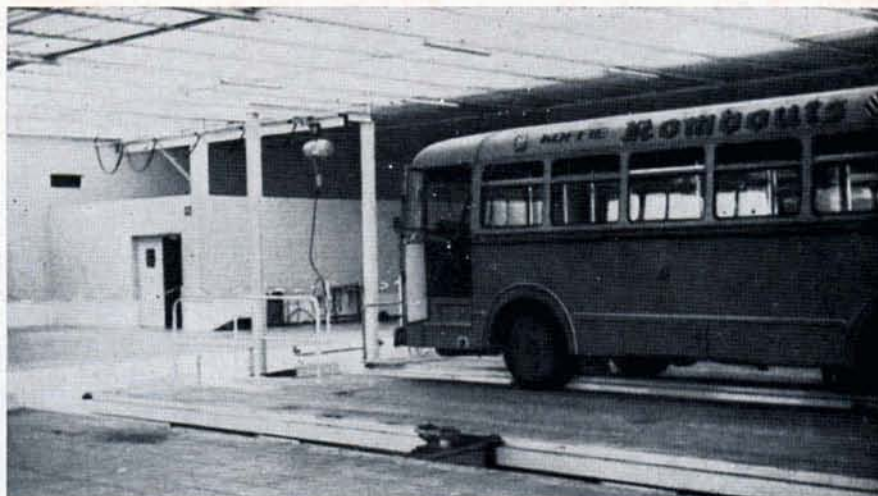
Les services techniques de la S.N.C.V. envisagent de créer un passage macadamisé permettant l'entrée et la sortie de nos autobus, au cas très probable, où le sens unique serait instauré sur la section de la rue de Diest venant de la gare, afin de ne pas obliger nos bus venant de Kessel-Lo ou de Diest à faire un détour assez long par la ville avant d'accéder au dépôt.

L'aire de parcage des autobus serait déplacée et grouperait, en deux rangées, 65 véhicules, ce qui entraînera le déplacement du parking réservé au personnel.



L'ancien garage : aucun poteau de soutien à l'intérieur, toiture en béton, de grandes baies vitrées. On s'est limité à installer un faux plafond en perspex, ce qui permettra de chauffer plus efficacement ce local, grâce à une installation à air chaud.

Vue intérieure de l'atelier. On remarque le faux plafond en matière plastique translucide, les fosses d'entretien et, à l'arrière-plan, le magasin.



Les bulldozers ont préparé les fondations de la nouvelle route de déviation vers la gare de Louvain en enlevant les terres jusqu'au bord même des limites de notre dépôt.

Semaine du troisième âge 1972

12 - 19 novembre 1972

**IL Y A AUSSI DES HANDICAPÉS AGÉS
LEUR SÉCURITÉ DÉPEND DE NOTRE SOLIDARITÉ**

On parle beaucoup, de nos jours, des handicapés. Il y a ceux qui sont nés ainsi et ceux qui le sont devenus dans l'enfance, dans l'adolescence ou dans l'âge adulte. Il en existe donc aussi parmi les personnes âgées; ce sont d'ailleurs ces dernières qui rencontrent le plus de problèmes et, pour qui, malheureusement, les solutions sont les plus difficiles à trouver.

Des appels ont été lancés pour les jeunes handicapés, des mesures ont été prises en leur faveur et il faut s'en réjouir. Mais lorsque ces jeunes grandissent, on se rend compte, par la force des choses, que les adultes ont aussi besoin d'une aide continuée ou d'une action spécifique, et on commence à s'en préoccuper de plus en plus. Quant aux handicapés âgés, que fait-on pour eux ? N'a-t-on pas tendance à les laisser « pour compte » ? Il est grand temps de réagir.

C'est pour obtenir l'égalité entre tous les âges dans la lutte contre les handicaps, que la Semaine du 3ème âge propose cette année comme thème : « Il y a aussi des handicapés âgés : leur sécurité dépend de notre solidarité ».

N'oublions pas que si la Société ne trouve pas les solutions nécessaires, c'est en quelque sorte elle-même qui est handicapée. Nous sommes tous concernés, car ces handicaps du 3ème âge nous menacent tous.

Certaines réglementations pourraient être adaptées. Ainsi, lorsque quelqu'un devient handicapé « après » l'âge de la pension et qu'il ne perçoit qu'une modeste mensualité, encore grevée par les frais nombreux qu'entraîne son handicap, son seul recours est la Commission d'Assistance publique. N'y a-t-il pas là une anomalie à redresser ?

Dans l'urbanisation on devrait prévoir des plans inclinés pour les bâtiments publics, et songer aux ascenseurs et autres moyens d'éviter la montée ou la descente de trop nombreux escaliers impraticables pour les handicapés.

Sur le plan des structures, il faudrait que les Maisons de retraite, qui sont d'ailleurs en nombre insuffisant, disposent de **possibilités de soins**, de préférence dans des annexes prévues à cet effet; il faudrait, à côté des **hôpitaux gériatriques de réadaptation**, — aussi trop peu nombreux, — **des maisons de soins** pour les invalides et les malades chroniques; il faudrait des **hôpitaux de jour**, des centres **psycho-gériatriques** pour les handicapés mentaux, des soins à domicile etc.

Mais en sus de ces mesures, n'oublions pas non plus l'amitié qui, elle aussi, rend ingénieux. Si vous aimez bien un handicapé, vous trouverez les moyens de rendre sa vie plus normale, plus heureuse.

Oui, la sécurité des pensionnés d'aujourd'hui dépend vraiment de la solidarité de ceux de demain.

Nouvelles installations à Wuustwezel-Tol



Le garage en plein air de Wuustwezel-Tol.

Situé à la frontière belgo-hollandaise, sur la route nationale n° 1, Wuustwezel est un poste de douane très fréquenté; jadis il était desservi par l'importante ligne ferrée vicinale internationale Anvers - Brasschaat - Wuustwezel - Breda.

La mise en service de la section Merksem (Oude Barreel) - Brasschaat eut lieu le 20 juillet 1887 et le 3 janvier 1890, la section Brasschaat - Wuustwezel (frontière) était à son tour ouverte au trafic. La partie située en territoire néerlandais, entre Wernhout (frontière) et Breda suivit le 24 juillet 1890 et permit ainsi une liaison directe entre Anvers et Breda.

L'électrification des sections Merksem (O.B.) - Brasschaat (village) et Brasschaat (village) - Brasschaat - Polygoon fut inaugurée respectivement

les 18 mai 1909 et 15 juillet 1912. La mise sous tension de la dernière section Brasschaat (Polygoon) - Wuustwezel (frontière) n'eut lieu que le 23 décembre 1951 et ce fut la dernière électrification dans le groupe d'Anvers (Nos Vicinaux n° 36).

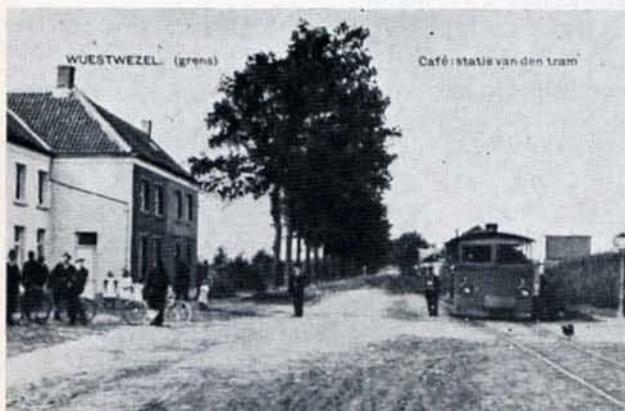
La substitution d'autobus aux trams électriques fut effectuée progressivement. Le 1er octobre 1966, on commença par la section Brasschaat (Prins Kavellei) - Wuustwezel (frontière), mais, dès le lendemain, des services directs d'autobus, exploités conjointement par la S.N.C.V. et par la B.B.A. (Brabantse Buurtspoorwegen en Autodienst) assurèrent la liaison entre Anvers et Breda. Cependant, sur la section Anvers - Brasschaat (Prins Kavellei) les trams ont roulé jusqu'au 4 mai 1968.

L'ancienne ligne ferrée comportait l'important dépôt de Merksem (Oude Bareel), le faisceau de voies de Brasschaat - Polygoon et, à Wuustwezel, à proximité du bureau des douanes, une station comprenant entre autres, une remise pour wagons, un hangar pour locomotives, ainsi qu'une prise d'eau pour locomotives.

Sur le terrain de cette dernière station, la S.N.C.V. a érigé aujourd'hui de nouvelles installations.

Le bâtiment comporte un local pour les conducteurs AB, un équipement sanitaire, un petit local servant de magasin et un garage pour les vélos et vélomoteurs. Une vaste aire de parcage accueille les autobus (18 au minimum) desservis par les 30 agents qui prennent leur service à Wuustwezel-Tol.

Au début du siècle



Wuustwezel (frontière). Le tram à vapeur s'arrête devant un café « Statie van den tram ».



Wuustwezel. Le bureau des douanes. A l'arrière-plan, la remise des Chemins de fer Vicinaux.

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

Naissances

ANVERS

Gunter chez Tanghe R. (Anvers)
Geert chez Van den Eynde C. (Baal)
Cindy chez Daghelinckx L. (Zwijndrecht)
Carla chez Janssens Fr. (Kalmthout)
Sabine chez De Beuckelaer A. (Brecht)
Kenny chez Brack A. (Bazel)

FLANDRE ORIENTALE

Frederik, chez Dutoit E. (Gand)

HAINAUT

Isabelle chez Fourneau A. (Monceau-s-Sbre)
Frédéric chez Dewit J. (Leval-Trahegnies)
Frédéric chez Callewaert Ch. (Blandain)
Christophe chez Corouge Cl. (Strée)
Patricia chez Hernalesteen R. (Viesville)
Christine chez Nauts R. (Strépy-Bracquegnies)
Marlène chez Vandermynsbrugge J. (Marchienne)
Jacky chez Philippron J. (Soignies)
Delphine chez Massart G. (Eugies)
Lionel chez Quévy G. (Jemappes)
Benoit chez Duhaut A. (Anderlues)
Annie chez Quévy R. (Roisin)
Johnny chez Lejeune Chr. (Châtelineau)

NAMUR-LUXEMBOURG

Christophe chez Vandemergel Ch. (St-Servais)
Bruno chez Godfroid Fr. (Namur)
Laurent chez Micha D. (Bouillon)
Alain chez Dumont D. (Natoye)
Christelle chez Dasnois E. (Bouillon)
Michaël chez Stevens G. (Jemeppe s/Sbre)

LIEGE

Thierry chez Degée E. (Angleur)
Philippe chez Fagnoul A. (Eben-Emael)
Désiré chez Marx L. (Mal sur Geer)
Pascal chez Vanhoven J. (Grâce-Hollogne)

BRABANT

Nathalie chez Lamal R. (Overijse)
Anita chez Wijns M. (Grez-Doiceau)
Vera chez Cornet G. (Herfelingen)
Kristel chez Van Assche D. (Anderlecht)
Roger chez Timmermans M. (Schaerbeek)
Ingrid chez Bortels A. (Louvain)
Kristel chez Van Look A. (Heverlee)
Hans chez Thienpont F. (Anderlecht)
Steven chez Alaerts J. (St-Joris-Winge)
Pascal chez Vierdele R. (Bruxelles)

LIMBOURG

Patrick chez Borgers J. (Zolder)
Sabine chez Boumans Fr. (Lanaken)
Tom chez Gabriels J. (Bree)
Kurt chez Ignoul H. (Dilsen)
Anja chez Mentens W. (Koersel)
Andrea chez Olaerts L. (Genk)
Dirk chez Theunissen A. (Genk)

FLANDRE OCCIDENTALE

Mariska chez Soens J. (St-Eloois-Winkel)
Kenneth chez Neiryck R. (Ostende)
Curd chez Debacker F. (Ostende)
Stefan chez Deman E. (Bruges 1)
Isabelle chez Lernout W. (Geluwe)
Heidi chez Verschaeve N. (Bruges 2)

Mariages

ANVERS

Vorsselemans L. a épousé Mlle Verbraeken M.

FLANDRE ORIENTALE

Verdurme H. a épousé Mlle D'Haese L.
Van Driessche E. a épousé Mlle Baert M.
Dick E. a épousé Mlle Dick N.
Van De Velde R. a épousé Mlle De Corte A.
Van Caenegem M. a épousé Mlle Buyle M.
Vergucht E. a épousé Mlle De Zitter N.

HAINAUT

Crepez L. a épousé Mlle Hebrant Cl.
Sikora M. a épousé Mlle Santangelo A.
Cuvelé J.-Cl. a épousé Mlle Berlemont F.
Charon A. a épousé Mlle Quewez H.
Walraeve J.-Cl. a épousé Mlle Collet J.
Duchêne R. a épousé Mlle Bernard M.-L.

NAMUR-LUXEMBOURG

Gobiet Chr. a épousé Mlle Dardenne Cl.
Genicot A. a épousé Mlle Pastori G.

LIEGE

Mokosinski St. a épousé Mlle Popowski A.

BRABANT

Dewit A. a épousé Mlle Van Horenbeeck M.
Lemaire W. a épousé Mlle Timmermans V.
De Saeger P. a épousé Mlle Verpaest G.
Bauwens A. a épousé Mlle Boeykens M.
Vanderstappen H. a épousé Mlle Haverals E.

LIMBOURG

Gielen J. a épousé Mlle Cornelis L.

FLANDRE OCCIDENTALE

Sinnaeve D. a épousé Mlle Waeyaert Chr.

LIMBOURG

Meuwis H., chef piocheur 27

FLANDRE OCCIDENTALE

Bearelle G., conducteur AB 43
Naassens R., ouvrier semi-qualifié 37

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

Age

HAINAUT

Joly L., contrôleur 52

BRABANT

Rubais E., receveur 47

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Van Herck A, chef d'équipe 80
Van Mechelen V., chef receveur 71
Maes H., conducteur AR 69
Krois J., piocheur 76
Verstraelen J., conducteur élect. 72

FLANDRE ORIENTALE

Gysels A., ouvrier qual. 1e cl. 71
Germeyns O., receveur 77

HAINAUT

Mainil N., conducteur élect. 68
Hoyez L., piocheur 71
Michel A., conducteur élect. 67
Fontaine R., piocheur 80
Lagneau O., ouvrier qualifié 71

NAMUR-LUXEMBOURG

Rambot J., surveillant V.T. 2e cl. 81

LIEGE

Reul J., ouvrier qualifié 65
Kruyts L., receveur 75
Ferette D., conducteur élect. 65
Nys H., conducteur élect. 85
Bertrand M., ouvrier qual. 1e cl. 72
Wijnen A., manœuvre 60
Knapen J., conducteur élect. 79
Hoyon J., ouvrier qual. 1e cl. 79

BRABANT

Poedts J., manœuvre 91
De Vroegh E., conducteur élect. 80
Ringoer J., conducteur élect. 88
Van Hemelrijck P., conducteur élect. 83
Herzeel J., piocheur 80
Van Schel L., conducteur élect. 89
Guns Ch., receveur 75
Salle G., ouvrier qual. 1e cl. 67

LIMBOURG

Schroeders J., piocheur 88

FLANDRE OCCIDENTALE

Durnez C., receveur 68
Verfaillie J., freineur 82

Agents des groupes mis à la pension

Mois de juillet-août 1972

Années
de service

ANVERS

Sempels L., receveur 47
Dujardin M., chef de mouv. 2e cl. 42
Baemans J., ouvrier qualifié 38
Claessen K., ouvrier qualifié 27

FLANDRE ORIENTALE

Baert M., commis 49
Lybaert M., moniteur 43
Van Aerde H., receveur 24

HAINAUT

Gesel P., premier contrôleur 47
Ljubas P., ouvrier qualifié 42
Sente L., receveur 35
Bayot Fr., conducteur élect. 29
Bertouille V., ouvrier qualifié 25

NAMUR-LUXEMBOURG

Jentgen C., contrôleur 41

LIEGE

Pirotte L., ouvrier semi-qualifié 42
Bollinne A., ouvrier qualifié 36
Malpats G., ouvrier d'élect. 30
Martens M., conducteur AB 28
Mestrez E., receveur 15

BRABANT

Vanderhaegen J., commis 43
De Koster P., receveur 41
Coperloos S., receveur 41
Deschuyffeleer E., receveur 39
Van den Bruel J.B., contrôleur 38
Snyers H., receveur 38
Ons J., commis 38
Lauwens Ph., chef receveur 36
Leclercq J., ouvrier qualifié 32
Dupont C., ouvrier qualifié 28

Administration Centrale

Mme Debiolles, dactylo, a été mutée à sa demande, au Groupe de Namur et promue au grade de commis. D'autre part, sont entrés en service : — le 16 juillet dernier, Mlle MC Fontaine, dactylo; — le 1er août, M. Vlayen, dessinateur-expéditionnaire (Direction T).

Nous leur souhaitons la bienvenue et une prompt adaptation.

MISES A LA RETRAITE

M. EDOUARD FINET INSPECTEUR PRINCIPAL

Le 1er septembre 1972, M. Edouard Finet, inspecteur principal à la Direction T, a atteint l'âge de 65 ans.

Il a débuté le 1-4-1930, comme dessinateur de matériel roulant. Successivement nommé sous-chef de bureau en 1944, chef de bureau en 1946, il fut promu inspecteur principal en 1957.



Pendant la première partie de sa carrière, il a activement participé à l'étude de plusieurs séries de motrices électriques et, plus tard, il a été une des chevilles ouvrières de la standardisation des autobus.

Ce Borain calme était estimé par ses supérieurs, Nos Vicinaux lui souhaite une longue et heureuse retraite.

M. FREDERIC BOSCHMANS

Frédéric Boschmans (Jules pour les collègues et amis) est entré en service le 29-12-30 au groupe du Brabant. Nommé contrôleur le 1-3-1947, il fut promu chef de mouvement de 2ème classe en 1959. Transféré au service des Assurances, à l'Administration Cen-



trale, avec le grade de rédacteur, M. Boschmans vient d'y terminer sa carrière.

Nous lui souhaitons une bonne évolution de son état de santé et une heureuse retraite.

Flandre Orientale

M. MAURICE BAERT PREND SA RETRAITE

APRES UNE CARRIERE DE 49 ANS

M. Baert avait à peine 16 ans lorsqu'il entra aux Vicinaux le 27 juin 1923.

Après avoir passé un an au dépôt de Gand-Heirnisse, il fut désigné pour le dépôt de Kalken, qui à l'époque, était relativement important. Il y fut mis au travail comme peintre et ensuite comme magasinier.



Transféré à l'atelier de Destelbergen, il s'occupa entre autres du pointage; il y obtint sa nomination de commis auxiliaire le 1er janvier 1946 et celle de commis en 1950.

En 1960, il fut attaché aux bureaux de la Direction du Groupe où il s'occupait notamment de la tenue des statistiques.

Nos Vicinaux lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

Liège

LE DEPART DE M. SERVAIS J., CHEF DE SERVICE DE 2ème CLASSE

M. SERVAIS J., chef de service de 2ème classe, à Liège, vient d'atteindre l'âge de la retraite après une carrière de près de 49 années.

Le jeudi 31 août dernier, en fin de journée, cet événement fut fêté en présence d'une nombreuse délégation d'agents appointés.

M. LEBRUN, inspecteur technique, rappela la belle carrière vicinale du héros du jour. M. SERVAIS est entré en service le 19 novembre 1923 en qualité de jeune employé. Nommé commis de 1ère classe en 1945, il devint commis principal en 1946 et fut promu chef de service de 2ème classe en 1958.

Au nom des appointés du groupe, M. LEBRUN lui souhaite une longue et heureuse retraite.

Un magnifique cadeau fut ensuite remis à M. SERVAIS et des fleurs furent offertes à son épouse, présente à la réunion.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : L'arrière-saison a compensé quelque peu l'été « pourri » que nous avons eu, mais le soir tombe de plus en plus tôt et il faut, de nouveau, songer aux feux de signalisation.

CONDUCTEUR : Grâce aux tubes de néon, notre autobus est visible de loin.

B. : Assurément, mais ce qui importe, c'est que les automobilistes qui suivent ou se rapprochent d'un bus, dont la masse sombre est à demi-éclairée, sachent distinguer à tout instant, grâce au STOP rouge lumineux, que le conducteur a freiné ou va s'arrêter.

C. : Sur une route de campagne, non éclairée, l'automobiliste doit tout de même prendre un minimum de précautions; un bus éclairé, ça se voit et nos « Stop » aussi...

B. : à condition que ceux-ci ne soient pas couverts de boue séchée; et c'est précisément le cas pour votre bus.

C. : Je n'y ai pas pensé en prenant mon service, mais puisque nous voici arrivés à un arrêt, je vais les nettoyer.

B. : Vous avez de bonnes intentions et c'est très bien, mais de grâce prenez l'habitude, lorsque vous quittez votre véhicule, de couper le moteur; les instructions sont formelles à ce sujet.

C. : Oui, chef, vous avez raison, mais je ne pensais plus qu'au verre rouge de mon feu de signalisation.

B. : A propos de « verre », je suis entré, pendant les vacances, dans un des nombreux « pubs » anglais de la côte et j'ai vu au mur une pancarte assez amusante, en anglais bien entendu, qui disait à peu près ceci : « Si vous avez besoin de verres, allez chez l'oculiste, mais ne prenez pas les nôtres ! »

C. : Ça me rappelle qu'à Munich, pendant les Olympiades, les clients étrangers des « Bierstube » ont emporté, comme souvenir, une dizaine de milliers de pintes.

B. : Oui, dans ce même « pub » j'ai lu un conseil aux fumeurs : « Si le sol est couvert de mégots, utilisez, s'il vous plaît, nos cendriers ».

C. : J'aime aussi cette forme d'humour; les Anglais n'aiment pas les ordres et les « Défense de... », mais ils savent faire comprendre que certaines choses se font et que d'autres ne se font pas.

Championnat cycliste de Belgique 1972 pour le personnel de la S.N.C.V.

DIXMUDE

Le championnat fut couru, cette année, en deux séries : les agents de plus de 35 ans ne devaient parcourir que 35 km, tandis que pour ceux de moins de 35 ans l'épreuve comportait 66 km.



M. Etienne Farazijn, champion des plus de 35 ans.

Les multiples démarches effectuées par le Cercle amical du personnel S.N.C.V. de Dixmude-Furnes permit de récolter un grand nombre de prix et d'enregistrer l'inscription de 32 coureurs de plus de 35 ans et de 45 de moins de 35 ans.

Chez les plus anciens, ce fut le champion sortant, Etienne Farazijn, qui marqua de son empreinte le déroulement de la course : il prit la direction dès le premier tour et la conserva jusqu'au bout; il augmenta progressivement son avance pour franchir finalement la ligne d'arrivée 1'35" avant les autres.

Chez les plus jeunes, la lutte fut beaucoup plus dure. Ici ce fut le champion Gilbert Farazijn qui s'efforça immédiatement de prendre le contrôle de la course. Lors d'une échappée, au quatrième tour, on le vit partir en compagnie de six fuyards, parmi lesquels José Balcaen et André Brams. A mi-course environ, José Balcaen courut seul en tête pendant trois tours, mais Farazijn et Brams purent rejoindre le fuyard.

A l'avant-dernier tour, Farazijn subit une crevaison et cela se termina par un sprint à deux, qui fut gagné par

José Balcaen, de Courtrai. Soulignons que le nouveau champion a déjà parcouru cette année 21.000 km, notamment Paris - Munich, Paris - Brest et le Tour de Belgique.

RESULTAT (catégorie des plus de 35 ans)

1. E. Farazijn (Dixmude)
2. E. Van Kerckhove (Asse)
3. R. Van Oppré (Koersel)
4. J. De Gasperi (Charleroi)
5. G. Deprez (Ostende)

Le plat en étain pour les deux coureurs les mieux classés fut gagné par Dixmude. La coupe pour le plus vieux participant revint à François Maurice (Tielt-Brabant).



M. J. Balcaen, champion des moins de 35 ans.

RESULTAT (catégorie des moins de 35 ans)

1. J. Balcaen (Courtrai)
2. A. Brams (Tielt-Brabant)
3. G. Farazijn (Dixmude)
4. J. Van de Woestijne (Waasmunster)
5. R. Ramman (Bruges)

Le plat en étain pour les coureurs les mieux classés fut attribué à Tielt (Brabant). La coupe de challenge, offerte au dépôt ayant les coureurs les mieux classés dans les deux courses, revint à Dixmude pour une durée d'un an.

Actes de probité

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.

ANVERS

Dépôt d'Oostmalle : Verbercht F. (1.542 F).
Dépôt de Tjalkstraat : Van den Bosch J.B. (1.350 F).
Dépôt de Turnhout : Verdonck E. (500 F et bracelet-montre), Mostmans J.B. (2.070 F).

HAINAUT

Dépôt de Charleroi : Lycops R. (3.860 F), Garin C. (bracelet argent), Remy L. (collier de perles), Dubois R., (bracelet en or), Babellaine E. (radio portable), Scory A. (bracelet en or), Siot G. (chèque de 3.252 F), Moreau J. (2.400 F), Dubois R. (broche).
Dépôt de Châtelet : Steiner Fr. (1.000 F).
Dépôt d'Eugies : Decany (27.000 liras).

Dépôt d'Anderlues : Durant J. (500 F).
Dépôt de Trazegnies : D'Aoust R. (bracelet en or), Mal E. (1.106 F).
Dépôt de Jumet : Collard M. (1.540 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Renard L. (1.830 F), Thiry L. (1.450 F), Potemberg J. (20.000 F).
Dépôt de Mariembourg : Magain A. (5.012 F et 20 DM).
Dépôt de Florennes : Martinet R. (12.000 F), Henrard M. (1.020 F).
Dépôt de Wellin : Hesbois (8.000 F et monnaies étrangères).
Dépôt d'Andenne : Delannoy L. (741 F).

LIEGE

Dépôt d'Eupen : Vleeschouwer J. (montre de dame).
Dépôt d'Omal : Volont G. (7.521 F).
Dépôt de Rocourt : Renotte (1.049 F).

BRABANT

Dépôt de Louvain : Podoor A. (1.200 F), Buelens M. (595 F), Geens V. (4.785 F).
Dépôt de La Roue : Van Hassel (1.216 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Courtrai : Dennekin M. (2.000 F), Lernout W. (570 F), Voogd M. (horloge de pointage).

Dépôt d'Ostende : Hennebert H. (843 F), Cys Y. (754 F), Finaut Ch. (2.400 F), Debaerdemaecker P. (750 F), Lemarcq D. (2.000 F), Devriese E. (cassette de musique), Schruers M. (1.071 F), Vancoillie R. (969 F), Gesquiere Fr. (guitare), Verstraete M. (500 F).

Dépôt de Knokke : Dumon J. (920 F), Deetens R. (90 FF), Vanzandweghe F. (appareil photographique), Van den Berghe R. (1.700 F, 10 FF, 15 florins et 20 livres anglaises).

Les 4000 jours sans accident de l'équipe n° 12 de Liège



Service Général de la Sécurité, M. LEFEVER, Inspecteur principal adjoint, les différents chefs de service et Mlle COBRAVILLE, assistante sociale.

Après l'apéritif, M. LEBRUN, Chef de la Sécurité, souhaita la bienvenue à l'assistance, fit le point de la situation, puis rappela que, pour 1971, le groupe a remporté le trophée « Comte Louis de Lichtervelde » et est, pour la troisième fois, vainqueur de la grande campagne « Ordre ». Il félicita ensuite les lauréats du jour et souhaita à tous de conserver un souvenir agréable de la fête.

M. FOLLON, Inspecteur principal adjoint, représentant le Service Général de la Sécurité, prit ensuite la parole pour féliciter chacun de la nouvelle performance qui vient s'ajouter au long palmarès déjà enregistré par le groupe de Liège dans le domaine de la prévention des accidents.

Après avoir rappelé que toute œuvre humaine, quelle qu'elle soit, est perfectible, M. FOLLON traita du comportement humain dans les circonstances du travail et termina en affirmant sa foi en de futures performances.

Un film cinématographique de long métrage fut ensuite projeté.

Après ce divertissement, M. BARBIER dit toute sa satisfaction aux membres de l'équipe à l'honneur et leur fixa un nouveau rendez-vous dans 1.000 jours.

M. HENRARD, Directeur des Services Techniques, prit alors la parole pour louer particulièrement l'esprit d'équipe qui permit d'atteindre le résultat fêté. Il poursuivit en faisant l'historique des diverses étapes ayant abouti à la modernisation de l'atelier de Liège (Saint-Gilles) et en rappelant les différents moyens mis successivement en œuvre pour lutter contre les accidents du travail, notamment les réunions d'information et de formation du personnel de maîtrise et la construction d'appareillages spécialement étudiés au point de vue de la sécurité.

Ce fut ensuite le défilé des lauréats à qui M. BARBIER remit un cadeau-souvenir et quelques douceurs pour la famille.

Un représentant de l'organisation syndicale tint à remercier la direction et s'associa à l'hommage qui avait été rendu aux agents à l'occasion du succès remporté.

La séance se termina par un goûter pendant que des haut-parleurs diffusaient de la musique.

Le 4 juin dernier, le service T/Ateliers a fêté, au dépôt de Liège (Saint-Gilles), les 4.000 jours sans accident chômant atteints par l'équipe n° 12, équipe constituée par une partie du personnel de l'atelier de Liège Saint-Gilles et par le personnel du centre d'entretien de Bassenge.

Autour de M. HENRARD, Directeur des Services Techniques, étaient réunis M. BARBIER, Ingénieur en Chef, MM. FOLLON et TISSEN, représentants du



Les agents Ruth et Simonon ainsi que leurs épouses assistaient à la fête.



Les agents Douven et Maka ainsi que leurs épouses étaient présents.

Groupe Namur- Luxembourg

**L'équipe n° 4
(atelier d'Andenne)
a fêté ses 3000 jours
sans accident
chômant**



C'est à Vedrin, près de Namur, que se sont réunis, le 23 septembre dernier, une centaine d'agents de l'atelier d'Andenne, avec leur famille, pour fêter cette remarquable performance.

A la table d'honneur avaient pris place : M. Barbier, Ingénieur en Chef, M. Botton, Chef de Groupe; MM. Follon et Tissen, du Service Général de la Sécurité; M. Lefever, Inspecteur principal adjoint; M. Sulbout, Ingénieur Technicien; M. Maris, Chef d'atelier, et divers Chefs de Service.

M. Gemine, Chef de Sécurité du Groupe, fit l'historique de ce record, le premier du genre enregistré dans les provinces de Namur et de Luxembourg et qui leur fait atteindre la première place au classement des services des ateliers de la S.N.C.V.

» Le 22 novembre 1966, dit-il, » vous avez atteint le chiffre record » de 1.000 jours sans accident de » travail avec chômage et vous » avez continué vos efforts pour » arriver, le 18 août 1969, à 2.000 » jours.

» Et puis, jour après jour, vous » avez persévéré dans la même » voie et, le 14 mai 1972, le cap des » 3.000 jours sans accident chô- » mant est franchi, et cela malgré » les risques plus grands que pré- » sentaient les travaux de l'atelier » et la venue en service de nom- » breux jeunes compagnons de tra- » vail, non encore formés à l'esprit » vicinal de sécurité. »

M. Gemine souligna encore l'agrément d'avoir travaillé pendant plus de 8 ans sans qu'un seul

membre de l'équipe ait subi un accident chômant.

M. Follon, Inspecteur principal adjoint, remercia d'abord spécialement M. Barbier pour son esprit de compréhension envers les problèmes de sécurité. Il continua, en invitant chacun à adopter un « comportement prudent » dans les circonstances du travail et il forma le vœu que cette fête soit pour les agents d'Andenne un nouveau stimulant pour l'action préventive.

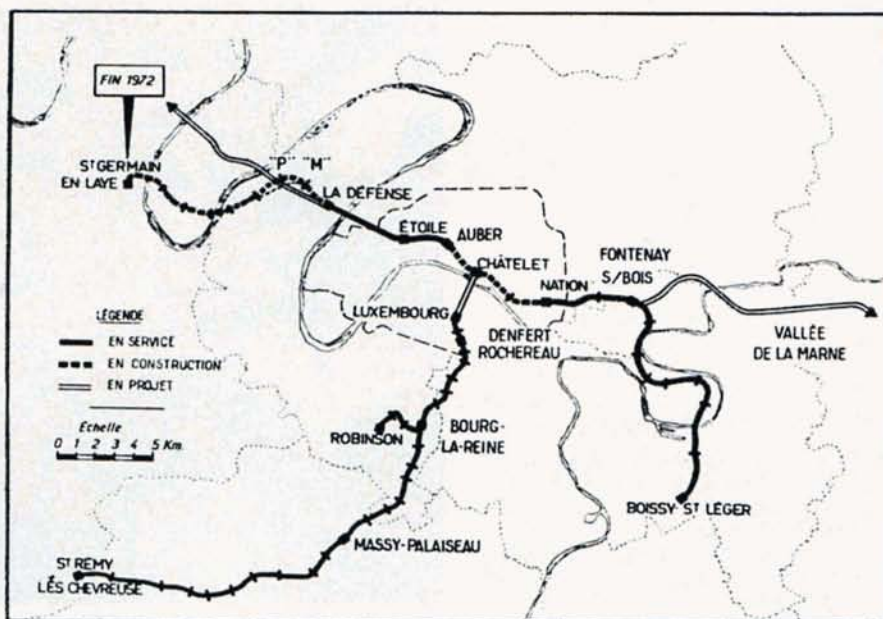
La séance de variétés qui suivit, fut animée par la troupe du Cabaret de la Clef des Champs et fut appréciée de tous.

Après une pause, M. Barbier, Ingénieur en Chef, prit alors la parole. Il rappela que l'équipe n° 4 comprenait tout l'atelier d'Andenne au grand complet, et qu'il était remarquable qu'un ensemble d'agents de tous âges et de tous métiers ait pu connaître un résultat aussi brillant. Il remercia tous les membres du Comité de Sécurité, et spécialement Monsieur Grégoire pour ses initiatives et propositions en faveur de la sécurité durant la transformation de l'atelier.

Ce fut alors la remise d'un cadeau-souvenir; ensuite l'agent Claude Libin, au nom de tous ses camarades, remercia la direction pour l'agréable après-midi passée en famille « vicinale ».

Enfin, chacun fut invité à participer au buffet froid, présenté sous une nouvelle formule et qui remporta tous les suffrages.

A 100 km/h par-dessous Paris, avec le réseau express régional (R.E.R.)



Transporter près de six millions de voyageurs chaque jour ouvrable, dont quatre millions par métro, telle est la tâche à laquelle doit faire face la Régie Autonome des Transports Parisiens (R.A.T.P.) qui dessert ce qu'on peut appeler le grand Paris, une agglomération de plus de huit millions d'habitants.

Le développement du Métro parisien était pratiquement arrêté depuis la première guerre mondiale et près des trois quarts du matériel datent d'avant 1938.

Aussi, la R.A.T.P. doit-elle non seulement rattraper des retards importants mais aussi concevoir et mettre en place les infrastructures qu'impose la croissance continue de la région parisienne qui pourrait compter 14 millions d'habitants en l'an 2.000.

Certaines lignes du Métro ont été modernisées, la capacité de transport a été augmentée, plus de 800 voitures neuves ont été mises en service depuis 1963 et néanmoins la surcharge est encore excessive aux heures de pointe.

Mais moderniser les équipements ne suffit plus; il faut ajouter de nouvelles réalisations.

D'où la création d'un Réseau Express Régional (R.E.R.).

Les techniciens de la R.A.T.P. ont établi que Paris a besoin d'un nouveau réseau de 260 km, à grande vitesse; la première réalisation comporte une transversale est-ouest, de Boissy-St-Léger à Saint-Germain-en-Laye (voir carte). Pour comprendre le rôle et le tracé du R.E.R., il faut se rendre compte que dans la traversée de Paris, le R.E.R. se situe **au-dessous** de l'ancien métro.

Les travaux exécutés en deux ans, depuis l'inauguration de la première section ETOILE - LA DEFENSE le 22 février 1970, sont absolument remarquables à tous points de vue et le visiteur compétent doit reconnaître que c'est là, indubitablement, le transport en commun de l'an 2.000.

L'inauguration de la deuxième section ETOILE - AUBER eut lieu en novembre 1971. Ainsi, actuellement le R.E.R. relie, à l'ouest, le centre de Paris au nouveau quartier d'affaires de la DEFENSE avant d'atteindre, à la fin de 1972, Saint-Germain-en-Laye; à l'est la liaison AUBER - NATION est prévue pour 1977. A cette époque de Boissy-St-Léger à Saint-Germain, le R.E.R. permettra de traverser les 50 km de l'agglomération parisienne en 50 minutes.



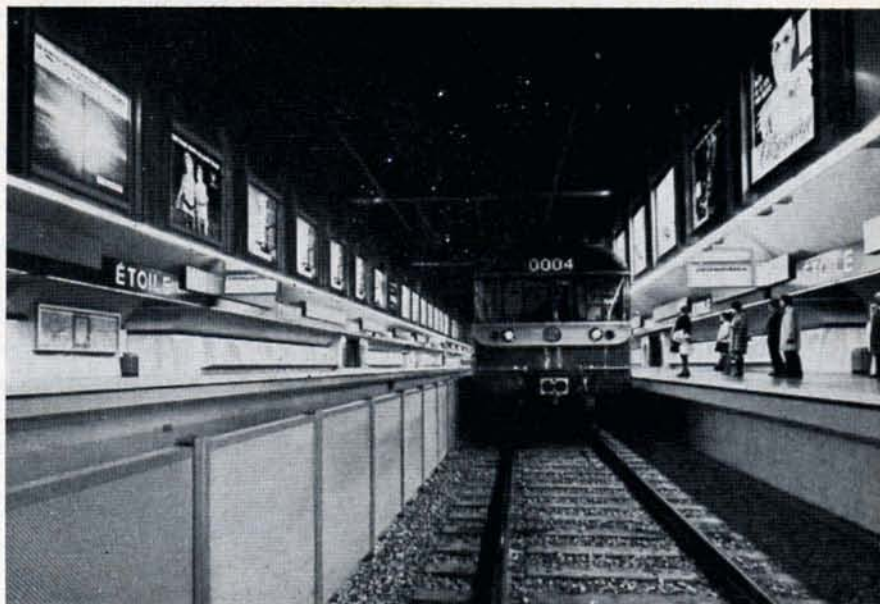
Station « Auber »

Vue générale de la salle des échanges. Cette salle, dont la voûte a 24 mètres d'ouverture, comporte à ses deux extrémités et en son centre des mezzanines, elle permet les communications entre le RER, les stations « Opéra » et « Havre-Caumartin » de 4 lignes de métro, les grands magasins (accès directs) et le quartier.

Station « Charles de Gaulle - Etoile »

Vue d'un quai avec une rame en station. Construite à 25 m de profondeur, cette station est longue de 225 m et sa voûte a 21 m d'ouverture.

Les panneaux publicitaires sont placés exclusivement en suspension continue au-dessus des quais.



LA SECTION ETOILE - LA DEFENSE

Cette section du R.E.R. fut accessible au public dès le 22 février 1970; elle constitue le premier tronçon de la ligne Paris - St-Germain-en-Laye. La gare de départ est l'Etoile, sous l'Arc de Triomphe; la distance de 5 km est parcourue en 4 minutes. La cadence des rames se présente ainsi :

aux heures d'affluence : 4 minutes,
aux heures creuses : 7 minutes et demie,
après vingt heures : 10 minutes.

La station Etoile, située au-dessous des tunnels des lignes nos 1, 6 et 2 du réseau urbain de métro, a 225 m de longueur.

Trente-trois escaliers mécaniques facilitent le déplacement dans une dénivellation de 24 m par rapport au sol. La traversée de la Seine s'est faite en aval du pont de Neuilly à l'aide de 7 caissons longs de 21 à 35 m et pesant environ 2.500 T chacun.

L'ouvrage du terminus de la Défense à 4 voies a été creusé à ciel ouvert dans une immense fouille exécutée devant le Palais des Expositions.

Un spectacle étonnant attend d'ailleurs le voyageur qui, arrivé à « La Défense », remonte à la surface. Il débouche sur un immense « parvis », grande esplanade dallée de marbre et réservée aux piétons. Derrière lui, il a le Pavillon des Expositions (qui a les mêmes usages que le palais du Centenaire à Bruxelles); devant lui, il distingue, au loin, l'Arc de Triomphe. Mais tout à l'entour de ce vaste espace s'élèvent des tours; elles sont baptisées Esso, Nebel, Aquitaine, Europe, E.D.F., celles-ci ne dépassent pas trente étages alors que la tour FIAT en construction aura 58 étages et 180 mètres de hauteur. C'est un Manhattan français qui est désormais, grâce au R.E.R., à moins de 5 minutes du centre de Paris.

Ajoutons que les milliers de navetteurs du Grand Paris, trouvent, au Rond-Point de la Défense, 10 lignes d'autobus les menant vers Rueil, Nanterre, Argenteuil etc...

LA SECTION ETOILE - AUBER

La Station AUBER

Dès novembre 1971, les voyageurs ont pu accéder directement de la place de l'Opéra à la salle d'échanges de la station Auber. Celle-ci est située au cœur de Paris, dans le triangle Saint-Lazare - Opéra-Madeleine, et est relié par des couloirs aux six lignes de métro urbain passant aux stations Saint-Lazare, Havre-Caumartin et Opéra ainsi qu'à 20 lignes d'autobus.

La station Auber, par ses dimensions inhabituelles, a étonné le public parisien comme les spécialistes des transports en commun. Pour constituer les trois niveaux de la station, deux planchers ont été construits; il n'y a pas

moins de 4 km de couloirs pour le cheminement des usagers, 73 escaliers mécaniques, 15 ascenseurs de grande capacité.

Certains escaliers mécaniques sont de type nouveau : il s'agit d'escaliers à paliers inférieurs allongés, assurant à la fois l'élévation des voyageurs et, en palier, leur translation comme le ferait un trottoir roulant. C'est ainsi que l'appareil assurant la sortie, du côté de la rue Charras, fonctionne comme un trottoir roulant sur une longueur de 15 m et celui desservant la mezzanine sur une longueur de 11 m. On pourrait dire que la seule chose qui puisse freiner le passage des 800 voyageurs à la minute, c'est l'agréable environnement !

« C'est comme si nous nous trouvions dans le foyer d'un théâtre » écrivait « Le Figaro », mais alors d'un théâtre résolument moderne, disposant d'une climatisation, de murs décorés de mosaïques aux tons ravissants, avec des sols recouverts de tapis de caoutchouc anti-bruit, ainsi que de sièges et de bancs en matière synthétique ou en marbre blanc ou noir.

REFLECHIR AVANT DE COMPARER

Le voyageur qui prend place à l'Etoile ne peut manquer de remarquer que, par les portes coulissantes, 4 ou 5 personnes peuvent entrer de front. Puis, quand il voit ce convoi filer en quelques secondes à du 100 km/h, quand il constate les dimensions de la gare souterraine et les commodités offertes, il ne peut formuler qu'un jugement admiratif.

S'il s'agit d'un Bruxellois, il sera tenté d'établir des comparaisons avec son pré-métro. Or, il faut se rendre compte qu'à l'échelle de la Belgique, un réseau R.E.R. le mènerait de Bruxelles à Alost et même à Malines. C'est autre chose qu'un métro classique, c'est beaucoup plus qu'un super-tramway en tunnel, c'est un chemin de fer électrique disposant d'un matériel hors pair, conçu pour le transport massif avec des points d'arrêt suffisamment espacés, pour permettre des vitesses de 100 km/h.

Bref, le R.E.R. est une réalisation de haute valeur technique, que ce soit sur le plan du traitement des terrains à 36 mètres sous le sol ou par les dimensions inhabituelles des stations.

Au point de vue esthétique, des architectes de génie ont réalisé des éléments fonctionnels qui mettent en valeur un environnement gai, sympathique et confortable, par l'utilisation notamment de pastilles d'émail vitrifié de diverses couleurs, d'un intense éclairage indirect, par l'emploi d'acier inoxydable et de polyester multicolore, sans oublier la climatisation avec ventilation au niveau des voies.



Station « Nation »

Vue générale des quais.

Située à 25 m de profondeur (niveau du rail), cette station est longue de 225 m et sa voûte a 25 m d'ouverture.

La voûte est revêtue d'une peinture saumon constellée de billes de verre; 120 projecteurs permettent des jeux de lumière sur cette voûte.

VERS 1978

Le réseau Express possède actuellement trois antennes dont aucune n'est encore complète. Nous avons décrit le trajet La Défense - Etoile - Auber. Depuis le 1er octobre 1972, cette section a encore plus d'importance puisqu'elle a été prolongée jusqu'à l'université de Nanterre et que, de là, les trains bleus du R.E.R. empruntent, en surface, les voies de l'ancienne ligne SNCF jusqu'à Saint-Germain-en-Laye situé à 20 km du centre de Paris.

A l'est de Paris, la section de Nation à Boissy-St-Léger,

en grande partie en surface avec seulement 2,5 km en souterrain, est utilisée depuis 1969 (19 km, 11 stations).

La ligne existante de « Sceaux », entre St Remy - la Chevreuse et la station Luxembourg à Paris (36 km, 29 stations) sera prolongée jusqu'à la station Châtelet; elle y rejoindra, en 1978, les sections venant d'Auber et de Nation.

Un premier objectif sera alors acquis: les voyageurs pourront atteindre directement le centre de Paris au départ de quelque 50 stations de la banlieue sud-est et sud-ouest.

LES LONGUES CARRIERES



J. Balemans

Entré en service le 8-5-1928, il a terminé sa carrière comme ouvrier qual. à Anvers.



J. Vanderhaegen

Entré en service le 12-4-1929, il a terminé sa carrière comme commis à Anderlecht.



C. Jentgen

Entré en service le 1-9-1929, il a terminé sa carrière comme contrôleur à Namur.



M. Lybaert

Entré en service le 1-7-1929, il a terminé sa carrière comme moniteur à Destelbergen.



J. De Houwer

Entré en service le 2-5-1929, il a terminé sa carrière comme brigadier à Kessel-Lo.



L. Pirotte

Entré en service le 7-6-1923, il a terminé sa carrière comme ouvrier semi-qual. à Liège.



P. De Koster

Il a débuté le 9-5-1931 et a été mis à la pension comme receveur à Wemmel.



E. Deschuyffeleer

Il a débuté le 15-1-1930 et a été mis à la pension comme receveur à Leerbeek.



P. Ljubas

Il a débuté le 2-4-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Charleroi.



R. Naassens

Il a débuté le 6-7-1925 et a été mis à la pension comme ouvrier semi-qual. à Ostende.



E. Thollebeke

Il a débuté le 20-3-1935 et a été mis à la pension comme 1er contrôleur à La Roue.



C. Bearelle

Il a débuté le 19-7-1929 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Courtrai.



L'information visuelle dans les transports en commun

LE LANGAGE DES SYMBOLES

Toutes les tentatives de créer un langage international ont pratiquement échoué, probablement parce qu'aucun pays ne veut abandonner sa propre langue.

Cependant, aujourd'hui, dans des milieux très divers, un moyen international nouveau d'expression commence à se répandre : le langage silencieux des symboles graphiques.

Ses plus ardents promoteurs croient que les symboles pourront renverser les barrières formées par les quelque 5.000 langues et dialectes répandus à travers le monde. Ils disent que les signes sont plus efficaces que les notes parce qu'ils prennent moins de place et qu'étant rapidement compris de tous, ils contribuent à la sécurité.

Aujourd'hui, des produits peuvent être expédiés, par bateau ou par air, tout en étant protégés; par exemple, les symboles reproduits ci-dessous donnent comme instructions aux transporteurs, de les garder « gelés » ou de les conserver « au sec »; de même, une affichette montrant un verre brisé signifiant « fragile ». sera comprise dans tous les pays.



Les gens eux-mêmes pourront très bien voyager sans connaître de langues étrangères. Un voyageur descendu à Moscou peut prendre possession de ses bagages, trouver une banque, un taxi et un hôtel sans parler un mot de russe.

Actuellement, aucun conducteur d'automobile ne se trompera en voyant les symboles gravés sur les boutons poussoirs prévus sur les tableaux de bord des voitures, pour actionner les phares ou les essuie-glaces. Un aspect intéressant de l'utilisation de « pictogrammes » (1) réside dans le fait que ces dernières années, on a constaté que des constructeurs

(1) Il s'agit d'un mot nouveau composé d'un mot latin et d'un mot grec (pictus adj. latin signifie peint et le mot grec gramma : lettre, tableau.
Il aurait mieux valu s'en tenir au mot « idéogramme », qui signifie : exprime l'idée et non les sons du mot représentant cette idée. (dict. Larousse)

de tracteurs, de camions ou de machines-outils ont adopté des inscriptions similaires en lieu et place des instructions écrites permettant ainsi, sous toutes les latitudes, à des hommes ou des femmes illettrés, d'augmenter leur standing de vie en devenant des conducteurs de machines. N'oublions pas qu'il y a dans le monde 800 millions d'illettrés.

AUX CHEMINS DE FER

Les grands chemins de fer ont mis au point, depuis 7 ans déjà, une série impressionnante de pictogrammes dont l'emploi commence à se répandre pour la plus grande satisfaction des usagers.

C'est en effet, le 1er juin 1965, qu'eut lieu une première présentation au Siège de l'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.), à Paris, sous la présidence du regretté, M. Louis ARMAND.

L'accent fut mis sur l'importance de ne pas disperser les efforts et d'adopter une série de pictogrammes uniformes.

En tête de page, quelques pictogrammes très connus qui sont utilisés par plusieurs sociétés européennes de chemins de fer.

AUX CHEMINS DE FER VICINAUX

Sur les dernières séries d'autobus mis en service par notre société, l'utilisation de « pictogramme » a permis de résoudre élégamment le problème de l'identification des différentes commandes des appareils de conduite.

Une photo, parue dans le numéro 155 (décembre 1971) de notre revue, montre les symboles qui permettent d'identifier les appareils disposés sur le tableau de commande latéral.

La photo ci-dessous du boîtier de contrôle et de signalisation donne également un exemple d'application des « pictogrammes ».

