

BRUGGÉ X

G.P.P./4/340

nos VICINAUX

Bi-mensuel n° 240 janvier - février '86



Eh oui, voici déjà 40 ans que, tous les deux mois, paraît notre journal d'entreprise. Le premier «Nos Vicinaux» est sorti de presse en février 1946 : il succédait à «Trait d'Union», modeste bulletin photocopié, distribué aux agents de l'Administration Centrale qui accomplissaient leur service militaire. «Trait d'Union» s'effaça lors de la naissance de son descendant.

LE PREMIER NUMÉRO

En première page, un éditorial précise les buts du journal : «Parler de notre Société Nationale, de sa fondation, de ses luttes, de son évolution, des auteurs de sa prospérité. Parler des travaux, des soucis, des espoirs de ses meilleurs serviteurs (...) Parler du métier, de la profession «vicinale». S'intégrer à notre vie laborieuse de tous les jours, augmenter l'intérêt au travail, la santé et la sécurité de tous, prendre part à nos joies et à nos peines en portant au premier plan de nos préoccupations les questions sociales».



Deux pages sont consacrées à «la vie vicinale», passant en revue la vie sociale de l'Administration Centrale et des Groupes d'exploitation.

Déjà à l'époque, la sécurité fait partie des soucis de la revue : on y relate un accident mortel du travail, avec les conclusions à en tirer, on y donne des conseils de prévention de l'incendie.

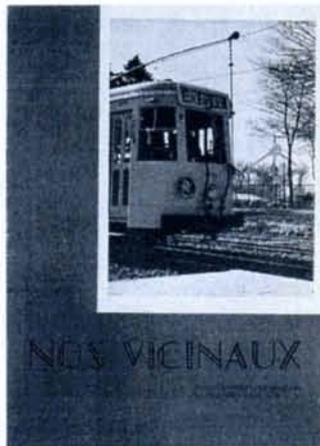
Cela n'empêche pas le rédacteur de nous proposer, en dernière page quelques nouvelles humoristiques.

Très vite apparut celui qui fut le vulgarisateur de la réglementation vicinale, le contrôleur Boudard, qui nous tint compagnie dès janvier 1947.

Continuons à feuilleter l'album : jusqu'en septembre 1947, «Nos Vicinaux» paraissait sur 8 pages au format de 31 x 22 cm. Il va se rétrécir de quelques centimètres mais passe à 12 pages, et dès lors la couverture s'orne d'une photo à thème vicinal. Depuis mai 1949, votre journal vous parvient en 16 pages.

UN NUMÉRO SPÉCIAL

Novembre 1950 : on inaugure le nouveau bâtiment de l'Administration Centrale : nous le voyons en construction, puis utilisé par divers services : en 35 ans, certains



d'entre nous sont encore reconnaissables, d'autres par contre... A ce propos, saviez-vous que nous n'avons pas toujours été installés au 14 de la rue de Science ? Nos premiers bureaux étaient installés de 1884 à 1892 au 9 de la rue de la Loi, qui avant sa démolition, était le 17a.

Les concours de sécurité apparurent également vers cette époque. En février 1949 nous trouvons les statistiques de l'année précédente : le taux de fréquence le plus bas pour cette année était celui du groupe

de Louvain — c'était à l'époque un groupe séparé — avec 24,6.

QUE POUVAIT-ON LIRE DANS LES ÉDITIONS DE CETTE ÉPOQUE ?

Prenons un numéro au hasard, par exemple celui d'octobre 1952.

La couverture représente la nouvelle gare de Mons, avec à l'avant-plan deux trams électriques des lignes 1 et 7. A cette époque, M. De Vos quittait le poste de Directeur général de la S.N.C.V. pour devenir Directeur général de la S.N.C.B. M. Hoens, Chef de groupe des deux Flandres, était nommé Directeur général.

Nous apprenons que les lignes de Clavier au Val-Saint-Lambert et de Furnes à Ypres sont passées à l'autobus ; que l'extension de Strombeek à Beauval du tram S «Nord - Strombeek» est mise en service. Un article du service de sécurité nous apprend les mesures prises pour améliorer la sécurité à l'atelier d'Eugies.

Les divers bureaux de la Direction régionale d'Anvers sont regroupés en un seul immeuble, Italiëlei, tandis que ceux de Louvain ont été reconstruits. M. Cuvelier, directeur du Groupe de Bruxelles, est fêté pour ses 25 ans de présence dans le Groupe.

A cette époque on inaugure la Jonction Nord - Midi de la S.N.C.B. : deux pages y sont consacrées.

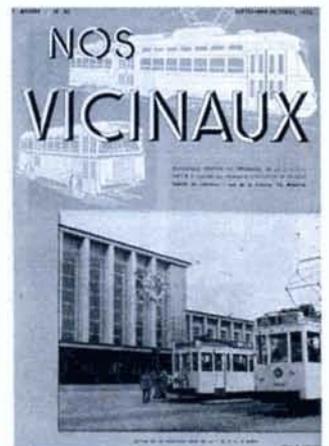
Continuons à évoquer, dans le désordre, l'actualité vicinale : en 1953 on monte des feux stop sur nos trams ; la même année apparaissent les motrices type S : nous en aurons bientôt 200. De temps à autre nous visitons une direction régionale, un dépôt (Sommes-nous venus chez vous ?). L'une ou l'autre ligne de tram passe à l'autobus.

1958 : L'ANNÉE DE L'EXPO

Dès 1956, «Nos Vicinaux» vous tenait au courant des grands travaux d'aménagement à Bruxelles, et de leur influence sur nos services : le

tunnel vicinal sous le site de l'Exposition, le viaduc du boulevard Léopold II, qui entraîne la création d'un parcours en boucle place Rogier, etc...

Le numéro de mars 1958 allait connaître une diffusion exceptionnelle. Il allait être distribué à tous les visiteurs de l'Expo. Nous y présentions nos statuts, notre organisation, notre évolution. Au centre, une carte de Belgique indique toutes nos lignes. En outre, tous les numéros de cette année sont consacrés à l'Exposition.



Cette année-là, un grand nombre d'agents avaient été recrutés pour la circonstance. D'autres passaient temporairement de l'atelier ou de la voie au mouvement, pour la durée de cette grandiose manifestation. Certains sont restés à la S.N.C.V., d'autres nous ont quittés.

Sautons quelques années : la couverture du numéro de juillet 1962 est consacrée au Musée de Schepdael que l'on vient d'inaugurer.

CENTIÈME NUMÉRO

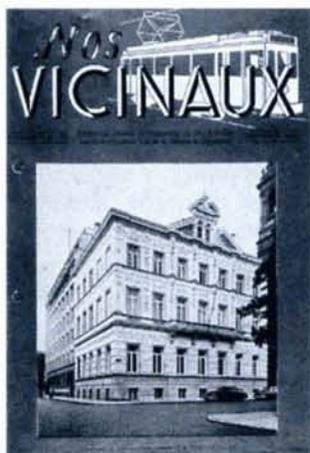
En 1962, c'est M. Hoens, notre Directeur général depuis dix ans, qui introduit ce numéro jubilaire. Témoin du passage des ans : ce même numéro annonce l'arrivée des bus Fiat série 2359 à 2408 et 2472 à 2496 : ils nous ont déjà quittés depuis longtemps.

En 1964 grande nouveauté : on installe les premiers abris vicinaux du modèle actuel, en

vicinale

matière plastique blanche et en verre.

Nous entrons dans notre vingtième année en 1965. Tout au long de l'année, les couvertures du journal suivront un thème : un chauffeur d'autobus voit dans trois miroirs des scènes de la vie vicinale. Ce principe des couvertures à thème reviendra plus tard.

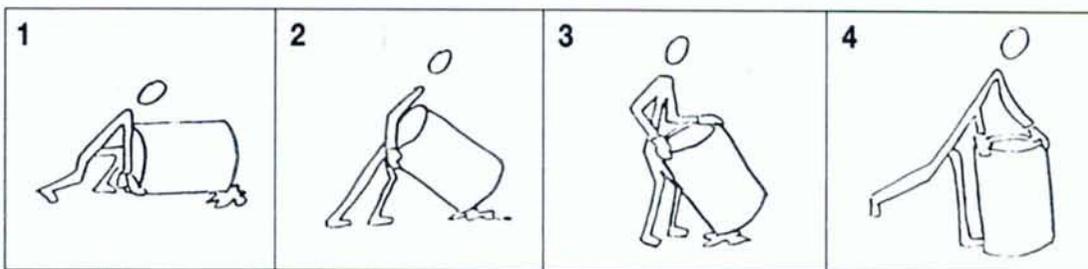


L'année suivante, la présentation du journal devient plus aérée, une plage de couleur apparaît pour souligner les titres. M. le Ministre Bertrand inaugure le bâtiment de l'Administration Centrale situé à front de la rue Belliard. La même année, «Zonnebloem» est inauguré, tandis qu'«Annette et Lubin» est à votre service dès 1967. En cette même année 1967, M. A. André, Président du Conseil d'Administration, ayant atteint la limite d'âge, cède son fauteuil à M. J. Storme. Et l'équipe Eupen - Warzée fête ses 2000 jours sans accident : félicitations à ceux qui encore à ce jour sont à la tête du classement !

En feuilletant les numéros, nous retrouvons les lignes de tram passées à l'autobus : Hal, Thuillies, Londerzeel, Anvers,...

Les remises de décorations succèdent aux fêtes de sécurité. On fête aussi ceux qui arrivent au terme d'une longue carrière... Nous nous retrouvons tous dans les pages de notre revue.

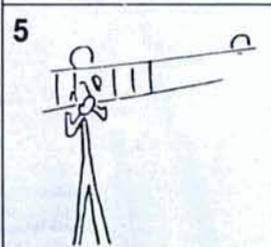
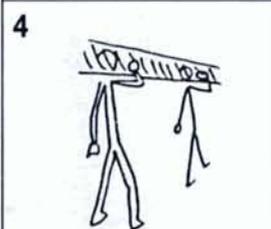
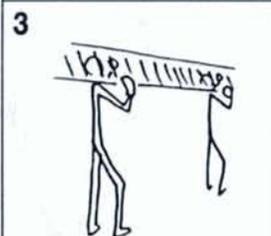
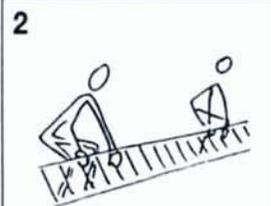
Dans le prochain numéro : 25 ans de parution — le Rail et la Route — le Temps du changement — vers le Centième Anniversaire.



FUT DE 200 L

PRÉVENTION DES ACCIDENTS DE MANUTENTION

ECHELLE



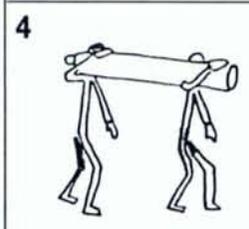
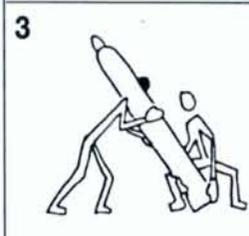
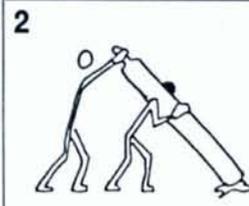
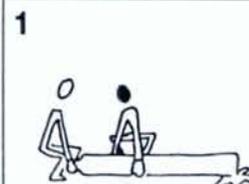
«En soulevant un fût d'antigel, l'agent ressentit une douleur dans le dos».
Cette relation d'un accident de travail n'est pas un fait unique. En 1984 le service des ateliers a enregistré 30 % d'accidents imputables à la mauvaise manutention.

Retenez ces quelques règles générales :

- 1. Tenez-vous près** de l'objet à soulever. Ayez un bon équilibre sur les deux pieds, qui seront écartés de chaque côté de la charge.
- 2. Accroupissez-vous**, encadrez quelque peu la charge. Tenez le dos droit, pliez les genoux.
- 3. Saisissez l'objet** avec fermeté, assurez-vous que votre prise ne va pas glisser.
- 4. Inspirez** : des poumons gonflés d'air permettent de mieux soutenir la colonne vertébrale.
- 5. Levez-vous** en redressant doucement les jambes : lorsque celles-ci sont droites, redressez le dos à la verticale.
- 6. Tenez l'objet** solidement contre le corps.

1985
N° 223 OBJECTIF
PRÉVENTION

CHARGE LONGUE



DISTINCTIONS HONORIFIQUES ...

... à l'administration centrale



*M. le Directeur général,
entouré ses Directeurs.*



*De gauche à droite :
1er rang :
MM. Hans, Delaby, Cludts, Neyens ;
2e rang :
MM. Van der Beeten, Knockaert,
Floers, Remy ;
3e rang :
MM. Bauters, Harmegnies.*

C'est le 2 janvier 1986 qu'eurent lieu la cérémonie traditionnelle du nouvel an et la remise des distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux ainsi que des décorations civiques pour 35 ou 25 années de service.

M. le Directeur général, entouré des Directeurs, a prononcé l'allocution suivante :

Mesdames, Messieurs, Chers amis,

Comme de coutume, je suis heureux de vous présenter mes meilleurs voeux de bonne année, pour vous-même, votre famille, vos amis et tous ceux qui vous sont chers.

Nous avons fêté en 1985 le 100e anniversaire de notre Société. A cette occasion, nous avons organisé deux expositions — l'une à Ostende, l'autre à Namur — et participé à différentes manifestations dans les grandes villes du ays. Nous avons également édité un livre : «Avancez s.v.p.» relatant cent ans d'histoire vicinale en Belgique et frappé une médaille commémorative.

L'événement marquant de cette année anniversaire s'est déroulé le 16 juillet lorsque S.M. la Reine Fabiola nous a fait l'honneur de nous rendre visite à Ostende, témoignant tout au long de cette visite du plus vif intérêt pour les diverses activités de notre Société.

En 1985 également, nous avons généralisé sur tout notre réseau l'emploi de la carte Z, testée favorablement pendant quatre ans dans quatre régions du pays. Parallèlement, nous avons mené une campagne de promotion commerciale, insistant sur le prix avantageux de ce titre de transport. Je suis fier de pouvoir vous signaler qu'en 1985, nous avons transporté 2,5 % de voyageurs en plus qu'en 1984. Je remercie tous ceux qui ont contribué à ce succès et je souhaite que ce résultat bénéfique se maintienne durant les prochaines années.

En 1986, nous commencerons à utiliser la carte Z magnétique qui va de pair avec l'obliérateur

électronique. Ce dernier collectant et mémorisant de multiples données concernant les voyageurs et leurs déplacements nous permettra d'améliorer davantage encore le service à la clientèle.

L'an dernier, je vous ai parlé des enquêtes et comptages effectués afin de mieux connaître les besoins de la population des régions que nous desservons ainsi que le flux des voyageurs sur nos différentes lignes. Les renseignements recueillis à cette occasion nous ont permis d'entamer la refonte de notre réseau. Commencée, en 1985, dans le groupe de Namur-Luxembourg, cette opération de longue haleine se continuera pendant plusieurs années.

Il y a quelques mois, nous avons créé une commission de l'informatique regroupant non seulement des représentants du service INFO, mais également des délégués tant des Directions de l'Administration centrale que des Directions régionales.

La mission impartie à cette commission est de dégager et de définir une méthode de travail rationnelle et efficace permettant d'optimiser davantage encore les services rendus par cet incomparable outil que constitue l'ordinateur.

En 1983, le Gouvernement a accepté d'étendre à la S.N.C.V., le bénéfice du soutien de la Promotion des Transports Urbains. Cette mesure, qui s'est traduite par un apport de 80 millions en 1984 et de 370 millions en 1985, améliore sensiblement notre situation en matière d'investissements. C'est ainsi que nous menons une étude visant à équiper tous nos autobus d'un appareil radio émetteur-récepteur, ce qui permettra aux conducteurs d'entrer directement en communication avec leurs dépôts. Il est, je pense, inutile de souligner les multiples avantages qui en résulteront pour les services de l'exploitation.

A la fin de l'année dernière, les secrétaires nationaux des deux grandes organisations syndicales nous ont fait obser-

ver qu'ils estimaient n'être pas suffisamment tenus au courant de la gestion de la société. Effectivement, contrairement aux Sociétés des transports intercommunaux, nous n'avons pas de Conseil d'Entreprise et les syndicats ne sont pas représentés au sein de notre Conseil d'Administration. Les renseignements concernant notre gestion sont communiqués, d'une façon semi-officielle, aux deux Secrétaires nationaux, à l'occasion de la discussion de problèmes divers survenant en cours d'exercice. En tout état de cause, j'ai convenu avec eux que, dorénavant, des réunions seraient organisées régulièrement au cours desquelles les renseignements concernant la gestion de la Société leur seraient systématiquement communiqués.

A propos de cette gestion, je tiens à signaler que le plan d'assainissement qui nous est imposé jusqu'en 1988 a été correctement respecté en 1985.

Deux autres remarques ont été formulées par les organisations syndicales ; l'une, concernant le manque de personnel dans certaines régions du pays, et l'autre, relative à l'entretien du matériel roulant. Les mesures nécessaires ont été prises afin de résoudre ces problèmes dans les meilleurs délais.

Pour conclure, je tiens à renouveler mes meilleurs voeux pour cette année : pour vous, pour votre famille et pour tous ceux qui vous sont chers. Je tiens également à vous remercier de l'aide que vous m'apportez. Je sais que je puis compter sur vous et je suis persuadé qu'ensemble nous réussirons à améliorer encore la situation de notre Société. Je vous remercie déjà de votre aide.

Après avoir prononcé ce discours, M. le Directeur général procéda à la remise des décorations et des diplômes. La cérémonie se termina par une agréable réception.

ORDRES NATIONAUX

Grand Officier de l'Ordre de la Couronne

M. C. Henrard, Directeur général

Grand Officier de l'Ordre de Léopold II

M. A. Valcke, Inspecteur général

Commandeur de l'Ordre de Léopold

M. G. Pourveur, Directeur

Commandeur de l'Ordre de la Couronne

M. J. Blanquet, Ingénieur en Chef

Commandeur de l'Ordre de Léopold II

M. J. Neyens, Inspecteur Principal

Officier de l'Ordre de Léopold

M. J. Knockaert, Inspecteur Principal

Officier de l'Ordre de la Couronne

MM. R. Floers et J. Delaby, Inspecteurs Techniques

Officier de l'Ordre de Léopold II

M. R. Remy, Inspecteur Technique

Chevalier de l'Ordre de la Couronne

MM. P. Van der Beeten, Chef de bureau, R. Hans, Réceptionnaire technique, A. Van Daele, Dessinateur Technique, A. Bauters, Sous-chef de bureau

Chevalier de l'Ordre de Léopold II

M. P. Van Haeren, Rédacteur

DÉCORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1ère cl.

MM. F. De Coster, Ingénieur en Chef, et A. Cludts, Sous-chef de bureau.

25 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

MM. R. Remy, Inspecteur Technique, M. Harmegnies et R. Janssens, Chefs de Bureau.

NOTRE CONCOURS DE PHOTOS : LES VAINQUEURS !

Des centaines de diapositives, de photos en couleur et en noir et blanc sont parvenues durant l'année 1985 au service commercial : notre premier concours de photos a ainsi connu un grand succès.

Après un premier tri, une centaine de clichés de chaque catégorie furent soumis à l'avis du Jury. Ce dernier n'eut pas la tâche facile, croyez-le, d'autant plus qu'un même concurrent ne pouvait être récompensé qu'une seule fois, même si plusieurs de ses envois étaient remarquables.

Au cours du dépouillement, il a semblé opportun au Jury de créer une catégorie spéciale, le prix de l'humour, pour lequel tous les types de photos ont été confondus.

Dans chaque catégorie, une trentaine d'envois furent sélectionnés par le Jury.

Après de longues délibérations, la meilleure diapositive fut retenue : l'envoi de M. Reniers, d'Ostende, qui nous présente un (très !) jeune conducteur de tram.

Ensuite le Jury se pencha sur les photos en noir et blanc : une très belle composition, dénommée «Littoral», fut, à l'unanimité, placée au sommet du classement : nous félicitons M. Van Cutsem, d'Uccle, pour cette photo.

Puis les photos en couleur furent examinées : de l'avis général, l'envoi de M. Hofman, de La Haye, représentant une vue de marée haute au Littoral, a été couronnée.

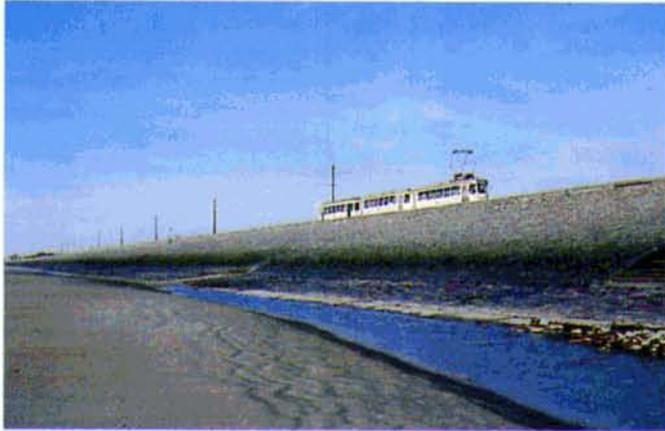
Enfin, le prix de l'humour fut attribué, sans conteste, à ces voyageurs attendant un autobus : un envoi de M. Joosten, de Borgerhout.



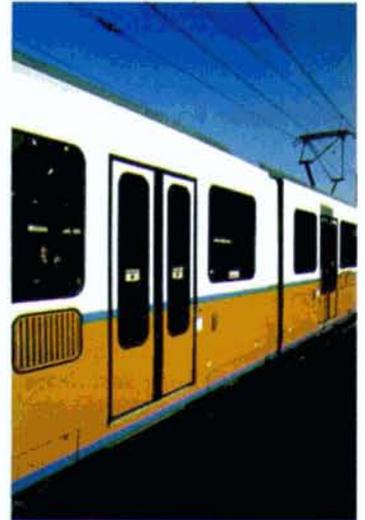
1er prix : Jeune conducteur de tram, par M. Dirk RENIERS



2e prix : croisement de trams, par M. Luc KOENOT



3e prix : le tram à la digue, par M. Johan THYSSENS



3e prix : tram 1, par Michel LOUAGIE



1er prix : Hautes eaux à Raversijde, par M. Fred HOFMAN



2e prix : coucher de soleil à Strombeek, par M. Michel TAYMANS

1er prix : Littoral, par M. Nestor VAN CUTSEM



2e prix : dépôt, par M. René VAN MOORLEGHEM



Voici, par catégorie, la liste complète des lauréats :

diapositives :

1. Dirk RENIERS, Ostende
2. Luc KOENOT, Schaerbeek
3. Johan TIJSSENS, Hoboken -
4. Willy HAERINCK, Knokke-Heist -
5. Olivier AUVERLAU, Schaerbeek -
6. Gilbert GOBEYN, Bruges -
7. Ronald VAN DE WALLE, Gand -
8. Bernard TOUSSAINT, Namur -
9. Patrick POTIER, Ostende -
10. Pascal THOMAS, Jumet -
11. Albert DELMOTTE, Trivières -
12. Daniel VAN ROYE, Schaerbeek -
13. Marc VERNIEUWE, Ostende -
14. Hermanus VAN 'THOGERHUYS, Krimpen-aan-de-IJssel (Pays-Bas) -
15. Marc POPPE, Tournai -
16. Paul SMEETS, Houthalen -
17. Freddy VAN ROMPAEY, Aartselaar -
18. Jean BOLLEN, Malines -
19. Lydia DANNEELS, Wingene -
20. Jozef REVETS, Lokeren.

photos en noir et blanc

1. Nestor VAN CUTSEM, Uccle
2. René VAN MOORLEGHEM, Gand
3. Michel PECHEUR, Lacuisine -
4. Guido PROOST, Westerlo -
5. Maurits VAN WITSEN, Utrecht (Pays-Bas) -
6. Robert BOONS, Lommel -
7. Arthur SENAIVE, Zele -
8. Edward KUIJPER, Wassenaar (Pays-Bas) -
9. Johannes MELTZER, Amsterdam (Pays-Bas) -
10. Richard GERBIG, Zürich (Suisse) -
11. Lieven VAN-OVERBERGHE, Moorsele -
12. Alfons PIERAERTS, Leeuw-Saint-Pierre -
13. David BOULANGER, Diegem -
14. John SMITH, Richmond (Grande-Bretagne) -
15. Peter THOMPSON, Altrincham (Grande-Bretagne) -
- 16.

Henri VAN OVERSCHELDE, Wilrijk -

17. Jan VERMEIREN, Wilrijk.

Le Jury n'a pas estimé utile d'accorder de prix au-delà du 17e rang.

photos en couleurs

1. Fred HOFMAN, La Haye (Pays-Bas)
2. Michel TAYMANS, Bruxelles
3. Michel LOUAGIE, Ostende -
4. Walter RINK, Darmstadt (Allemagne) -
5. Marc PARMEN-TIER, Marcq-en-Baroeul (France) -
6. George BLOM, Gand -
7. Christian ROUSSELLE, Gilly -
8. Jacques MEULEMEESTER, Bredene -
9. Pierre GILSOUL, Gosse-lies -
10. Maggy HERDEWIJN, Schepdael -
11. J.M.A.G. VAN OS, Brunssum (Pays-Bas) -
12. Jean-Bernard ANDRE-DU-MONT, Woluwé-Saint-Pierre -
13. Jean-Pierre DE HASQUE, Bruxelles -
14. Fernand DEPPEZ, Ostende -
15. Guy CLANTIN, Anderlecht -
16. Philippe GRIMAU, Uccle -
17. Marcel LOOS, Ham -
18. Charlie DELHAUTEUR, Tours (France).

Dans cette catégorie également, aucune autre photo ne justifiait l'attribution des 19e et 20e prix.

photos d'humour

1. Luc JOOSTEN, Bergerhout
2. Willy VAN CAMP, Wavre-Sainte-Catherine
3. Ivan VAN PARIJS, Meulebeke -
4. Robert BOONS, Lommel -
5. Romain MAES, Anvers.

A tous ces lauréats, nos sincères félicitations ! Pour ceux qui — malheureusement — n'ont pas été retenus : n'oubliez pas la maxime de Pierre de Coubertin : «L'important n'est pas de vaincre,....».

UN NOUVEL ORCHESTRE LE «VICINAL BIG BAND»



1985 : Centenaire des Vicinaux et année européenne de la Musique. Etait-il meilleur moment pour tenter de créer, ou de recréer, une formation musicale à la S.N.C.V.?

C'est le défi que releva Luc Nussbaum, géomètre du groupe de Namur-Luxembourg. Et, contrairement à toute attente, sa proposition rencontra un écho si favorable et suscita tant d'enthousiasme, qu'en un mois et demi le «Vicinal Big Band» était né et bien vivant.

C'est le 6 septembre 1985, lors de l'inauguration de l'exposition jubilaire des transports publics «GO 85», que la formation se produisit pour la première fois en public. Orchestre de variétés, il se compose de trois guitares

électriques, d'une batterie, d'un orgue, d'un accordéon, d'une trompette, d'un saxophone et de deux trombones à coulisse. Ses exécutions de qualité, déjà très appréciées, couvrent un répertoire allant du rétro aux succès actuels en passant par le musette.

Le 30 novembre dernier, il put donner toute la mesure de son talent lors du bal du Centenaire qu'il organisa à Namur.

Ajoutons que le Vicinal Big Band fonctionne en totale autonomie. Il peut se charger de toute animation musicale : bal, etc...

Pour tous renseignements vous pouvez contacter Luc Nussbaum au 085/71.21.20 ou au 081/22.47.47.

3e prix : retour de marché, par M. Michel PECHEUR



Nouvelles de

l'administration centrale et des groupes d'exploitation



RECRUTEMENT

ANVERS

Aerts M., contremaître 1e cl.

BRABANT

Gobeyn L., rédacteur



MUTATIONS

NAMUR-LUXEMBOURG

Gruslin B., rédacteur



MARIAGES

FLANDRE ORIENTALE

Verheye H. et Calfas P.

FLANDRE OCCIDENTALE

Debrouwer D. et Leenknecht E.



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Julie chez Jones W. (Crainhem)

ANVERS

Jens chez Desmedt I. (Duffel)
Caroline chez Dom A. (Ravels)

FLANDRE ORIENTALE

Ellen chez Gistelincq E. (Saint-Nicolas)
Steven chez Van der Strieck W.
(Wetteren)

HAINAUT

Thibaut chez Van Hacter (Gosselies)
Geneviève chez Dandois J. (Charleroi)
Aurore chez Fevry A. (Gosselies)
Aurélié chez Oostens V. (Charleroi)
Jason chez Legrand C. (La Louvière)
Jonathan chez Duchêne D. (Charleroi)
Mandy chez Reyman R. (La Louvière)
Aurélié chez Canon R. (La Louvière)
Vanessa chez Billon J.-C. (Charleroi)
Régis chez Minet J.-Y. (Charleroi)
Elodie chez Degrave V. (Lobbes)
Jonathan chez Vanden Bulcke
(Gosselies)
Alexandra chez Miraglia M. (La Louvière)

NAMUR-LUXEMBOURG

Cindy chez Obrecht M. (Anhée)
Adrien chez Sandri B. (Philippeville)
Jonathan chez Delbecq F. (Namur)
François et Hughes chez Moreau C.
(Seilles)
Marie chez Carraro I. (Seilles)

Christopher chez Burnay C. (Sart-
Bernard)
Stéphane chez Graux P. (Ohey)
Sandy chez Antoine P. (Namur)

LIÈGE

Jeffrey chez Gaspard J.-N. (Wierde)
Jonathan chez Luszezek C. (Soumagne)

BRABANT

Deborah chez Carpentier F. (Marcinelle)
Anick chez Demeyere A. (Les Bons
Villers)
John chez De Mesmaecker F. (Dilbeek)
Suzie chez Verhaegen F. (Bekkevoort)
Rudy chez Dierick P. (Tollembeek)
Melina chez Verbeeck R. (Willebroek)
Arne chez Swings R. (Linden)
Sofie chez Crabbe L. (Heverlee)
Jurgen chez Cluts W. (Wolvertem)

LIMBOURG

Kaatje chez De Bruyn M. (Hasselt)
Cindy chez Doucet H. (Genk)
Kevin chez Schuermans R. (Hasselt)

FLANDRE OCCIDENTALE

Jeffrey chez Verbeke R. (Menin)
Giovanni chez Declair F. (Nieuport)
Stijn chez Vanhoutte D. (Bruges)
Anthony chez Vandooren P. (Bruges)



RETRAITES

Années
de service

ADMINISTRATION CENTRALE

Verheye Y., insp. ppal. adj. 47

Collin H., moniteur 37
De Swerts E., sous-chef récept. 44
Leclercq L., commis 38

ANVERS

Van Rompaey F., ouvr. qual. 1e cl. 37
Van Loon A., ouvr. qual. 1e cl. 35
Horemans C., cond.-rec. AB 40

FLANDRE ORIENTALE

Smet A., cond.-rec. AB 33
Myncke S., rédacteur sélect. 31

HAINAUT

Rennaud R., cond.-rec. AB 35
Aubly A., ouvr. qual. 1e cl. 37
Descamps M., receveur 17
Dessaire J., ouvr. qual. 1e cl. 34
Laurent A., 1er ouvr. élite 31
Mathieu M., cond.-rec. AB 39
Navez A., moniteur 43
Pere L., aubettier 33
Haine L., cond. él. 36
Lassoie R., sous-chef de bur. 42
Liénard J., ouvr. qual. 1e cl. 36
Bertin A., cond.-rec. AB 39
Dumont J., receveur 33
Romain G., ouvr. élite 37

BRABANT

Franqui F., chef de dépôt 1e cl. 40
De Nil P., ouvr. qual. 1e cl. 27
Bellemans A., cond.-rec. AB 39
De Dobbeleer J., cond.-rec. AB 34
Lamber E., cond.-rec. AB 38
Mambourg G., ouvr. qual. 35
Boucher A., cond.-rec. AB 27
Moins F., ouvr. qual. 31
Caes J., cond.-rec. AB 42
Theunis H., cond.-rec. AB 34

LIMBOURG

Verhaeg H., chef de mouv. 1e cl. 42
Berckx F., cond.-rec. AB 39
Hayen J., cond.-rec. AB 38
Nulens M., cond.-rec. AB 38

FLANDRE OCCIDENTALE

Deduytsche G., cond.-rec. AB 29
Lanckriet R., cond.-rec. AB 33

NÉCROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

Age

NAMUR-LUXEMBOURG

Billiaux V., 1er contr. 47

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

ADMINISTRATION CENTRALE

Nyssen G., sous-ch. bur. 66

ANVERS

Wijns L., ouvr. qual. 1e cl. 80
Luycks J., cond.-rec. AB 88
Neels F., receveur 74
Eyer H., commis 71
Govaerts J., piocheur 87

HAINAUT

Colla H., brigadier 73
Floche V., receveur 82
Lambrechts J., 1er contr. 65
Laurent V., receveur 78
Legulier H., receveur 67
Lemal M., prép. mat. 65
Langewouters J., receveur 69
Rodelet M., rédacteur 79
Labby A., receveur 74
Ausloos L., cond. el. 77
Delabelle N., receveur 66
Stassar A., cond. AB 64

NAMUR-LUXEMBOURG

Gerimont H., piocheur 88
Simon J., chef-rec. 79
Smal F., brigadier 75
Guillaume L., ouvr. 1e cl. 84

LIÈGE

Defreine J.J., cond. AB 85
Cougnet J., ouvr. semi-qual. 78
Rowier N., cond.-rec. AB 75
Maquet G., ouvr. semi-qual. 75
Pirrotte L., ouvr. semi-qual. 78
Pire E., piocheur 87

BRABANT

Vierendeels G. ouvr. spéc. 73
Hendrickx E., ouvr. qual. 73
Van Belle N., cond.-rec. AB 63
Develder E., ouvr. qual. 78
Van der Perre J., receveur 84
Fontinois A., receveur 76
Wibert F., receveur 70
Devroye M., cond.-rec. AB 62

LIMBOURG

Severi W., receveur 83
America H., cond.-rec. AB 81

FLANDRE OCCIDENTALE

Vandenbergh A., cond.-rec. AB 73
Van Betsbrugge E., receveur 91

UN CENTENAIRE A JODOIGNE

Le 22 octobre 1985, M. Morsaint, ancien machiniste à Jodoigne, a fêté son centième anniversaire. Après plus de 31 années de service à la S.N.C.V. — une belle carrière — il fut mis à la CRA le 1er novembre 1950.

Cet événement mémorable fut célébré lors d'une fête intime organisée à Jodoigne le dimanche 27 octobre avec la collaboration des autorités locales. Notre Société y était représentée par M.J. Collaer, Inspecteur du Mouvement.

Nous sommes particulièrement heureux de pouvoir féliciter cet ancien serviteur, et nous lui souhaitons encore plusieurs années de bonne santé.

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS

PARIS (RATP)

La Régie autonome des transports parisiens a lancé le 15 mai 1985 un nouveau titre de transport d'un jour : «Formule 1». Ce titre forfaitaire permet l'utilisation sans limite de tous les modes de transports de la région parisienne : métro, RER, autobus, trans de banlieue de la S.N.C.F., dans un certain rayon autour de Paris. Ce titre de transport se compose d'une carte format carte de banque et d'un coupon magnétique. Il s'adresse essentiellement aux touristes d'un jour à Paris.

PARIS (RATP)

Un peu plus de 20 % des lignes d'autobus de Paris bénéficient de couloirs réservés : 107 km de couloirs ont ainsi été créés depuis 1964, dont 10 km à contresens de la circulation générale. Ces couloirs ne sont malheureusement pas très efficaces. Un contrôle intensif durant un mois a démontré qu'en moyenne sur chaque kilomètre de couloir réservé, dix voitures sont stationnées et quarante voitures «utilisent» ces couloirs. Comme la police parisienne n'a pas le temps de contrôler ces couloirs, 100 contrôleurs de la RATP ont été spécialement assermentés pour pouvoir établir des procès-verbaux contre les propriétaires des véhicules en infraction. Le tarif appliqué est de 250 FF (2.100 FB) pour l'utilisation abusive d'un couloir pour autobus, et de 600 FF (4.000 FB) pour un stationnement illégal.

HALMSTAD (SUEDE)

Depuis bientôt cinq ans, la ville suédoise de Halmstad, 50.000 habitants, exploite un nouveau système d'accès aux autobus. Les quais d'une cinquantaine d'arrêts ont été surélevés, et les autobus ont été équipés d'une plate-forme rétractable. Lorsque le chauffeur amène son autobus le long de l'arrêt, un dispositif électronique détecte s'il s'agit d'un arrêt à quai haut. Dans ce cas la plate-forme sort automatiquement lors de

l'ouverture des portes. Cette plate-forme permet de couvrir un intervalle maximum de 50 cm entre l'autobus et le bord du quai ; elle s'arrête automatiquement lorsqu'elle rencontre le bord du quai. Ce système permet ainsi un véritable accès de plain-pied à l'autobus. Lors de la fermeture des portes, cette plate-forme se rétracte automatiquement.

PAYS-BAS (NS)

Nous fêtons, dans ce numéro, 40 ans de parution de «Nos Vicinaux». La revue hebdomadaire du personnel des Nederlandse Spoorwegen (chemins de fer néerlandais) a fêté, elle, à la mi-novembre son millième numéro. Le premier numéro avait paru le 10 avril 1962. Comme nous l'avons fait, nos collègues néerlandais ont passé en revue tous les numéros publiés depuis la fondation de leur périodique. Notre numéro 1000 devrait paraître en l'an 2112 : nous avons encore le temps !

PAYS-BAS (toujours !)

Depuis le 1er janvier 1986, les perturbations graves du réseau de chemin de fer et des autobus interurbains sont annoncées sur les ondes de la radio néerlandaise, comme cela se fait actuellement pour les embarras de la circulation automobile.

ANVERS (MIVA)

Anvers verra bientôt de nouveaux autobus urbains sur le réseau de la Société des transports intercommunaux (MIVA). Les premières livraisons sont prévues pour le début de 1986. Construits par Jonckheere avec une motorisation livrée par Mercedes-Benz, ces autobus ont une puissance de 147 kW et possèdent une boîte de vitesses à trois rapports. Les portes sont prévues pour le système du self-service par le voyageur. La capacité de ces véhicules est de 35 places «assis» et 58 places «debout», soit 93 places au total.

LILLE (France)

Les trams, c'est comme les voitures, ça se vend d'occasion ! La Société qui exploite les lignes de trams entre Lille, Roubaix et Tourcoing a racheté récemment des trams allemands disponibles sur le marché de l'occasion. Elle a remis ces véhicules en état et les utilise sur ses deux lignes. Mais que faire de son ancien matériel ? Les trams de la série 500 étaient encore en relativement bon état : les tramsways de Hanoï (Viet-Nam) en ont racheté cinq pour les faire circuler sur leur réseau. Curieuse destinée pour ces motrices, surtout quand on sait que deux d'entre elles ont effectué jadis des essais sur la ligne vicinale Bruxelles-Louvain.

MANILLE (Phillippines)

Un consortium belge a construit récemment une ligne de métro léger à Manille, capitale des Philippines.

Cette ligne connaît actuellement un grand succès avec 236.000 voyageurs par jour. Devant cette réussite, les autorités locales ont mis à l'étude une éventuelle deuxième ligne.

LOS ANGELES (U.S.A.)

Dans cette gigantesque agglomération de 10 millions d'habitants, on se déplace essentiellement en voiture. La ville est traversée par des centaines de kilomètres d'autoroutes. Mais il existe aussi un réseau d'autobus (rapid transit) qui dessert bien sûr le centre ville, mais aussi les 78 communes environnantes. Il existe des lignes «omnibus» desservant tous les arrêts, et des lignes «express» qui ne desservent que certains points d'arrêt, tant en ville qu'à la périphérie. Les lignes «express» utilisent principalement l'énorme réseau d'autoroutes urbaines. Il existe également des lignes touristiques et des lignes dites «park and ride» (stationnez et roulez !). Ces lignes amènent au centre ville les automobilistes qui ont, sagement, laissé leur voiture dans un des parkings de la périphérie.

BUS CONTACT, branché sur le client

Une revue tirée à 700.000 exemplaires.

Une revue avec ce tirage, ce n'est pas rien. Femmes d'aujourd'hui tire à 192.000 exemplaires, Pourquoi Pas à 77.000.

Paraissant cinq fois par an et distribué dans tous les véhicules (Régie et tiers) dans tout le pays, cette petite revue mérite quelques précisions. D'autant plus que son coût est de 0,00 F pour les Vicinaux : ses frais de production sont compensés par la publicité qu'elle contient.

Guide horaire, dépliant, affichage aux arrêts, sont autant de sources d'information qui, en principe, renseignent le client sur l'itinéraire de sa ligne, son horaire, son numéro de bus. Alors ?

Pourquoi cette nouvelle initiative ? Prendre le bus, c'est plus que connaître une heure. C'est savoir aussi quel titre de transport choisir, c'est pouvoir comprendre les informations figurant sur les nouvelles plaques d'arrêt, c'est savoir que l'on est invité à se présenter à l'arrêt cinq minutes avant l'arrivée du bus.

Des choses élémentaires, direz-vous. Bien sûr ! Mais que nos clients habitués ont appris de bouche à oreille. Et Dieu sait qu'entre la bouche et l'oreille il peut y avoir bien des distorsions et des interprétations.

Bus contact, trait d'union

Nous voulions donc aider l'usager à mieux utiliser nos services. Nous voulions en quelque sorte, vulgariser notre règlement d'exploitation. Bus-contact doit donc être un trait d'union entre la S.N.C.V. et sa clientèle. Une source d'information qui répond aux «pourquoi» et aux «comment». Cette brochure aidera sans aucun doute l'usager à prendre le bus en toute confiance, car il saura clairement ce qu'il peut attendre de nous et ... ce que nous attendons de lui.

Bus Contact se branche sur le voyageur

Au stade actuel, Bus Contact n'est pas parfait.

Après trois numéros, ce serait beaucoup demander.

Nous tenons néanmoins à ce que la revue soit lue et comprise : l'avis du lecteur est donc primordial.

Pour le connaître, le 3e numéro propose un concours accompagné d'une petite enquête. De



quoi stimuler les lecteurs à nous dire ce qu'ils pensent du bus Contact.

Nous espérons bien tirer de cette enquête des suggestions permettant de vous présenter fin 1986 un petit journal jouant le rôle d'un sympathique intermédiaire entre le voyageur, le chauffeur et la Société. Mais il ne

jouera ce rôle que si nous pouvons en assurer la meilleure distribution possible. Seule une distribution parfaite encouragera les annonceurs à laisser ouverts les cordons de la bourse. Et c'est à cette seule condition que Bus-Contact pourra poursuivre sa mission.

ACTES DE PROBITÉ

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

ANVERS

Tjalkstraat : Van Heymbeeck R. (portefeuille + 365 F).

Brochem : Denissen L. (porte-monnaie + 2000 F).

Oostmalle : Van den Vonder A. (portefeuille + 1.772 F + 10 DM).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : Verdonck G. (1.852 F), D'Hooge R. (1.100 F).

HAINAUT

Mons : Guilmot S. (sac + papiers divers + 250 F).

Nalines : Fontenelle A. (portefeuille + papiers divers + 16.550 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Namur : Delorge A. (portefeuille + 700 F), Hahn R. (portefeuille + 500 F).

Malonne : Greuse D. (portefeuille + 600 F).

Salzennes : Leonet P. (portefeuille + 805 F).

Mehaigne : Fayt F. (500 F).

Havelange : Matagne L. (sac + documents + 1.800 F).

Ermeton : Obrecht M. (sac de dame + documents + 4.306 F).

Florennes : Chauvaux J.C. (porte-monnaie + 527 F), Rouly M. (abonnement + 6.200 F).

LIÈGE

Saint-Gilles : Schneider (pochette + 1.400 F).

Warzée : Mignolet (portefeuille + 2.630 F).

BRABANT

Nivelles : Roch P. (portefeuille + papiers + 250 F).

Anderlecht : Es C. (portefeuille + papiers), Jaspard C. (sac + papiers + 3.000 F), Theys J.-M. (portefeuille + papiers), Vanconingsloo J. (sac + papiers + argent), Vandembroeck G. (porte-monnaie + 1.536 F + abonnement).

Uccle : Decoster R. (portefeuille + 1.200 F).

Dilbeek : De Bot A. (sac + papiers + argent).

Asse : De Caluwe A. (porte-monnaie + 90 F), De Plecker A.

(3 porte-monnaies avec resp. 1.228 F, 106 F et 261 F), Hughe J.-P. (porte-monnaie + 350 F), Seghers E. (porte-monnaie + 700 F), Stasseyns H. (porte-monnaie + 568 F), Verbeiren J. (porte-monnaie + 1.200 F).

LIMBOURG

Hasselt : Vandeveld S. (535 F).

Maaseik : Vermeulen A. (2.170 F), Bekkers J. (portefeuille + 450 F).

Tessenderlo : Franssen J. (porte-monnaie + 980 F), Bervoets E. (montre de dame).

Saint-Trond : Bats B. (porte-monnaie + 500 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : Vandekerckhove M. (portefeuille + 913 F), Verbeke R. (portefeuille + 2.185 F + 21 Dollars), Gadeyne L. (portefeuille + 612 F).

pour votre prochaine balade : TONGRES

Elle nous offre des rues anciennes, pleines de boutiques vivantes, des places pour flâner ou pour s'asseoir, un chalet d'églises somptueuses ou discrètes. On s'arrête avec plaisir dans cette cité du Limbourg, si proche de Liège, de Hasselt et de Maastricht.

2000 ANS D'HISTOIRE

Nous sommes en 54 avant Jésus-Christ : à l'emplacement actuel de Tongres s'élève la cité des Eburons, Atuatuca. Les Romains sont sur le point d'envahir la contrée. Ils établissent leur camp à proximité de la cité celte. Après avoir subi plusieurs assauts infructueux, Ambiorix, chef des Eburons, décide d'utiliser la ruse au lieu de la force : il fait courir le bruit que des Germains viennent de franchir le Rhin. Pris de panique, les deux lieutenants de César, Sabinus et Cotta, abandonnent hâtivement le camp. Aussitôt c'est le carnage, Ambiorix fond sur les légionnaires romains, huit mille de ceux-ci sont massacrés. César, apprenant la nouvelle, laisse éclater sa colère, il dépêche des troupes fraîches sur place : toute la population de la contrée est décimée à son tour. La région restera pratiquement sans vie durant de longues années.

Un siècle plus tard, sous le règne de l'Empereur Auguste, des tribus germaniques viennent dans l'ancien pays éburon. La tribu des Tungri occupe alors le territoire qui nous intéresse : cette peuplade donnera son nom à la ville.

Si Ambiorix fut finalement vaincu, il n'en demeure pas moins un symbole de l'héroïsme dans la lutte pour l'indépendance nationale.

PROMENADE DANS LE PASSÉ

C'est donc sous son oeil vigilant que commence notre balade. Un regard à sa statue qui domine la Grand'Place. Et, juste en face de nous, le plus somptueux monument de la ville, mais aussi de tout le Limbourg : la superbe basilique Notre-Dame de Tongres. Il a fallu plus de trois cents ans

pour la construire. Trois cents ans : plus de douze générations ! Cette longue période de construction, commencée en 1240, fait que chacune de ses parties a été construite dans un style différent. Les passionnés d'architecture s'amuseront à les découvrir. Observez en tout cas l'imposante tour qui s'élargit à la base. Elle abrite un vaste porche percé de baies. Tout autour, une très jolie galerie au centre de laquelle trône, dans une niche, une statue de la Vierge. A l'intérieur, le soleil filtre au travers de fenêtres majestueuses. La décoration est magnifique. Et, tout d'abord, la statue miraculeuse de la «Vierge, Cause de notre Joie». Cette belle statue, grandeur nature, est en bois de noyer. Les artistes et les artisans du Moyen-Age étaient vraiment très doués. Regardez, par exemple, sur le maître-autel, le retable. Un vrai tableau en relief, sculpté dans du chêne. Il a été créé à Anvers en l'an 1500. Visitez aussi le trésor de la Cathédrale, l'un des plus riches du pays. Vous y verrez avec quelle habileté et quelle précision les orfèvres d'autrefois créaient de superbes ustensiles pour le service du culte. Vous y verrez aussi de magnifiques vêtements destinés aux prêtres, et une quantité d'objets précieux.

ces. Les constructions militaires ne manquent pas dans les vieux quartiers de Tongres. Tout près de la Grand'Place, il reste une tour de défense, seul



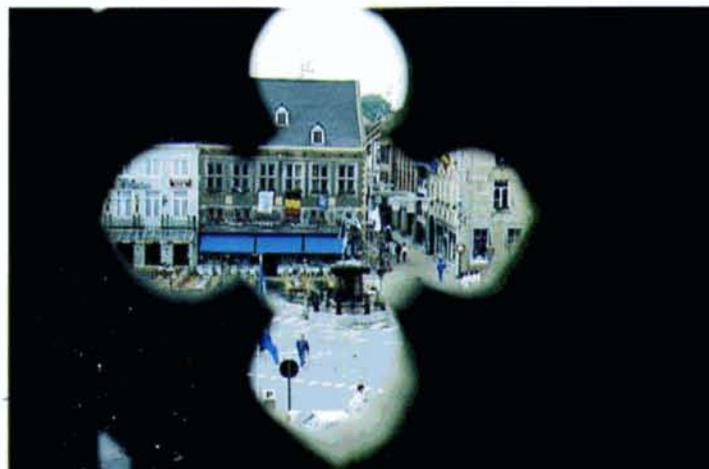
vestige des murs qui entouraient le haut de la ville au temps des Romains. Plus loin, en bordure de la vieille ville, la Porte de Visé est l'une des six portes qui fermaient la ville au Moyen-Age. Elle a été construite en 1379 et s'appelait autrefois «Moerenpoort», c'est-à-dire «porte des Marais». On devine, grâce à cet ancien nom, que le terrain à cet endroit n'a pas toujours été aussi solide qu'aujourd'hui. Dans les trois étages de la tour,

rejoignons des rues pittoresques qui nous mènent vers le Béguinage, enserré dans un mur d'enceinte. C'est l'un des plus beaux et des plus grands du pays, avec sa vieille église, ses infirmeries et les maisons des béguines. Chaque habitation possède son préau, auquel on accède après avoir franchi la baie percée dans une muraille. Durant les mois de juillet et d'août, les pittoresques places et ruelles du Béguinage sont le cadre d'animations tous les dimanches après-midi. En dehors de la ville, la région est magnifique. C'est la Hesbaye flamande, que l'on traverse agréablement à pied ou en vélo.

ET LES VICINAUX ?

Nous sommes à Tongres depuis 1897. Le 15 mai de cette année, on inaugurerait en même temps la ligne Tongres - Fexhe-le-Haut-Clocher et la ligne Tongres - Lanaken via Riemst. En 1904, le 28 octobre, nous ouvrons la ligne Tongres - Kortessem. Enfin, le 21 juillet 1908 la dernière ligne de tram intéressant Tongres est mise à la disposition du public : celle qui venait de Liège, et qui fut construite par épisodes entre 1898 et 1908. La ligne vers Liège fut électrifiée le 1er novembre 1932. Ce fut la dernière ligne de la province à passer à l'exploitation par autobus, le 23 décembre 1961. Auparavant les lignes d'autorails avaient été converties à l'autobus entre 1940 et 1955. Vous pouvez aujourd'hui atteindre Tongres en autobus depuis Liège, Visé, Maastricht, Saint-Trond, Bilzen, Heers, Hasselt, Genk, Maaseik et Vroenhoven (livret-horaire 80). En train, Tongres est accessible au départ de Liège et de Hasselt (tableaux 16 et 31). Par la route, Tongres se trouve à proximité de l'autoroute d'Anvers à Liège.

Si vous désirez obtenir plus de renseignements sur cette très belle ville, écrivez à l'Office du Tourisme de Tongres, Stadhuisplein 9 à 3700 Tongres, tél. 012/23.29.61 ext. 227.



DES TOURS ET DES REMPARTS

Deux mille ans d'histoire mouvementée ont laissé des tra-

on peut revivre l'histoire militaire de Tongres, les conquêtes, les batailles et... les périodes de paix. En passant sous la poterne de ce donjon, nous

HONNEUR AUX LIMBOURGEOIS

L'année 1986 s'inscrit dans l'histoire de la S.N.C.V. comme celle qui a connu, entre autres, le début de la mise en service d'un nouvel appareil de perception à bord des véhicules, en remplacement des appareils « Almex ».

C'est au Groupe du Limbourg que revient la primeur de cette innovation qui lui a permis de faire oeuvre de pionnier et d'avant-garde !

En effet, avant que le voyageur constate du jour au lendemain que « son » chauffeur fait lui aussi usage de la technique moderne, il a fallu au préalable pas mal de labeur et de transpiration.

En fait, ce labeur a démarré il y a un an avec l'oblitérateur automatique, le pupitre de commande du chauffeur et la carte magnétique.

Ce travail de spécialiste n'est pas aussi simple qu'il paraît. Il ne faut d'ailleurs pas uniquement tenir compte de ce qui est réalisable sur le plan technique, mais également considérer le côté pratique ainsi que les désirs de toutes les instances concernées.

Nous ne nous étendons pas ici sur tous les casse-tête dont il a fallu venir à bout. Toujours est-il qu'un beau jour, un prototype a vu le jour, permettant ainsi de relever le défi que présentait le milieu de travail quotidien de notre personnel.

Le « nouveau-né » fut tout d'abord présenté sur le plan national, entre autres à la Direction, à la presse, au comité de sécurité, aux services intéressés, etc.

A chaque fois, on a pu déceler beaucoup d'enthousiasme et on s'est mis à « rêver » tout haut aux innombrables possibilités nouvelles qui s'offraient tout à coup sans qu'on ne s'y attende. Cet engouement général fut également illustré par les questions pratiques qui fusaient de partout. C'était comme si chacun avait déjà sous les yeux les appareils en fonctionnement !

Toutefois, il fallait chercher la réponse à ces questions pratiques là où elle pouvait être trouvée, c'est-à-dire dans la réalité quotidienne de notre exploitation.

Pour atteindre cet objectif, il fut opté pour une introduction progressive des nouveaux appa-

reils. Pareille approche offre la possibilité, grâce à l'expérience acquise, de mieux armer les Groupes, quand leur tour viendra.

Comme nous l'avons souligné plus haut, le choix s'est porté sur le Groupe du Limbourg qui, très sportivement, a relevé le gant qui lui fut lancé.

La Direction du Groupe du Limbourg, en collaboration avec l'Administration centrale, a mis au point, quelques mois à l'avance, un plan d'action afin que la mise en service des appareils se déroule de façon irréprochable. Ce plan comportait principalement trois grands secteurs.

Il y avait en premier lieu l'aspect technique de la chose, il s'agissait de veiller à l'installation de l'appareillage dans les bus : l'oblitérateur doit être fixé solidement, le pupitre de commande du chauffeur reposera sur un socle adéquat, la connexion entre l'oblitérateur, le pupitre de commande et la batterie de l'autobus, etc. sera assurée par un câblage approprié.

En outre, en dehors de leur travail habituel, les techniciens limbourgeois ont réalisé la prouesse d'aménager complètement deux autobus en local de cours avec bancs, tables et huit appareils installés. Il va de soi qu'à l'avenir ces locaux mobiles s'avéreront également fort utiles en dehors du Limbourg.

Bref, ce n'était pas une mince affaire, mais heureusement on pouvait compter sur l'engagement total et sur la compétence du personnel technique local. Pendant plusieurs mois, il a été fait appel à une équipe de huit hommes travaillant sans discontinuer afin que tout soit fin prêt pour la date prévue.

Chaque problème technique eut droit à une solution spécifique soigneusement préparée et dont les Groupes pourront tirer profit lorsque leur tour viendra.

Dans une entreprise de cette envergure, un deuxième plat de résistance avait trait à nos voyageurs. Ceux-ci se devaient également d'être préparés à l'innovation en marche, d'autant plus que l'utilisation de ce nouveau système amènera le voya-

geur à jouer un rôle très actif, puisqu'il oblitérera lui-même sa carte.

Avant même de développer une campagne d'information, on eut recours à une enquête relative à l'acceptation de l'appareil par le voyageur ainsi qu'aux supports d'informations les plus efficaces. C'est ainsi que virent le jour les brochures, affiches, publicités sur les flancs des autobus, actions promotionnelles et autres qui avaient été prévues. En outre, les points de prévente furent informés des nouveautés par le biais de diverses réunions. La presse fut également convoquée afin de sensibiliser les voyageurs aux changements. Des démonstrations de l'appareil furent effectuées à l'intention du public.

Au cours du mois de décembre 1985, et ce pendant une dizaine de jours, un essai fut organisé sur une ligne du Groupe du Limbourg, essai qui permit d'enregistrer avec précision les premières réactions des voyageurs ainsi que celles de nos chauffeurs.

Ainsi, bon nombre de projets originaux et intéressants, s'adressant également aux voyageurs, furent mis au point et méritent de servir d'exemple.

Le troisième point du plan d'action mérite lui aussi une attention particulière : il s'agit de la formation du personnel amené à utiliser ces appareils, principalement de nos chauffeurs d'autobus.

Ici aussi, la préparation a débuté plusieurs mois à l'avance.

Dans le Limbourg, le nouvel appareil fit tout d'abord l'objet d'une démonstration pour tous les services, tant ceux du Mouvement, qu'administratifs et techniques. A chaque fois, ces réunions ont eu pour résultat une kyrielle de désirs, d'aspirations ou de remarques des plus intéressantes qui ont permis de mieux adapter encore le fonctionnement pratique de ces nouveaux appareils à la réalité quotidienne de notre exploitation. De sorte que notre « nouveau-né » est devenu peu à peu un « bébé robuste » pouvant déjà voler de ses propres ailes et méritant à juste titre une belle petite place au soleil.

Il était passionnant de constater, à l'occasion de ces réunions,

combien les gens connaissent bien leur métier et comprennent très rapidement quelles sont les conséquences concrètes, où il y a encore des questions restées dans réponse ou comment, grâce à une adaptation mineure, il est possible d'obtenir de meilleurs résultats. Voilà certes une expérience captivante !

L'étape suivante consistait à préparer ces personnes à la tâche, lourde certes, mais combien payante de former les chauffeurs. Celle-ci fut confiée à ceux qui, selon toute vraisemblance, sont le mieux au fait de la réalité quotidienne de la vie des chauffeurs, c.à.d. aux contrôleurs.

Après avoir reçu une formation de la part d'instances spécialisées, ils se sont, pendant quelques jours, plongés dans les arcanes des nouveaux appareils. Il ne s'agissait pas seulement de pouvoir manipuler ceux-ci à l'aveuglette, mais des discussions approfondies eurent lieu afin de découvrir la meilleure méthode pour initier les chauffeurs.

On ne vantera jamais assez le dévouement de tous les intéressés tout au long de cette formation : depuis tous les responsables de l'organisation pratique (c.à.d. libérer à chaque fois des chauffeurs et veiller entre-temps à ce que le service soit assuré) jusqu'aux formateurs desquels fut exigé un engagement énergétique afin de se familiariser aux nouvelles habitudes.

Partout, on a pu, heureusement, compter sur une collaboration sans pareille. Cet enthousiasme fut également favorisé par les appareils mêmes ainsi que par l'introduction des cartes magnétiques qui grâce à leur maniabilité, leur simplicité et leur caractère d'avant-garde, ont suscité l'intérêt et l'admiration de tout un chacun. Et tout particulièrement de notre Ministre qui se plut à répéter que, grâce à cette approche créative et dynamique de notre Société, le départ a été donné à la réalisation d'un système permettant à l'utilisateur des transports en commun d'utiliser l'entièreté des réseaux : S.N.C.V., S.N.C.B., sociétés urbaines, et ce avec une seule carte de crédit (la carte Z magnétique).



▲ «Au travail !...»



▲ Durant l'écolage.



▲ La visite de M. Peeters, Directeur régional, vient soutenir le moral.

L'équipe des formateurs : Debout : John CROUGHS, Roger BRENNARD, Hector HERMANS, Renaat VANDEVOORT, Robert VANOPPRE, Michel CREEMERS. Assis : Martin EERTMANS, Joseph HINOUL, René FRESON, Hendrik RENAERS. ▼

▼ Vue intérieure du bel aménagement du bus-école.



MEFIEZ-VOUS DU RAYON LASER

Discothécophiles et amateurs d'effets lumineux, méfiez-vous du laser car il peut causer de sérieuses lésions aux yeux.

Tous ceux qui fréquentent les discothèques aiment bien qu'on leur en mette plein les oreilles et plein les yeux. Mais attention ! Vous savez que la forte intensité de la musique peut réduire vos capacités auditives de façon permanente. Vous devriez également savoir que l'utilisation du rayon laser pour produire des effets lumineux spectaculaires n'est pas sans danger.

Le laser est constitué d'ondes lumineuses projetées en un faisceau d'une très grande intensité. Son utilisation produit des effets très surprenants. Le ministère du Travail, de la Santé et de la Prévoyance sociale de Rhénanie-Westphalie, l'un des onze états fédérés de l'Allemagne fédérale, vient de mettre sa population en garde contre l'utilisation du laser dans les discothèques. Le ministère précise que les lasers produisent une radiation très intense et fortement concentrée qui risque de causer aux yeux des lésions irréparables.

La recommandation émise est la suivante : «il faut absolument s'assurer, lorsque l'on place des dispositifs à laser, que le rayon ne risque pas de toucher l'œil d'une personne présente». Certains essais effectués ont démontré que le rayon laser est parfois partiellement réfléchi par des miroirs.

ANPAT N° 183 - 81
(LA PRÉVENTION AU CANADA)

SOLUTION DES JEUX N° 239

JEU N° 1

$39 + 53 + 18 + 65 + 21 = 196$
entre autre

JEU N° 2

**AVIATION
CYCLISME
PETANQUE
ACROBATE**

JEU N° 3

**DROGUER
BECQUÉE
FRITURE
ADVERSE**

JEU N° 4

L'intrus c'est la torpille une sorte de raie donc un poisson.

JEU N° 5

9	2	8	9	8
7	10	13	3	5
5	12	10	13	8
8	9	6	13	7

JEU N° 6

$6 \times 4 = 24 \times 4 = 96$
 $\frac{96}{2} = 1 \quad 96 - 1 = 95$
 $95 \times 9 = 855$
entre autre

JEU N° 7

1	A	2	E	3	R	4	O	5	V	6	K	7	Z	8	G	9	M	10	C	11	P	12	X	13	B	14	/
15	J	16	D	17	U	18	Y	19	L	20	W	21	I	22	F	23	S	24	N	25	Q	26	H	27	T	28	U

JEUX N° 240

JEU N° 1

Le typographe a renversé ses casses. Toutes les lettres sont mélangées. Pourriez-vous trouver le mot qui se cache ? Sachant qu'il débute par la lettre citée le plus souvent et se termine par celle qui l'est le moins !

*

JEU N° 2

Le compte est bon

8	4	3	10	6	6
---	---	---	----	---	---

367

(1 point)

Le coin des jeunes

RÉSULTATS DU N° 239

Remarque : plusieurs participants francophones se sont trompés. Il n'existe pas de verbe BEQUER mais bien le nom féminin BECQUÉE ; c'est à dire ce que les oiseaux donnent à leurs petits. Un truc... regardez au dictionnaire avant d'envoyer vos réponses... vous gagnerez des points !

Ont obtenu 21 points :

TUMERELLE Sandra 10 ans - Boussu / WARNOTTE Sophie 9 ans - Berloz-Rosoux.

Ont obtenu 20 points :

ALTRUY Sylvie 13 ans - Ransart / HUBERT Karin 12 ans - Marloie.

A obtenu 19 points :

VAN HEMELRIJCK David 14 ans.

A obtenu 17 points :

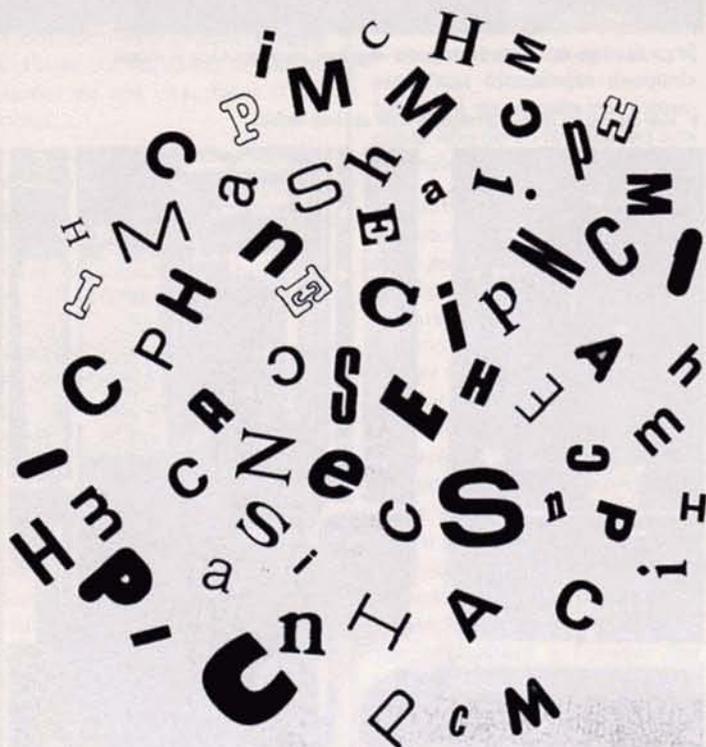
VLEKKEN Michaela 14 ans - St-Trond.

Ont obtenu 16 points :

COLLETTE Alain 11 ans - Flémalle / DE FOOR Michaël 9 1/2 ans - Fontaine-l'Évêque.

Ont obtenu 15 points :

GREGOOR Fabian 12 ans - Anttheit / MARCHAL Nathalie 10 ans - Tongrinne.



FAMILIALE

JEU N° 3

B A SE CL UE
 A M SE CL UE
 M E C K
 E

T A R U
 S O LE GO ER
 O I
 T S

(4 points)

JEU N° 4

Voici une série de mots. Pouvez-vous avec les mêmes lettres de chacun d'eux trouver un ou même plusieurs mots ?

Ex.: LIRE = LIER
TUBE = BUTE

CARTE
 NACRE
 AILES
 VALSE

(4 points)

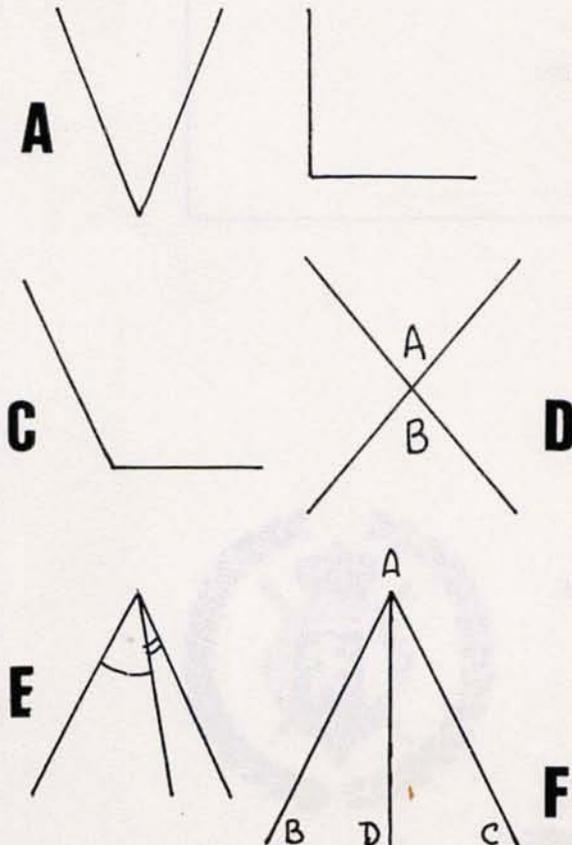
JEU N° 5

Une seule définition est bonne

- BIGORNEAU**
- A C'est une sorte de héron
 - B C'est un coquillage domestique
 - C C'est un petit chapeau

(2 points)

JEU N° 6



Pouvez-vous nommer ces angles ?

A
 B
 C

D
 E
 F

(5 points)

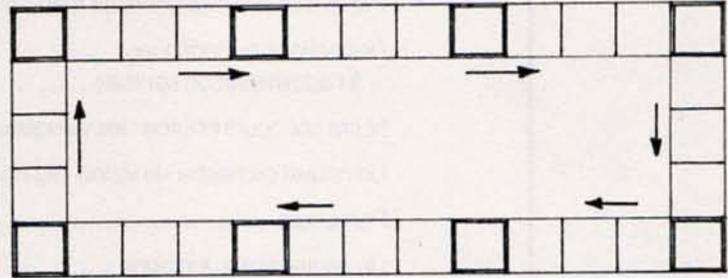
JEU N° 7

Mettez les mots suivants dans l'ordre qui permet chaque fois d'obtenir que la dernière d'un mot est la première du mot suivant :

Ex.: USEESOUTEGOUT etc.

(3 points)

TRACE - NASAL - ERGOT - LASSO - EVENT - OUEST - TEMPE - TALON



*

JEU N° 8

En complétant verticalement cette grille vous trouverez, dans le cadre gras, le mot qui s'y cache.

Verticalement

- 1) qui a des dispositions pour, capable.
- 2) Antilope de l'Afrique du Sud.

- 3) Partie extrême d'un objet considéré dans sa longueur.
- 4) Grande étendues d'eau généralement douce (au pluriel).
- 5) Arrivé à échéance.
- 6) Accueillir par des cris de dérision et d'hostilité, conspuer, siffler.

	1	2	3	4	5	6
		G				H
	P					
			T	S	U	

(5 points)

*

Envoyez vite vos réponses à «Nos Vicinaux», 14 rue de la Science, 1040 Bruxelles. Notez bien vos nom - prénoms - âge - adresse - localité et la fonction de votre papa, ou de votre maman, à la S.N.C.V.

SOMMAIRE N° 240 - JANVIER-FÉVRIER 1986

	Page
NOS VICINAUX 1946-1986	
40 ans d'histoire vicinale	2
Prévention des accidents de manutention	3
Distinctions honorifiques	
à l'administration centrale	4
Notre concours photos : les vainqueurs	6
Un nouvel orchestre «le vicinal Big Band»	7
Personalìa	8
Un centenaire à Jodoigne	9
Nouvelles d'ici et d'ailleurs.....	9
Bus contact, branché sur le client.....	10
Actes de probité	10
Pour votre prochaine balade : Tongres	11
Honneur aux Limbourgeois	12
Page familiale.....	14

Notre couverture :
fragment du 1^{er} prix en diapositives du concours photo :
jeune conducteur de tram, par M. Dirk Reniers.

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



Impr. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Bruges 2.
Membre de l'association belge de
la presse d'entreprise - A.S.B.L.

