

BRUGGE X

G.P.P./4/340

nos

# VICINAUX

Bimestriel n° 241 mars - avril '86



# FREQUENTER AUTRUI !...

## ... une tâche difficile ?

La plupart d'entre nous se trouvent quotidiennement confrontés à bon nombre de situations dans lesquelles ils doivent tenir compte d'autrui. Cet autre peut être un collègue, un chef, un subordonné, un voyageur, un étranger, un membre de la famille, un ami...

Beaucoup de ces contacts se déroulent sans aucun problème, mais certains peuvent nous plonger dans l'embarras et être une source d'agacement, d'irritation, d'ennui ou de malaise. En voici quelques exemples :

- des écoliers « assiégent » notre autobus ;
- l'interdiction de fumer dans l'autobus est ignorée en dépit de nos remarques ;
- un voyageur n'est pas d'accord sur le prix du billet ;
- nos voisins font tant de vacarme, que les enfants n'arrivent pas à s'endormir ;
- depuis un certain temps vous faites la queue dans un grand magasin et soudain quelqu'un se faufile devant vous.

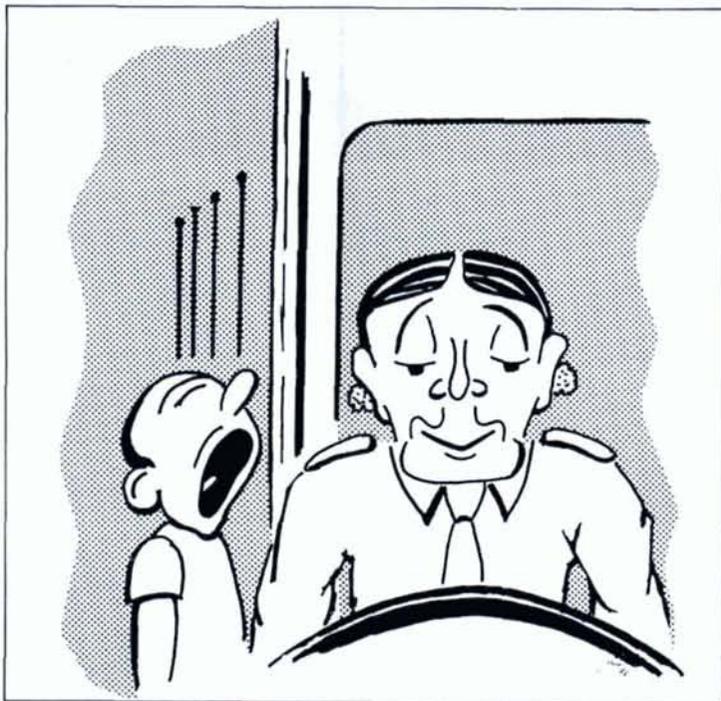
Nous avons tous connu des situations semblables. Peut-être avons-nous été à même de réagir efficacement, de manière à éliminer tout problème ultérieur. Mais il est possible aussi que notre comportement ait envenimé les choses. C'est précisément cela que nous devons éviter. Encore faut-il savoir comment réagir face à une situation de ce type, en d'autres termes, comment développer un comportement social intelligent.

Reprenons l'exemple du voyageur qui fume dans l'autobus.

Une première possibilité consiste à adopter un comportement passif, à ne pas réagir. Dans ce cas nous ne tenons, à vrai dire, aucun compte ni de nous-mêmes, ni de nos droits. Nous laissons autrui faire à sa guise. Cette façon d'agir est malsaine. Tout d'abord, l'objectif fixé (l'interdiction de fumer) n'est pas atteint. En même temps, dans notre for intérieur, nous devenons agressifs et hostiles envers le voyageur (« Pour qui se prend-t-il ? » — « En voilà un qui ne doit plus s'adresser à moi pour obtenir des renseignements ! », etc...).

De son côté le voyageur sent que quelque chose ne va pas, et pensera peut-être : « Quel chauffeur bourru ! » — « C'est à peine s'il daigne ouvrir la bouche ! »

Il va sans dire que cette manière d'agir est également très dangereuse. Nous risquons de rendre à son tour notre voyageur agressif, et nous abordons ainsi une spirale qui ne fera qu'envenimer



Une deuxième attitude consiste à impressionner notre voyageur fumeur par un comportement agressif. Dans ce cas nous ne tenons pas du tout compte d'autrui.

Notre premier but est certes atteint, mais le voyageur s'estime offensé et diminué.

les choses.

La troisième réaction possible se situe à mi-chemin entre les deux précédentes. A présent, nous nous préoccupons autant d'autrui que de nous-mêmes.

Nous exprimons notre préférence, nos souhaits, d'une manière calme, convaincante, en faisant

preuve de confiance en nous-mêmes, mais aussi de respect pour autrui.

Dans l'exemple du voyageur qui fume, pareille réaction peut s'exprimer comme suit : « Excusez-moi, Monsieur ! Je dois vous demander de bien vouloir respecter le règlement et d'attendre d'avoir quitté le véhicule avant de fumer. Ainsi vous ne dérangerez personne ».

En nous comportant de la sorte, nous essayons de nous exprimer le plus ouvertement possible. Nous n'adressons à autrui aucune « attaque personnelle ». Nous n'approuvons, ni ne désapprouvons l'autre. Nous faisons autant appel aux sentiments positifs qu'aux sentiments négatifs.

Il est intéressant de vérifier sur nous-mêmes comment nous nous comportons lorsque nous sommes impliqués dans une situation semblable.

Demeurons-nous passifs ? Devenons-nous rapidement agressifs ? Ou savons-nous affirmer notre position sans agressivité ?

Il se peut que les trois possibilités apparaissent tour à tour, mais le plus souvent, un seul de ces trois comportements dominera nos faits et gestes.

Il est évident que la dernière éventualité donnera les meilleurs résultats.

Voici quelques principes importants auxquels nous vous proposons de réfléchir :

1. Exprimer ses sentiments n'est pas nécessairement dangereux. Dans les relations de travail, exprimer son point de vue n'a pas forcément des conséquences négatives.
2. Les autres sont beaucoup plus capables qu'on ne le croit d'affronter notre point de vue. Après avoir exprimé des sentiments négatifs, on constatera souvent que l'autre tiendra compte de notre remarque.
3. Chacun est responsable de son propre comportement : chacun a le droit de décider lui-même de son comportement, mais il en est également responsable.

# UN AVERTISSEMENT URGENT AUX MÉCANICIENS

Alors qu'un mécanicien contrôlait les courroies à l'arrière d'un autobus, un de ses collègues, resté à l'avant, a mis le moteur en marche. La victime a eu les doigts coincés entre la courroie et le disque.

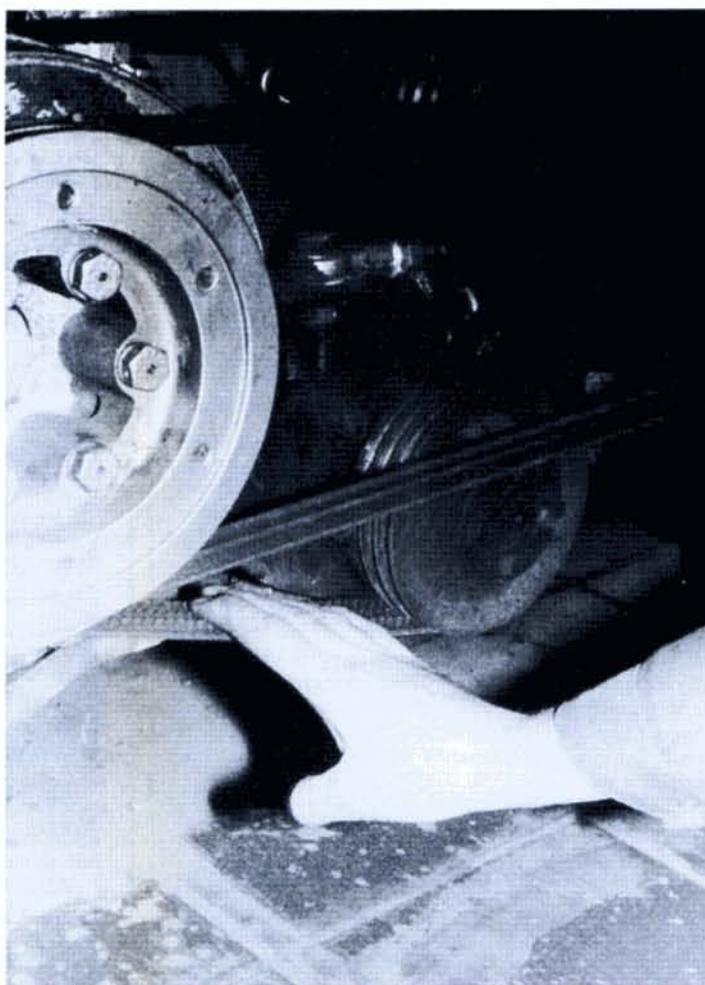
Cet accident a entraîné 39 jours d'incapacité de travail et a fait «chuter» l'équipe qui avait atteint 8.231 jours sans accident.

Ceci est certes déplorable pour cette équipe. Mais bien plus malheureux pour la victime de cet accident stupide.

Pour éviter le retour d'un accident du genre, il y a lieu d'observer les règles de sécurité suivantes :

1. Avant de procéder à un quelconque travail au moteur d'un véhicule, il y a lieu de veiller à ce que ce moteur ne puisse être mis en marche au départ du poste de conduite et, pour ce faire, d'actionner l'interrupteur à tirette prévu à cet effet dans le coffre moteur

2. Lors des travaux d'entretien ou de réparation, avant chaque mise en marche du moteur à partir du poste de conduite, il est indispensable de donner un coup de klaxon.



## ACTES DE PROBITÉ

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

### ANVERS

**Tjalkstraat :** Vorskemans L. (portefeuille + abonnement + 1.200 F).

**Malines :** Van Eynde J. (deux porte-monnaie + resp. 1.563 F et 100 pesetas), Van Gaeve A. (porte-monnaie + 200 F), Van den Broeck A. (porte-monnaie + 104 F), Van Woensel E. (porte-monnaie + 306 F).

### FLANDRE ORIENTALE

**Saint-Nicolas :** Willaert H. (927 F), Pieters J. (carte de banque + 2.125 F), Aerts P. (636 F).

**Hamme :** Veyt R. (611 F), Waterschoot T. (1.301 F), Van den Branden J. (845 F).

**Destelbergen :** De Jaeger G.M.

(chèques en blanc + carte de banque + 1.707 F), De Jaeger G.L. (650 F).

**Audenarde :** Dhaene G. (sac + 1.693 F).

**Nevele :** Bauwens M. (1.383 F).

### HAINAUT

**Anderlues :** Herman J. (portefeuille + 100 F), Hecq S. (chèques + porte-monnaie + 4.676 F), Motte A. (2 portefeuilles + abonn. + 550 F), Georges J.-P. (sac + 793 F), Vanderyeught D. (sac + 100 F), Dutrieux F. (sac + vêtements), Rams R. (sac + effets de bain).

### NAMUR-LUXEMBOURG

**Namur :** Clarenne M. (montre

en or), Nullens V. (sac + portefeuille + 668 F), Quevrin H. (portefeuille + 1.250 F).

**Florennes :** Gelay J.-C. (porte-monnaie + 3.650 F), Arnould R. (portefeuille + 1.493 F), Martinet R. (sac + portefeuille + 4.090 F).

**Florenville :** Semaire G. (portefeuille + 18.400 F).

**Forville :** Onkelinx M. (portefeuille + 22.900 F).

### LIÈGE

**Rocourt :** Mardaga F. (portefeuille + 1.020 F).

### BRABANT

**Leerbeek :** Christiaens (sac + porte-monnaie + 2.012 F).

**Dilbeek :** Pinxten (portefeuille + papiers + 4.130 F), De Moortel (portefeuille + 3.793 F).

**Cureghem :** Van Henden (sac en cuir + papiers + 15.000 F).

**Louvain :** Buelens (sac à main + carte d'identité + 1.500 F).

### LIMBOURG

**Hasselt :** Grosemans G. (portefeuille + 1.000 F), Ramaekers H. (sac à main + 835 F).

**Tessenderlo :** Karremans W. (porte-monnaie + 1.300 F).

**Lanaken :** Vranken H. (montre de dame).

**Saint-Trond :** Moeyaerts P. (portefeuille + 1.425 F).

**Maaseik :** Vincken H. (portefeuille + 894 F).

## UN SERVICE EN BONI à la s.n.c.v.

Quand la météo se met au beau fixe, tout le monde a envie de prendre l'air. Si, en plus, un des plus beaux paysages de Belgique s'offre à vous, pourquoi ne pas en profiter pour le découvrir d'une façon originale ?

Sur plus de 21 km, la Lesse vous propose ses paysages grandioses, qu'on ne peut vraiment admirer qu'à partir d'un canoë.

Laissez votre voiture à Houyet, et prenez place à bord d'un canoë. Admirez la série des rochers de Furfooz, les grottes du Parc National, refuges de la préhistoire et des guerriers francs. Plus loin, les Aiguilles de Chaleux avec leur colonne de pierre haute de 20 m, la Roche à l'Penne et les ruines de l'ancien couvent de Caverenne, détruit en 1554.

Puis vous contemplez le Château de Walzin, nid d'aigle du XIII<sup>e</sup> siècle. Au pied du château vous franchirez le premier barrage. Ensuite vous longerez le château de Pont-à-Lesse pour arriver au deuxième barrage. Vous arriverez bientôt à Anseremme, terminus de votre voyage.

Maintenant, il s'agit de retourner à notre point de départ : n'essayez pas de remonter la Lesse, c'est une opération autrement plus difficile ! Restent les transports en commun.

Le train ? Oui, mais il n'y en a un que toutes les deux heures : ennuyeux, s'il vient de partir. En plus, vous n'êtes pas le seul à avoir eu cette idée : ces trains sont régulièrement surchargés entre Anseremme et Houyet.

L'autobus ? Voilà la solution ! A la fois pour soulager la SNCB et pour améliorer le service offert à ces sportifs, la direction

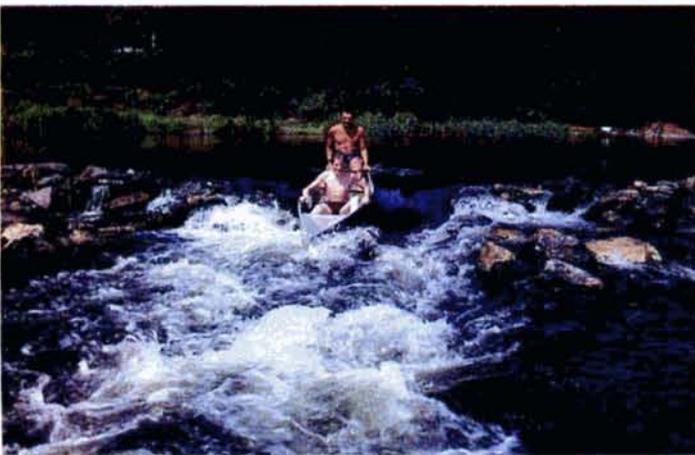
régionale de Namur-Luxembourg a mis en service une navette d'autobus entre ces deux points, le long d'une route magnifique. Vous pourrez ainsi contempler sous un autre angle ce que vous avez pu admirer en canoë.

Les services d'autobus sont cadencés avec les horaires de trains, vous pouvez les utiliser au départ d'Anseremme, soit avant de descendre la Lesse, soit après.

Figurez-vous que c'est un des seuls, si pas le seul service bénéficiaire de la S.N.C.V. ! En effet, les comptes d'exploitation de l'année 1985 se sont clôturés avec un boni de plus de 400.000 francs. Sur plus de 100.000 personnes qui l'an dernier ont parcouru la Lesse, près de 36.000 ont utilisé nos services pour retourner à leur point de départ. Ce résultat exceptionnel n'a pu être atteint qu'au prix d'une vigoureuse campagne d'information du public : plus de 20.000 dépliants dans chaque langue ont été édités.

Faites comme nos collègues des bureaux de la Direction régionale de Namur, venez-y en groupe. En septembre de l'an dernier, une vingtaine d'entre eux ont organisé une journée « Descente de la Lesse plus barbe-cue ».

Vous pourrez obtenir un dépliant gratuit et des renseignements complémentaires auprès de la Direction régionale de Namur-Luxembourg, avenue de Stassart 12 à 5000 Namur (tél. 081/22.47.47). En plus, pour nous, agents vicinaux, ce parcours en autobus ne coûte rien : les cartes de service et de famille y sont valables.



## LES TRAMWAYS AU PAYS DE



Notre pays compte de nombreux amateurs de tramways qui s'attachent non seulement à la

promotion du transport ferroviaire moderne, mais qui recherchent également avec ardeur tous les

## LES CHEMINS DE FER DANS LA PROVINCE DE

### LES CHEMINS DE FER VICINAUX DANS LA PROVINCE DE BRABANT (1885 - 1978)



En 1982 nous vous avons parlé d'un ouvrage remarquable, «De Buurtspoorwegen in de Provincie Brabant, 1885-1978», dû à la plume de feu notre collègue Jos Neyens.

D'aucuns avaient déploré que cet ouvrage n'existât qu'en néerlandais.

Aujourd'hui a paru une traduction française de ce livre, due au talent de MM. Francis Dandois et Yves Schoevaerts.

Dans cette édition, les auteurs ont voulu rendre plus attrayante une présentation quelque peu austère, et enrichir l'ouvrage de documents dont l'intérêt n'est pas négligeable, entre autres une ico-

souvenirs liés aux nombreuses exploitations qui se sont succédés depuis plus d'un siècle.

Le tome 1, consacré aux tramways urbains de Liège, les a comblés.

Le tome 2 est consacré aux tramways vicinaux, dont la première ligne dans la province de Liège apparut il y a 100 ans. On découvrira avec plaisir l'histoire de cette région, contée au travers de ses transports en commun ferrés. A chaque page, vous remontez dans le temps, c'est la vision retrouvée de coins de rues disparus.

Préfacé par notre Directeur général, cet ouvrage collectif dû aux efforts conjugués de MM. Fellinque, Hanssen, Lambou et Renard, compte plus de 400 pages, 750 photos, dont plusieurs en couleurs, de nombreux schémas, plans.

★

En vente à l'a.s.b.l. GTF, BP 191, 4000 Liège 1, au prix de 2.700 FB + port en recommandé, soit 220 FB pour la Belgique et le Luxembourg, 270 FB pour les autres pays. Versements au compte 001-0643004-67.

## VICINAUX BRABANT

nographie renouvelée et plus abondante, des horaires, des plans, des reproductions de billets.

Peut-être pourrait-on regretter qu'il n'y ait pas d'étude du matériel roulant, alors que la première ligne électrique vicinale était brabançonne.

Cet ouvrage comporte 215 pages, il est illustré de plus de 80 photos et de 8 plans du réseau. Il est disponible à l'Amutra, avenue des Buissonnets 42 à 1020 Bruxelles, au prix de 750 F pour la Belgique, 800 F pour l'étranger (port et emballage inclus), à verser au compte n° 068-0528040-96, en mentionnant le titre de cet ouvrage.

## Le nouveau «look» de nos chauffeurs

### UNE SOCIÉTÉ «DANS LE VENT»

Au cours de ces dernières années, la S.N.C.V. a étudié et réalisé une tarification zonale qui pourrait être adoptée par les autres Sociétés de transport en commun du pays. Le découpage du territoire en zones n'a pu être effectué que grâce à la vue d'ensemble que la Société possède des flux de voyageurs tant dans les campagnes que dans les villes.

Cette réalisation a été suivie par l'étude et la mise au point d'un oblitérateur pour cartes magnétiques, compatible avec les appareils existant à la S.N.C.B. et qui pourrait être adopté ultérieurement par les Sociétés des transports intercommunaux.

Rappelons encore, si besoin est, que la Société Nationale a étudié et mis au point une voiture motrice articulée pour semi-méto, dotée des équipements techniques les plus modernes. Ceci s'est traduit sur le marché international par d'importantes retombées économiques pour l'industrie belge. De même, la S.N.C.V. a étudié et fait réaliser un autobus articulé, adopté depuis lors par certaines Sociétés des transports intercommunaux.

Avouez que pour une centenaire, la Société Nationale se porte bien et fait preuve d'un dynamisme peu courant en ces temps de morosité que nous connaissons.

15 JANVIER 1986

Jour faste s'il en est : le personnel du mouvement étrenne un tout nouvel uniforme.

Ce n'est pas par hasard que la décision a été prise de doter les contrôleurs et les chauffeurs de nouveaux uniformes. Consciente qu'elle n'existe, par définition, que grâce à ses clients, la S.N.C.V. adapte sans cesse ses services aux besoins d'une époque en évolution constante. En aucun cas elle ne peut «des ans montrer l'irréparable outrage». Bien au contraire, pour elle-même et sa clientèle, elle doit se soumettre à des cures de rajeunissement.

C'est pourquoi, poursuivant sur sa lancée et parallèlement aux efforts consentis pour développer et moderniser son matériel, la S.N.C.V. s'est attachée à créer un nouvel uniforme pour ses chauffeurs.

Cette décision revêt une importance toute particulière dans le cadre d'une gestion axée sur le service au public.

En effet, les chauffeurs ont un rôle irremplaçable. Ils ne conduisent pas uniquement un véhicule, ils sont vendeurs, conseillers et ambassadeurs. Les voyageurs jugent la Société Na-

tionale sur base des prestations, du comportement et aussi de la présentation des chauffeurs et des contrôleurs.

Le nouvel uniforme qui a été créé pour ceux-ci ne constitue peut-être qu'un élément de l'image globale de la Société. Mais il s'agit de l'élément que remarque tout d'abord le client et dont il se souvient. L'uniforme est, de ce fait, très important : c'est la première impression que le client a de la S.N.C.V.



Nos nouveaux uniformes.



# LA CARTE Z MAGNETIQUE

## AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Le 3 février dernier, M. De Croo, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur, a tenu une conférence de presse au «Cultureel Centrum» de Hasselt, à l'occasion de l'introduction du nouveau système de perception dans notre Groupe du Limbourg. Le Ministre et plusieurs responsables de notre Société ont expliqué aux journalistes présents les raisons de cette innovation.



M. le Ministre De Croo essaie les nouvelles machines en démonstration.

Sous l'oeil amusé de M. le Directeur général, M. le Ministre De Croo s'essaie au maniement des nouveaux appareils.

### POURQUOI LA CARTE Z MAGNETIQUE ?

Après avoir, il y a un an, généralisé l'application du tarif zonal à l'ensemble de son réseau, la S.N.C.V. fait un pas de plus dans la voie de la modernisation et instaure la perception automatique : la carte Z à piste magnétique, testée en décembre 1985 dans le Groupe du Limbourg, et aujourd'hui officiellement en usa-

ge dans celui-ci. L'utilisation de ce titre de transport sera progressivement étendue à l'ensemble du réseau : la prochaine étape, dès à présent fixée au second semestre 1986, concerne le Groupe Namur-Luxembourg et, d'ici quelques années, la possibilité sera offerte à l'ensemble de notre clientèle d'utiliser nos bus et nos trams en «self-service».

Le système de la carte Z à piste magnétique présente des avanta-

ges aussi nombreux que diversifiés.

### POUR LE VOYAGEUR

Celui-ci peut consacrer, à l'achat de cette carte, le montant qui lui convient le mieux, à la seule condition que ce dernier s'inscrive dans une fourchette dont le niveau inférieur correspond au prix d'une carte zonale (165 F prix plein, 125 F carte à réduction, 58 F carte pour invalides de guerre) et le niveau supérieur au montant que nous avons fixé à 1000 F. A chaque utilisation le voyageur programme lui-même le nombre de zones qu'il choisit et sa carte lui est restituée avec mention du nouveau solde.

### POUR L'EXPLOITANT

L'utilisation de la carte se faisant sans aucune intervention du conducteur se traduit par une accélération de l'accès au véhicule et, partant, par une augmentation de la vitesse commerciale.

Ce titre de transport étant adaptable aux variations de tarifs, une modification de ceux-ci ne nécessite pas la confection de nouvelles cartes.

L'utilisation de fausses cartes ou de cartes falsifiées est pratiquement impossible.

### POUR LE CONDUCTEUR

L'intervention du conducteur lors de la perception se limite désormais à la délivrance de cartes Z valorisées ainsi que des billets, encore convient-il de souligner que l'utilisation de ces derniers par les voyageurs s'est sensiblement réduite ces derniers temps. Le chauffeur ainsi libéré, en grande partie, d'une contrainte particulièrement stressante peut davantage se consacrer à la conduite de son véhicule et surtout à l'accueil de la clientèle qui constitue un facteur très important pour l'image de marque de notre Société.

### POUR LA GESTION ET LE CONTROLE

Les indications imprimées au verso de la carte permettent un contrôle aisé dans le véhicule.

Le système comporte des mémoires permettant l'enregistrement de multiples données susceptibles d'être lues directement par l'ordinateur sans qu'il soit besoin de recourir à la transcription et à la codification comme c'est le cas pour les contrôles et comptages effectués par un

contrôleur. On peut ainsi connaître et analyser l'occupation du véhicule à quelque moment que ce soit, la durée des prestations du conducteur au volant, la recette par service, etc...

Le système peut accepter une programmation de tarifs multiples au cours de la même journée, comme la différenciation des prix de transport aux heures creuses et aux heures de pointe.

Enfin, et ceci constitue peut-être le plus grand avantage, dès que les S.T.I. et la S.N.C.B. seront dotées d'un système du même ordre, la carte Z pourra être utilisée indifféremment et concurremment sur tous les réseaux, tandis que les mémoires assureront la ventilation des recettes. Ce système débouche ainsi sur l'instauration d'un titre de transport unique pour tous les réseaux de transports en commun du pays et ce, par la simple augmentation des mémoires de l'oblitérateur.

### POURQUOI LE GROUPE DU LIMBOURG ?

Du fait que ce dernier ne comporte que peu de lignes de pénétration dans d'autres groupes, son choix s'indiquait particulièrement en ce sens qu'il nous a permis de diminuer le risque de provoquer une certaine confusion chez les voyageurs, due à la coexistence de l'ancien et du nouveau système de perception. Une raison supplémentaire réside dans le fait que dans la Province du Limbourg n'existe aucune ville qui soit desservie concurremment par la S.N.C.V. et une Société de transports Intercommunaux ; l'existence simultanée, dans une même agglomération, de deux sociétés de transports en commun, aurait, pour cette première étape, compliqué par trop la tarification.

### FORMATION DU PERSONNEL

Le succès du nouveau système instauré dépendant en grande partie du savoir-faire et de la motivation de notre principal représentant auprès des voyageurs — à savoir le conducteur — un soin tout particulier a été réservé à la formation de celui-ci.

Chaque agent concerné a suivi un écolage pratique et individuel pendant 4 demi-jours et a pu, en outre, se familiariser avec le fonctionnement du système grâce aux appareils didactiques installés dans plusieurs dépôts ainsi qu'à certains terminus de lignes. Nous tenons à souligner que cette formation a été réalisée sans que

l'exploitation normale du réseau n'en ait eu à pâtir.

#### COMMENT INFORMER LE VOYAGEUR ?

Restait à «éduquer» le voyageur, ce qui est plus vite dit que fait ! Après une période d'essai que s'est déroulée sur une ligne en décembre 1985, il a fallu informer le public et une vaste campagne destinée à attirer l'attention sur la nouveauté que constitue la carte Z à piste magnétique a démarré le 3 février par un message sur tous les flancs de tous les autobus du Limbourg, par un affichage dans les véhicules et par la distribution d'un dépliant, accompagné d'un spécimen de carte Z à piste magnétique et sur lequel étaient succinctement décrites les opérations à effectuer par le voyageur. En outre, à partir de cette date, un personnel d'encadrement, présent dans de nombreux autobus, a présenté la carte Z à piste magnétique aux voyageurs et a fourni à ceux-ci tous les renseignements voulus. A ce propos, citons trois méthodes originales auxquelles il a été recouru pour informer les voyageurs :

des pensionnés de la S.N.C.V. dûment écolés au nouveau système ont développé une campagne d'information auprès des associations de retraités ; la population limbourgeoise comportant un assez grand nombre de travailleurs immigrés, le service provincial d'accueil des étrangers a assuré à l'intention de ceux-ci la traduction de nos informations en grec, en turc, en italien, en espagnol, en portugais et en arabe ; enfin, 55 étudiantes ont joué le rôle d'hôtesse à bord de nos véhicules, pour fournir les explications voulues aux voyageurs.

#### LES CONCLUSIONS DE M. DE CROO, MINISTRE DES COMMUNICATIONS

Après s'être réjoui de ce que la carte Z à piste magnétique constitue un pas important dans la voie de l'intégration totale de tous les transports publics, par rail et par route, le Ministre a souligné que, pour vraiment améliorer le service à la clientèle il y aurait lieu de résoudre rapidement le problème que pose la concentration de trafic pendant les heures de pointe. Cette concentration, qui exige un effort énorme de la part des agents et un investissement considérable en matériel, doit être étalée dans le temps, a poursuivi le Ministre, qui a conclu en promettant d'intervenir auprès de ses collègues du Gouvernement pour

que ce problème soit résolu dans les meilleurs délais.

La conférence de presse se poursuivit par une visite des autobus d'écologie, visite au cours de la-

quelle M. De Croo procéda à une démonstration de l'utilisation des nouveaux appareils.

Pour clôturer la journée, une réception réunit les participants,

durant laquelle une projection vidéo montra les diverses réalisations de la firme Prodata, fabricant de nos nouveaux oblitérateurs.

## LE GRAND JOUR EST ARRIVÉ

*Tiens, ce n'est plus un grand carton, votre carte Z ?*

*Non, Monsieur, maintenant nous nous sommes modernisés : voici votre nouvelle carte Z, à piste magnétique : plus pratique, plus maniable. Bon voyage !*

Ce dialogue, vous auriez pu l'entendre dans le Limbourg, depuis le 10 février dernier. Après des mois d'études, d'essais, de séances d'instruction, les machines Prodata délivrent leurs premières cartes magnétiques et leurs premiers billets à nos voyageurs.

De-ci, de-là on tâtonne encore un peu, les manuels d'instruction figurent en bonne place, sous la main du chauffeur, prêts à être consultés.

Les voyageurs eux aussi doivent s'habituer à ces nouveaux titres de transport, ils doivent acquérir le réflexe d'oblitérer eux-mêmes leur titre de transport, au lieu de le présenter au chauffeur : la vitesse d'embarquement des voyageurs se ressent de ce manque d'habitude.

Les chauffeurs, très aimablement, montrent à nos clients comment utiliser ces cartes. **Oui, Madame, lors de l'achat, vous devez mettre deux fois la carte dans l'appareil, une fois pour la valider, la seconde fois pour payer votre voyage.** Comment payer lorsqu'on voyage en correspondance ? **Introduisez votre carte, appuyez d'abord sur la touche +, puis sur le nombre de zones à parcourir.**

En outre, à bord des autobus sur les lignes les plus fréquentées, des hôtesses expliquent patiemment à nos clients ce qu'est notre nouveau produit, où l'acheter, comment s'en servir, quels sont ses avantages.

Les brochures qu'elles distribuent sont fort lues et commentées entre voyageurs et avec elles.

Quelques explications complémentaires du chauffeur ne sont pas inutiles : dès à présent il ne faut plus compter la prise en charge pour payer votre voyage, l'oblitérateur entretient compte automatiquement. C'est très important : avec les cartes à cases il y avait moyen de réparer cette er-

reur ; ce n'est plus possible avec le nouveau système.

Une action promotionnelle peu courante a accompagné cette mise en service : durant six semaines, du 10 février au 23 mars, on pouvait gagner chaque semaine 10.000 francs en cartes Z. Le voyageur devait indiquer son adresse sur sa carte Z (une fois épuisée), et répondre à deux questions : quel anniversaire les Vicinaux fêtaient-ils en 1985 ? (Cà c'était facile !), et combien de cartes Z recevrons-nous durant cette semaine ? (Cà c'était moins facile !). En cas d'ex-aequo, un tirage au sort déterminerait l'heureux gagnant.

Nous avons ainsi pu faire six heureux, six personnes qui autour

d'elles feront de la publicité pour nous.

Nous sortons d'une période de rodage de ce système : il est certain que les Groupes suivants bénéficieront de l'expérience acquise durant ces premières semaines dans le Limbourg, tant en ce qui concerne l'instruction des chauffeurs, que la publicité aux voyageurs.

Peut-être faudra-t-il modifier certains programmes de la machine, revoir certaines installations, à la lumière de ce que l'expérience nous apprendra.

Ce n'est qu'un début, nous devons féliciter nos collègues limbourgeois d'avoir entrepris la mise en service de ce nouveau système.



Notre chauffeur et l'hôtesse expliquent au voyageur comment pointer sa carte.

L'hôtesse remet au voyageur une brochure concernant l'emploi de nos nouvelles cartes Z magnétiques.



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



## RECRUTEMENT

### ADMINISTRATION CENTRALE

Poncelet J.-M., programmeur-rédacteur

### ANVERS

Michielsen M., data-typiste



## MUTATIONS

### ADMINISTRATION CENTRALE

Navez M., rédacteur

### NAMUR-LUXEMBOURG

Segers J.-P., chauffeur



## MARIAGES

### ANVERS

Schaerlaeken B. et Meert L.

### FLANDRE ORIENTALE

De Jaeger G. et Voet L.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Deconinck J. et Rolin B.

### BRABANT

Van Hoeymissen D. et Van Buggenhout R.  
Roch P. et Fievez D.  
Maes S. et De Groof M.  
Vostes G. et Verhaeghe M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Delannooy J. et Bemaghe O.



## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Lynn chez Breine M. (Kessel-Lo)  
Bastien chez Lizin P. (Ottignies)  
Stijn chez D'Haenens N. (Grammene)

### ANVERS

Nico chez Lamberts L. (Kapelle o/d Bos)  
Natalie chez Van Noten R. (Kasterlee)  
Koen chez De Backer J. (Berendrecht)  
Jan chez Willems R. (Merksem)  
Jef chez De Schutter M. (Pulderbos)  
Lennard chez Serneels G. (Putte)  
Joris chez Toebinte J. (Duffel)  
Anthony chez Rijckaert P. (Hoboken)

### FLANDRE ORIENTALE

Jurgen chez Van Damme G. (Wetteren)  
Jurgen chez De Nève M. (Nevele)

### HAINAUT

Jonathan et Damien chez Deprez C. (Anderlues)  
Thierry chez Pierman J.-C. (Pont-à-Celles)  
Méline chez Fumier F. (Chapelle-lez-Herlaimont)  
Jody chez Pacifici W. (Marcinelle)  
Julien chez Sente M. (Binche)  
Christelle chez L'Hoir J.-M. (Houdeng-Aimeries)  
Joannie chez Van Byseghem L. (Lodelinsart)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Jean-Sébastien chez Jacques D. (Namur)  
Michaël chez Grogard A. (Belgrade)  
Sébastien chez Gatisseur W. (Forville)  
Kévin chez Heirbrant J. (Namur)

### LIÈGE

Yves chez Allely J.-C. (Saint-Nicolas)  
Delphine chez Deltour C. (Stembert)  
Grégory chez Depotter A. (Lantin)

### BRABANT

Lien chez Rakussek L. (Eecloo)  
Kathleen chez Van Schepdael G. (Gooik)  
Michaël chez Neetens G. (Nivelles)  
Gaëtan chez Roch P. (Nivelles)  
Michiel chez Lemmens A. (Holsbeek)  
Quentin chez Latzel E. (Braine l'Alleud)  
Bart chez Van Bellinghen L. (Meerbeek)

Maxime chez Devriese L. (Braine l'Alleud)

### LIMBOURG

Amanda chez Smeets W. (Kinrooi)  
Mieke chez Kuppens E. (Houthalen)  
Jimmy chez Geutjens M. (Bocholt)  
Nicky chez Myny R. (Hasselt)  
Mieke chez Verslegers M. (Bree)  
Inge chez Jamar R. (Alken)  
Evelien chez Goeleven T. (Koersel)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Malou chez Vercruysse P. (Ostende)  
Shanna chez Dobbelaere J. (Coxhyde)  
Kim chez Steelandt G. (Bruges)  
Sanne chez Cordier L. (Ostende)  
Bjorn chez Notredame E. (Ichtegem)



## RETRAITES

Années  
de service

### ANVERS

Van Eekelen J., cond.-rec. AB 35

### FLANDRE ORIENTALE

Heirman R., sous-chef de bureau 40

### HAINAUT

Maucourant D., ouvr. qual. 30  
Quériat G., receveur 35  
Vanderhaegen S., aubettier 32  
Bistiau R., cond.-rec. AB 36  
Dufeignies M., cond.-rec. AB 37  
Frère J., ouvr. qual. 1e cl. 31  
Parent R., cond.-rec. AB 28  
Urbain G., ouvr. qual. 31  
Gallez R., chef VT 41  
Catherine P., ouvr. qual. 29  
Carroyer G., chauffeur AB 37  
Schoy C., receveur 19  
Lescot J., conducteur 29  
Honoré U., aubettier 36  
Carrier A., chauffeur AB 30  
Charles G., cond.-rec. El. 43  
Degreef G., moniteur El. 37  
Dekoker J., ouvr. qual. 1e cl. 35

### NAMUR-LUXEMBOURG

Lambert A., 1er ouvr. élite 33  
Piraprez R., cond.-rec. AB 36  
Romain A., sous-chef de bureau 41

### LIÈGE

Dethier F., brigadier 35

### BRABANT

Smekens R., cond.-rec. AB 35  
Van Casteren E., cond.-rec. AB 37  
Van de Velde M., cond.-rec. El. 28

### LIMBOURG

Grosemans M., ouvr. qual. 34  
Neyens J., cond.-rec. AB 33  
Poets J., cond.-rec. AB 25

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vandeputte M., ouvr. spéc. 40  
Defoort A., cond.-rec. AB 30

## NÉCROLOGIE

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

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

Age

### ADMINISTRATION CENTRALE

De Moor R., Inspecteur en Chef 75  
Loeckx R., sous-chef contrôleur 72

### ANVERS

Van Meir F., ouvr. qual. 1e cl. 72  
De Langh L., cond. El. 82  
De Vos A., cond.-rec. AB 71  
Heydens T., ouvr. élite 79  
Jacobs L., brigadier 80  
Keutgens F., chef de service 2e cl. 72

### FLANDRE ORIENTALE

Vervaeke A., 1er ouvr. élite 57  
Ameloot L., commis 2e cl. 82  
Degraeve J., ouvr. semi-qual. 85  
Kerkaert T., brigadier 91  
Audenaerd P., cond.-rec. AB 78

### HAINAUT

Van Herreweghen J., receveur 63  
Coupez L., contremaître 83  
Laurent F., ouvr. qual. 76

### NAMUR-LUXEMBOURG

Bechoux N., piocheur 85

## LIÈGE

Eyckmans H., chef de mouv. 1e cl.	79
Mincier C., ouvr. qual. 1e cl.	72

## BRABANT

Buelens J., cond. El.	91
Lissens F., ouvr. élite	73
De Dobbeleer E., machiniste	91
Dekens G., cond. El.	83
Deroubaix G., receveur	88
Vanenneker J.-B., manoeuvre	90
Bollaerts F., cond. El.	95
De Groef P., contrôleur	93
Ermgodts F., ouvr. qual.	79
Mertens J., ouvr. qual. 1e cl.	76
Olbrechts J., cond. El.	78
Vanmellaert E., brigadier	79
Vekens R., ouvr. qual. 1e cl.	73
Vandernoot G., cond.-rec. AB	63

## LIMBOURG

Vandenbroeck R., ouvr. qual. 1e cl.	72
Lemaerts J., ouvr. qual. 1e cl.	71
Frederix L., piocheur	87

## FLANDRE OCCIDENTALE

Gobin J., inspecteur technique	87
Sengier L., cond.-rec. AB	82
Lenaers K., cond.-rec. AB	86
Neyrinck G., brigadier	88

## une retraite bien méritée

### M.J. BLOCK, CHEF D'ATELIER... ET ECRIVAIN !

Monsieur J. Block, Chef d'atelier à Merksem, est pensionné depuis le 1er octobre 1985.

Il entra en service le 3 juillet 1941, et bientôt il fut promu commis-dessinateur. Grâce à ses connaissances professionnelles et à son dévouement, il fut successivement promu dessinateur de 1e classe, chef V.T. et enfin chef d'atelier.

Ces dernières années il eut à mener à bien plusieurs missions spéciales dans le cadre des expositions auxquelles participa la S.N.C.V. C'est lui, par exemple, qui dirigea la restauration d'anciens véhicules. La locomotive remise en état pour notre Centenaire porte sa signature.

Il a résumé ses 44 années de carrière dans un bel ouvrage illustré, commenté dans notre numéro précédent: «Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen» (Le temps de la vapeur à la S.N.C.V.)

Lors de son départ de Merksem, le premier exemplaire de son livre, imprimé par la S.N.C.V., lui a été offert par M. le Directeur Van Wesemael, en guise de remerciement pour sa magnifique collaboration durant les nombreuses années qu'il a passées à la S.N.C.V.

Nous lui souhaitons de profiter encore longuement d'une retraite pleine d'activités.

La lecture des principales relations d'accident du travail qui se sont produits au cours de l'année 1985, nous permet de constater que ceux-ci peuvent être rapidement classés en trois catégories.

Dans la première, nous retrouvons les accidents survenus suite à des chutes qui ont occasionné des luxations, des entorses et parfois même des fractures.

Pour exemples :

**Onoz - Mouvement.** En descendant de l'autobus, l'agent a glissé sur le marchepied rendu glissant par la neige et le gel. Il ressentit une vive douleur dans le bas du dos. *Le chômage continue.*

**Overijse - Mouvement.** L'agent resta accroché avec le pied au rail de la machine à laver des autobus et tomba. *52 jours de chômage.*

**Oreye - Mouvement.** En quittant le poste de conduite pour aller changer le film de l'autobus l'agent a voulu prendre appui sur une main-courante. Celle-ci n'existant pas sur ce type de véhicule, il trébucha, heurta le marche-pied et fit une chute contre les battants de la porte avant. *Le chômage continue.*

**Heist op den Berg - Mouvement.** En montant pour prendre place au poste de conduite de l'autobus, l'agent se tenait à la table de perception et au siège du chauffeur. Tout à coup le siège pivota, la victime perdit l'équilibre et se blessa au pied droit. *Le chômage continue.*

**La Louvière - Atelier.** En descendant de l'autobus l'agent a glissé du marche-pied. Il est à noter que les semelles des chaussures de sécurité étaient imprégnées de mazout suite à une perte de gazoil à la pompe. *43 jours de chômage.*

Nous pouvons classer dans la deuxième catégorie, les accidents dus à un oubli ou à un non respect des règles de bonne pratique du métier.

Pour exemples :

**Turnhout - Atelier.** Lors du lavage des vitres du garage, l'échelle glissa et l'agent fut blessé par l'échelle. *53 jours de chômage.*

**Eugies - Atelier.** Lors du transvasement par les magasiniers d'un fût de méthanol dans un autre afin d'exécuter un ordre de transfert, l'agent, qui venait demander une explication aux magasiniers, alluma son briquet malgré l'adjonction de ceux-ci. Le fût s'est embrasé et a explosé. L'agent encourut des brûlures. *70 jours de chômage.*

**Bressoux - Atelier.** L'agent avait remplacé un coussin d'air sur un autobus. Pour descendre

## ACCIDENTS DU TRAVAIL...

avec 30 jours de chômage et plus...

le véhicule, l'agent a actionné le cric. Celui-ci est descendu rapidement, l'agent a eu les doigts coincés entre le levier du cric et le bord de la fosse. *44 jours de chômage.*

Enfin, dans la dernière catégorie, on retrouve ceux qui se sont produits suite à un accident de la route.

Pour exemples :

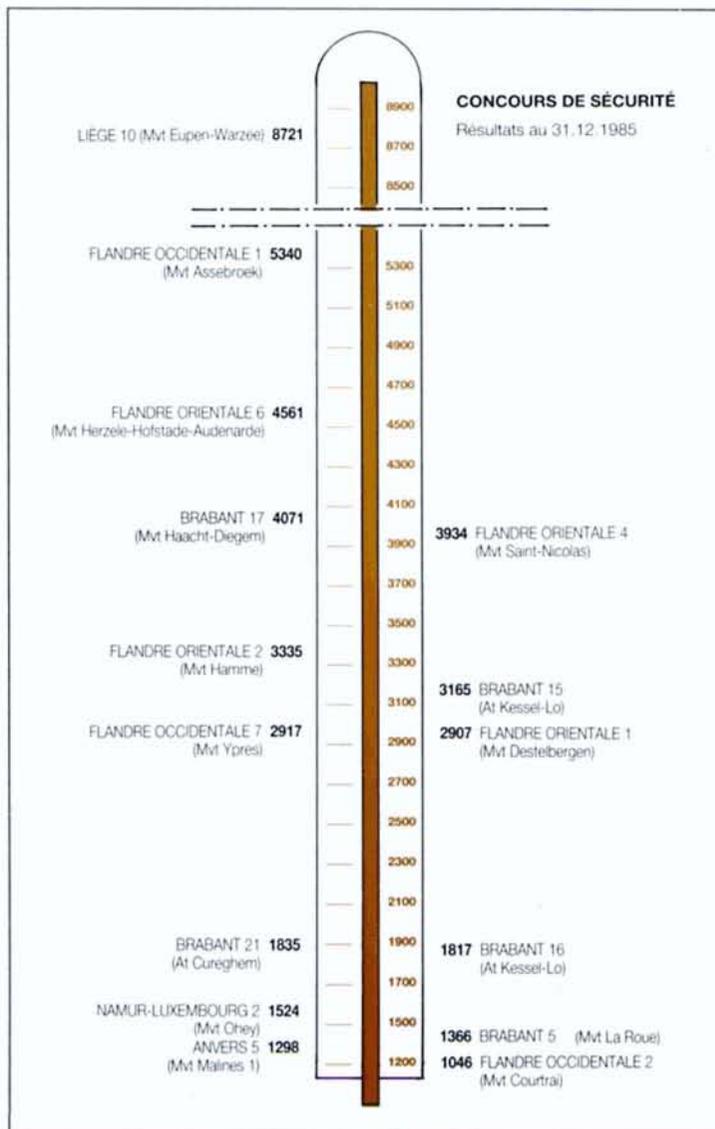
**Genk - Mouvement.** Un camion roulait en sens inverse. Un volet du camion qui était resté ouvert a heurté l'autobus. Le chauffeur de ce dernier fut blessé. *39 jours de chômage.*

La relation de tous ces accidents nous prête à réfléchir. En effet, sauf pour ceux qui se sont produits lors de mauvaises conditions atmosphériques où une plus grande prudence s'impose,

nous croyons qu'avec un peu plus d'attention et un peu plus d'ordre ou de propreté, la plupart des accidents de la première catégorie auraient pu être évités.

Pour la deuxième catégorie, en observant toutes les consignes données par les services de sécurité et même, par le personnel de maîtrise, il est évident qu'on éviterait un bon nombre de ces cas malheureux.

Enfin, pour la dernière, bien que le personnel n'est pas toujours responsable de ce type d'accident, on ne peut pas ignorer leur existence. Cependant, n'oublions pas que pour cette catégorie, le respect des conseils de la «Conduite Préventive», reste malgré tout efficace pour pallier l'un ou l'autre cas.



# «NOS VICINAUX» 1946 - 1986 :

## 40 ans d'histoire vicinale

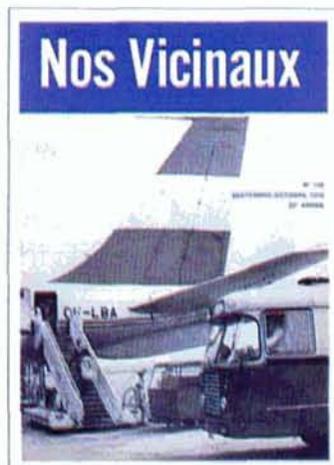
Dans le numéro précédent, nous vous avons narré les débuts de notre journal d'entreprise «Nos Vicinaux» en soulignant, à travers son existence, les grandes heures de la vie de notre Société : le passage du rail à la route, le développement de la sécurité, la S.N.C.V. et l'Expo 1958,... L'histoire continue !

### 1970 : 25 ans de parution

Cette année M. Hoens, Directeur général de 1952 à 1970, est admis à la retraite et est remplacé, à la tête de notre Société, par M.L. Van Autgaerden.

L'arrêté ministériel du 27.10.1970 approuve la délivrance des abonnements M (Métro) — T (Tram et train) — B (Bus) valables, dans la région bruxelloise, pour un nombre illimité de voyages sur les réseaux urbains de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.) et de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (S.N.C.V.), ainsi qu'entre les gares de l'agglomération bruxelloise de la Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.). Ce titre de transport sera bientôt adopté dans d'autres villes du pays.

Une photo plutôt surprenante orne la première page du numéro de septembre : un autobus vicinal sur les pistes de l'aérodrome de Bruxelles-National assure le transport des voyageurs entre l'aérogare et les avions.



1971-1972 : le journal «Nos Vicinaux» continue sa mission qui consiste à être le reflet de la vie de notre Société sous ses multiples aspects : le personnel, l'exploitation, la sécurité, le matériel, la technique, l'administration, l'historique, etc...

En 1973 votre fidèle conseiller, le contrôleur Boudard, est pensionné. Tout au long de 160 numéros de votre journal, il a commenté, souvent de façon amusante, les complications du règlement d'exploitation. A la fin de cette même année, sont évoqués les «dimanches sans autos», alors que nos trams et autobus étaient pratiquement seuls sur les routes et que, dans les villes, nos conducteurs n'avaient pas à se débattre dans les inextricables embarras de la circulation.

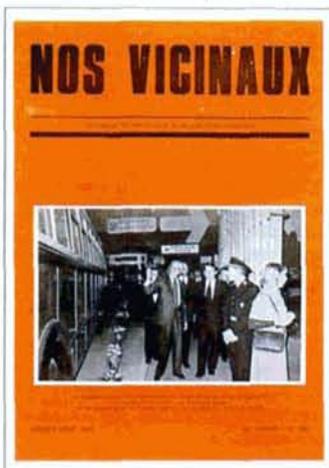
Au cours de l'année 1974, le journal consacre une série d'articles à louer le charme des sites touristiques de la Belgique : Spa, le littoral, la Campine, la forêt de Soignes, etc...

### le temps du changement

L'informatique progresse à grands pas : en 1975 les Directions régionales sont équipées de terminaux. Dans un proche avenir nous connaissons le traitement informatisé des tableaux de service, des états de pointage et de paie, etc...

En novembre 1975, un article est consacré à la nouvelle motrice articulée de semi-métro, destinée à nos réseaux de la Côte et de Charleroi. Ce matériel, conçu et mis au point par nos services d'études, fait appel aux matériaux les plus fiables et aux techniques les plus modernes au point de vue carrosserie et motorisation.

Le 21 juin 1976, M. Chabert, Ministre des Communications à l'époque, inaugure le semi-métro de Charleroi dont la desserte, en attendant la livraison des motrices articulées, est assurée par des voitures type S aménagées par nos ateliers pour pouvoir circuler sur ce réseau, notamment le long des quais hauts.



En septembre 1977, M.L. Van Autgaerden, Directeur général, est admis à la retraite et est remplacé, à la tête de notre Société, par M.C. Henrard. Au cours de cette année, par décision du Ministre des Communications, la S.N.C.V. reprend 197 services publics d'autobus de la S.N.C.B., ce qui accroît la longueur de notre réseau de quelque 9.800 km.

Toujours en 1977, la Société Nationale participe à l'exposition «Les transports en commun et l'industrie belge», organisée au dépôt de la S.T.I.B. à Woluwé. Le journal consacre quatre pages en quadrichromie au stand conçu et érigé par la Société à l'occasion de cette manifestation.

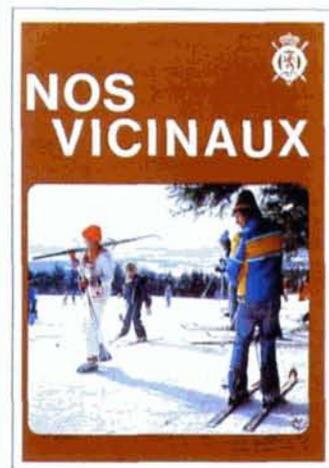
En 1978 la S.N.C.V. organise une exposition à Ostende et y présente, notamment, une maquette en grandeur réelle du poste de conduite et du premier compartiment voyageurs de la nouvelle motrice articulée en cours de construction.

Cette année voit la disparition de nos dernières dessertes par tramways dans le Brabant. Seuls subsistent les réseaux ferrés de la Côte et du Hainaut, dont l'infrastructure est en cours de renouvellement et de renforcement en prévision de la mise en service des nouvelles motrices.

Signalons enfin que, depuis cette année, les formulaires d'inscription pour nos maisons de vacances font l'objet d'un numéro spécial. Si vous n'y avez pas encore séjourné, vous avez tort !

Votre journal change de présentation en 1979 : la couleur l'«envahit» et une rubrique familiale fait son apparition.

La S.N.C.V. déplore, en 1980, le décès de M. Storme, qui était Président de la Société depuis



1967 et qui est remplacé par M.R. Denison. Cette même année nous enregistrons la livraison des deux voitures motrices prototypes commandées en 1977 et destinées, l'une au réseau du Littoral, l'autre au réseau de Charleroi.

En 1981, les 26 premières motrices articulées de série sont fournies et mises progressivement en service sur le réseau de la Côte. La même année, 56 autobus articulés sont mis en exploitation. Ce type de véhicule, qui constitue une innovation pour les transports publics du pays, a été conçu et mis au point par les services d'études de la S.N.C.V.

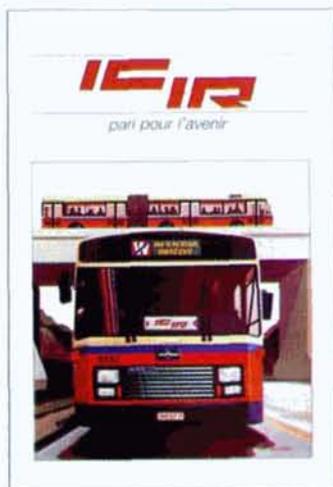
Toujours en 1981, la Société Nationale applique, à titre expérimental, un nouveau mode de tarification dans les régions de Gand, de Charleroi, de la Côte et du sud-est luxembourgeois : la tarification zonale, dont le principe réside dans le découpage des régions en zones à l'intérieur desquelles le prix est unique.

Votre journal annonce, en 1983, la fin des grands travaux de renouvellement et de renforcement de l'infrastructure du réseau ferré de la Côte et l'ouverture de la section «Beaux-Arts — Dampremy» du semi-métro de Charleroi.

## 2<sup>me</sup> partie

A l'occasion de l'entrée en vigueur, en juin 1984, du plan de restructuration de la S.N.C.B. — plan IC/IR — la S.N.C.V. est chargée de :

- desservir la population qui pouvait utiliser, avant le 3 juin 1984, les gares S.N.C.B. supprimées à cette date ;
- réaliser de meilleures correspondances entre les bus et les lignes de trains cadencés ;



- créer de nouvelles relations rapides par autobus dans les régions non desservies par le rail.

Entre la mi-avril et le 1er juin 1984, la S.N.C.V. développe une campagne visant, d'une part, à informer les quelque 20.000 voyageurs journaliers de la S.N.C.B., touchés par la suppression des gares et, d'autre part, à promouvoir les restructurations importantes de son propre réseau.

Parallèlement, la Société Nationale s'efforce d'améliorer l'accueil dans ses véhicules. C'est ainsi que 2.500 agents de la S.N.C.V. et des exploitants sont informés du plan et des possibilités d'accueil en véhicule, au cours de plus de 200 réunions de  $\pm$  quatre heures chacune et une brochure «aide-mémoire» leur est remise. Les enquêtes effectuées par après ont permis de constater que 90 % des agents ont répondu positivement aux attentes de la clientèle.

### 1985 — le centenaire de la s.n.c.v.

Votre journal «Nos Vicinaux» vous tient fidèlement au courant des nombreuses manifestations organisées en 1985 à l'occasion du Centenaire de la S.N.C.V.

Le point culminant se situe en été lorsque nous avons eu l'honneur d'accueillir, à Ostende, S.M. la Reine qui a daigné assister à l'inauguration de notre exposition «GO 85» et qui a manifesté tout au long de sa visite le plus vif intérêt pour les diverses activités de notre Société.

En mai de cette année, répondant à l'invitation de l'Union Belge des Transports Urbains et Régionaux (U.B.T.C.U.R.) — dont notre Directeur général, M. Henrard, est Président depuis plus de six ans — l'Union Internationale des Transports Publics (U.I.T.P.) tient à Bruxelles son 46<sup>e</sup> Congrès International et commémore, par la même occasion, le centenaire de sa fondation. La S.N.C.V. contribue activement à l'organisation de l'exposition mise sur pied pour cette manifestation internationale. Sa participation à cette exposition a vivement intéressé les congressistes du monde entier.

C'est au cours de cette même année que la S.N.C.V. et les autres Sociétés de transports publics belges relèvent avec succès le véritable défi que constitue l'acheminement de milliers de pèlerins qui se déplacent lors de la visite papale.

Enfin, «last but not least», en 1985, la Société généralise le tarif zonal à l'ensemble de son réseau et présente l'oblitérateur pour cartes magnétiques, conçu et mis au point par ses services.

Nous voici arrivés au terme de notre survol des 240 premiers numéros de «Nos Vicinaux».

Que pensez-vous de VOTRE journal ? Bientôt, vous aurez l'occasion de nous communiquer votre avis, de nous faire part de vos critiques et de nous signaler quels sont les articles qui vous plaisent, quels sont ceux pour lesquels vous témoignez moins d'intérêt, quelles sont les rubriques que vous souhaiteriez voir développer davantage, etc...

## NOUVELLES D'ICI ET... ... D'AILLEURS

### DES AUTOBUS ARTICULÉS BELGES AU CANADA

La firme Van Hool en collaboration avec la S.N.C.V. la S.T.I.B. (Société du Transport Intercommunautaire de Bruxelles) à développer un type d'autobus articulé. Cet autobus a été exporté pour des essais d'une durée de six mois sur le réseau de la Société du Transport de la Communauté Urbaine de Montréal (Canada). Il a été transporté dans le courant du mois de novembre dernier jusqu'au Canada, où il sera testé dans les conditions rigoureuses de l'hiver canadien. Pour ces essais, le système de chauffage a été renforcé et des pneus neige ont été montés.

Pourquoi ces essais ? Lors de l'achat de jeeps canadiennes pour l'armée belge, il avait été prévu que des firmes belges pourraient, en échange, exporter du matériel vers le Canada (compensations financières). Des autobus articulés feront peut-être partie de ces exportations.

(D'après «Tram 2000»)

### LILLE (FRANCE)

Des détournements d'avions, cela arrive de temps en temps, hélas. Des détournements d'autobus, c'est déjà plus rare. Mais qu'un détournement soit volontaire, ce n'est vraiment pas courant ! C'est pourtant ce qui s'est produit récemment à Lille, lorsqu'un chauffeur s'est détourné de sa ligne pour conduire d'urgence une de ses passagères à la maternité. Ceci fait, il a repris son itinéraire normal, comme si de rien n'était.

L'histoire ne précise pas comment se portent la mère et l'enfant.

### LONDRES/PEKIN

Visitez Pékin en autobus à impériale ! Des autobus londoniens vont bientôt être vendus à la Chine : 1.300 d'entre eux devraient aller à Pékin et Canton. «Mais les Chinois roulent à droite et les Britanniques à gauche !», direz-vous. Ce n'est pas si grave : quand on vend autant d'autobus, on peut les transformer un peu. L'escalier a été déplacé, l'entrée arrière également, elle a été munie de portes pneumatiques, tandis qu'à l'avant une nouvelle porte a été placée derrière le conducteur. Le poste de conduite par contre n'a pas été déplacé : ceci demandait trop de travaux de modifications.

(D'après «LRT News»)

Notre dernier modèle d'autobus, semblable à celui expédié au Canada.



# UNE VISITE CHEZ LE



Le groupe des Néerlandophones lors de la visite du 23 janvier.  
(Photo Van Hool)

On dit souvent : «Un petit dessin vaut mieux qu'un long discours». Nous pourrions ajouter : «Une visite à l'usine vaut mieux qu'un long dessin».

C'est sans doute l'avis de certains de nos collègues qui ont pu rendre visite aux Ets. Van Hool. Cette entreprise construit actuellement une série d'autobus articulés pour la S.N.C.V.

Des agents du mouvement et des services techniques, chauffeurs, mécaniciens, électriciens, ont ainsi été reçus à Koningshooikt, les néerlandophones le 23 janvier et les francophones le 30 janvier.

Ils venaient des différents groupes où ces nouveaux autobus seront mis en service : Flandre Orientale, Anvers, Brabant, Hainaut et Liège. Ils purent mettre en commun leurs expériences, leurs problèmes et les méthodes pour les résoudre.

## UN EXPOSE PRELIMINAIRE

La journée commença par quelques exposés fort intéressants sur la fabrication d'un autobus : conception du véhicule, lutte contre la corrosion, contrôle de la qualité du produit à tous les stades de la chaîne de montage.

## VISITE DE L'USINE

Le groupe put ensuite visiter les chaînes de montage. Délicate at-

tention : pour tous les déplacements à l'intérieur de l'usine, un autobus articulé de la série en cours de fabrication transportait les participants. Ils purent ainsi avoir un avant-goût de cette nouveauté.

Les guides les pilotèrent à travers les différents stades de la production : en partant de l'assemblage du châssis et des différents éléments mécaniques (moteur, boîte de vitesses, pont, essieux), ils virent successivement la construction des longs pans et du toit, pour arriver à l'assemblage final de cette ossature. Une machine soude ensemble tous ces éléments pour construire une caisse. Les tôles latérales sont ensuite ajustées, puis les parois avant et arrière. Ce véhicule passe en peinture, puis le garnissage et les vitres sont installés.

Ainsi, après l'intervention de nombreux corps de métier, un nouvel autobus est prêt à rouler.

## UN DIALOGUE CONSTRUCTIF

Après le dîner, les participants virent un autobus levé sur un pont : ils purent ainsi visiter les dessous de nos nouveaux autobus, et se rendre compte de la disposition des divers organes. Réunis à nouveau avec les cadres de la société, les participants purent dialoguer avec eux. Ce fut l'occasion d'émettre toute une sé-

rie de remarques concernant nos nouveaux autobus articulés, et aussi sur les autres productions «vicinales» de l'usine Van Hool. On évoqua la position de la boîte à films latérale, celle de la table de perception, la position de certains boutons de demande d'arrêt, le siège du chauffeur, l'installation de chauffage, les manuels d'entretien, etc...

Certaines remarques pourront être immédiatement prises en considération pour améliorer les nouveaux bus. D'autres seront utiles pour la conception des séries futures.

Au terme de cette journée de contacts, les participants étaient dans l'ensemble satisfaits : nos agents pour les explications reçues, et notre constructeur pour l'établissement d'un dialogue constructif.

Il est certain que ces contacts peuvent être profitables aux uns et aux autres.

En visitant la chaîne de montage, les utilisateurs comprennent mieux le mode de construction du véhicule. Ils découvrent ses particularités et sauront l'exploiter de manière plus rationnelle.

Le fabricant, lui aussi, peut tirer de nombreux enseignements de ces journées. Qui, mieux que le chauffeur ou le mécanicien, peut signaler au constructeur les problèmes rencontrés lors de la conduite ou

de l'entretien et de la réparation d'un véhicule ?

Ce dialogue entre fabricant et utilisateur est appelé à se développer dans les années à venir, afin de pouvoir mieux servir l'utilisateur, et par là le voyageur, consommateur final.

La coopération entre la S.N.C.V. et les Ets. Van Hool ne date pas d'hier : en 1951 nous recevions leur premier autobus vicinal, construit sur châssis Leyland. Depuis lors, plus de 3.300 autobus Van Hool nous ont été livrés.

Gageons qu'ainsi nous pourrions obtenir des autobus plus fiables, plus confortables, et plus aisément accessibles pour les services techniques.

### CARACTERISTIQUES DE NOS NOUVEAUX AUTOBUS ARTICULES

Série : 2100 à 2149

Type : Van Hool-Daf AG 280-3

Moteur : Daf DKTD 1160 V, injection directe, suralimenté, 170 kW à 1800 t/m

Places : 56 places assis, 6 places «appuyé», 76 places debout

Dimensions : longueur 17.860 mm, hauteur 2.955 mm, largeur 2.490 mm.



Le groupe des Francophones lors de la visite du 30 janvier.  
(Photo Van Hool)

# CONSTRUCTEUR



Le châssis d'un autobus articulé.  
La caisse en cours d'aménagement.

Les visiteurs examinent un détail.  
Examen d'un autobus sur pont.



## LE RADIOGUIDAGE RTBF UN BON RÉFLEXE

Personne n'aime manquer un rendez-vous (sauf avec le contrôleur des contributions ou le dentiste,...), ni de se faire piéger dans un embouteillage.

Pour se faciliter la vie en voiture, il suffit d'écouter les bulletins de radioguidage qui sont diffusés sur RTBF 1 et RTBF 2 chaque matin et en fin de journée au moment des journaux parlés.

En cas de nécessité, ces informations sont répétées ou complétées par les animateurs des diverses émissions de la journée.

De plus :

- de 6 h. 30 à 9 h. 00, des informations à caractère régional sont diffusées dans les émissions en décrochage sur le 2<sup>e</sup> programme (Liège matin, Hainaut matin, Nationale 4 matin) en semaine.
- Radio 21 diffuse une information routière permanente tant en semaine que durant le week-end.
- Enfin, du lundi au vendredi, des billets matinaux sont présentés par Monsieur Sécurité sur le 1<sup>er</sup> programme à 7 h 15.

# BAGNEURS, MÉFIEZ-VOUS de la marée et des vagues

Les baignades en mer sont périlleuses. La plupart des vacanciers le savent et pourtant les imprudences sont nombreuses. M. Guy Houvenaghel, docteur en sciences et océanographe biologiste, a écrit un mémoire qui éclaire les mécanismes de ces dangers.

M. Houvenaghel écrit :

«L'onde de la marée se déplace à la surface du globe comme une gigantesque vague mue par la rotation de la Terre. Le gonflement de la couche d'eau qu'elle provoque lors de son passage entraîne localement, près des côtes, des déplacements de grandes masses d'eau — les courants de marées — que les côtes et le fond marin freinent, renvoient ou canalisent en fonction de leurs formes...

## EN MER DU NORD

Sur le littoral belge, la marée est de l'ordre de quatre mètres. Cette amplitude diminue vers l'est pour n'être plus que de l'ordre de un à deux mètres sur la côte hollandaise. Cette situation résulte du caractère particulier de la mer du Nord et notamment du fait que l'onde de marée y pénètre à la fois par le pas de Calais et par le nord, entre l'Ecosse et la Norvège. L'onde du nord, de loin la plus importante, se propage d'abord vers le sud le long des côtes britanniques puis défectée vers l'est, elle tourne et remonte vers le nord le long des côtes continentales. Dans le sud de la mer du Nord, la combinaison de l'onde du nord avec celle qui vient de la Manche détermine un mouvement giratoire centré en un point nodal où l'eau ne monte ni ne baisse au cours du temps. Ce point situé entre la Hollande et l'East Anglia y détermine des marées d'amplitudes très faibles».

Le flux (ou flot) et le reflux (ou jusant) de la marée provoquent des tourbillons lorsqu'ils rencontrent un obstacle, par exemple un brise-lames. Le mouvement tourbillonnaire peut atteindre une vitesse de six nœuds, (plus de 11 km/h) soit, remarque M. Houvenaghel, le double de ce que l'on peut atteindre dans un 100 m brasse de niveau olympique.

## Le ressac

En pleine mer, les vagues ne rencontrent pas de résistance. L'eau effectue un mouvement de rotation et revient à sa position de départ. Aussi, une bouée ou un nageur ne sont-ils pas emportés par la vague. Il n'en va pas de même à proximité des plages.

Toute l'eau propulsée par les vagues à l'assaut de la plage ne s'y maintient pas. Elle s'y trouve à une altitude plus élevée que la mer et s'écoule vers celle-ci en passant sous la vague suivante. Ces allées et venues de l'eau en bordure de la plage constituent le ressac qui, lorsque les vagues sont fortes, déséquilibre parfois les baigneurs. Du fait de la pression opposée par les vagues à ce retour, ces eaux ne s'écoulent pas directement vers la mer mais longent la plage jusqu'à atteindre une masse suffisante qui peut alors s'écouler perpendiculairement à la plage et ramener l'eau jusqu'au-delà de la zone des brisants. Il s'agit donc de petits courants localisés, larges d'une à quelques dizaines de mètres, et souvent fort impétueux.

M. Houvenaghel conseille au baigneur en difficulté de nager parallèlement à la côte afin de trouver des eaux plus calmes plutôt que de tenter de rejoindre directement la plage en affrontant les eaux tumultueuses.

(Le Soir)

## LE COIN DES JEUNES

### RÉSULTAT DES JEUX 239 (suite)

#### Ont obtenu 21 points

COSEMANS A. 12 ans - Diepenbeek / LAENEN S. et L. 9 et 13 ans - Hamois / RIVEZ M. 9 ans - Dour / SCHUMACHER A. et F. 9 et 12 ans - Eupen.

#### A obtenu 20 points

JACQUEMIJNS E. 12 ans - Sterrebeek.

#### A obtenu 19 points

NAHON M. et J.-Y. 9 et 13 ans - Liège.

#### A obtenu 18 points

DE RIDDER M. et Cl. 12 et 14 ans - Nivelles.

#### Ont obtenu 17 points.

AERTS M. 10 1/2 ans - Biercée / LAPIERRE J. et V. 7 et 9 ans Ohey.

#### Ont obtenu 16 points

LEFEBVRE P. 9 ans - Houdeng - Aimeries.

#### Ont obtenu 10 points

VAN BENEDEN S. 7 ans - Pont-à-Celles. *Bravo Sébastien, mais tu dois bien lire les énoncés des jeux. Joindre aussi la petite grille (en-dessous de la grande) et employer le dictionnaire, papa ou maman te montreront !*

**NB : une réponse anonyme est parvenue au journal. Celui qui l'a envoyée peut faire parvenir noms et adresses en signalant sur quel papier il a répondu.**

\* \* \*

### SOLUTION DES JEUX 240

#### JEU N° 1

#### CHIMPANZÉ JEU N° 2

$$(8 - 4 + 3) + (10 \times 6 \times 6) = 367$$

#### JEU N° 3

BAUME - AMUSE  
CLOUE - STOCK  
GOBER - RUBIS  
SOCLE - TACOT

#### JEU N° 4

TRACE / ECART  
ANCRE / RANCE  
LAIES / SALIE  
SALVE / LAVES

### RÉSULTATS DES JEUX 240

#### Ont obtenu 26 points

BRASSELET S. et Cl. 13 et 15 ans Profondeville / TUMERELLE S. 10 ans - Boussu / VAN HEMEL-RIJCK D. 14 ans - Mons / VLEK-KEN M. 14 ans - Saint-Trond.

#### A obtenu 25 points

ROME S. 11 ans - WAREMME.

#### Ont obtenu 24 points

CALLEVAERT F. 13 ans - Blandain / COSEMANS A. 12 ans - Diepenbeek / DE BACKER Ch. 11 ans - Cortil-Noirmont / HUBERT K. 12 ans - Marloie / WARMOTTE S. 9 ans - Berloz-Rosoux.

#### A obtenu 23 points

PICCOLI M. âge ? - adresse ? / MARCHAL N. 10 ans - Tongrinne.

#### Ont obtenu 22 points

ALTRUY S. 13 ans - Ransart / COLLETTE A. 11 ans - Flémalle / PENNANT St. 12 ans - Vieux-Genappe.

#### A obtenu 20 points

ONKELINX C. 10 ans - Hanret.

#### A obtenu 19 points

AERTS M. 10 1/2 ans - Biercée.

### JEU N° 5

BIGORNEAU un coquillage

### JEU N° 6

- A) aigu
- B) droit
- C) obtus
- D) AB opposés par le sommet
- E) adjacents
- F) bissectrice

### JEU N° 7

TRACE / ERGOT / TEMPE /  
EVENT / TALON / NASAL /  
LASSO / OUEST / TRA...

### JEU N° 8

TOUCHE

# FAMILIALE

## JEUX N° 241

### JEU N° 1

En additionnant 5 des 8 nombres ci-dessous, vous devez obtenir 143.

A vous de jouer !

32    15    29    45  
17    13    37    26

(2 points)

### JEU N° 2

Voici une série de coquillages et poissons des fonds. Un «intrus» s'y est glissé.

Trouvez-le et dites ce qu'il est.

**OURSIN - COQUE - ANGUILE  
- ORMEAU - SHARPIE - MUREX  
- COQUILLE ST-JACQUES -  
MURENE**

(3 points)

### JEU N° 3

Voici une liste d'animaux mâles ; comment s'appellent leurs femelles ?

1. LIMIER .....
2. BOUQUET .....
3. JARS .....
4. CANARD .....
5. ETALON .....
6. RAGOT .....
7. HARET .....
8. FAUX-BOURDON .....
9. COCHET .....

(9 points)

### JEU N° 4

#### Trouvez la route !

En avançant d'une case à l'autre pourrez-vous sortir à la case fléchée en totalisant 62 ?

**Attention :** 1) uniquement en additionnant les nombres mis dans les cases où vous passez. 2) ne jamais reculer ni remonter.

Ex.:

22	7			
	11	9	30	15
		1	5	8
		2		
		8	6	19

143

15	3	5	19
8	7	10	8
12	2	7	12
1	14	5	1

62

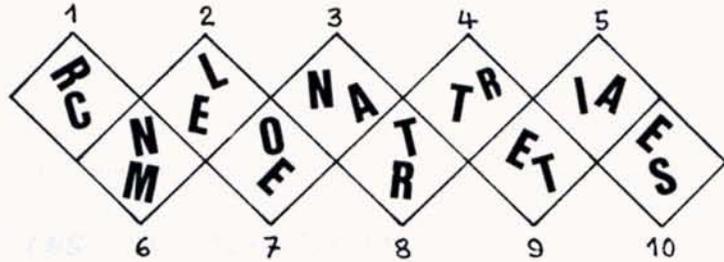
(3 points)

### JEU N° 5

Supprimez une lettre dans chaque case pour faire avec les lettres restantes un mot de 10 lettres.

NB. Pour vous aider nous avons numéroté les cases.

(3 points)



### JEU N° 6

#### Un chiffre pour chaque lettre.

Dans cette grille, les chiffres remplacent les lettres. Le chiffre est toujours la même lettre pour cette grille.

Si vous vous aidez des lettres déjà

mises, vous pourrez deviner des mots qui vous apporteront d'autres lettres et reconstituer ainsi la grille complète. Sachant que tous les mots sont des termes de marine, je suis sûre que vous allez réussir.

Pour vous rappeler les n°s, inscri-

vez les lettres nouvelles dans la petite grille en-dessous. Pour répondre à un jeu vous envoyez la petite grille.

Les flèches montrent le sens de lecture des mots.

(5 points)

6	3	19	1	3	12	5	11	13	20	20				
5	3	25	2	3	7	25	1	6						
22	19	21	3	22	10	16	1	12	6	20	21			
3	6	8			21	3	14	1	8	6	3			
14	3	3	5	11	25					3	1	7		
1	11	14	14	1	3	15				14	8	10		
13	11	1	10	16	6	3				13	3	7		
7	3	6	10	21	13	23				10	16	7		
13	6	1	2	18	7	14				7	1	13		
1						15	10	14	1		5	1		
6			22	3	21	3	4	13	5	10		6		
1			21	3	7	10	16	19	10	21	11	1		
			11	3	15	3	11	17	10	7	9	12	1	
			19	13	7	8	18	15	1	2	3	4	1	5

E <sup>1</sup>	P <sup>2</sup>	A <sup>3</sup>	V <sup>4</sup>	S <sup>5</sup>	6	7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

Envoyez vite vos réponses, **au plus tard pour le 30 juin 86**, 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° 241 - MARS-AVRIL 1986

	Page
Fréquenter autrui : une tâche difficile ? .....	2
Un avertissement urgent aux mécaniciens.....	3
Actes de probité .....	3
Un service en boni à la S.N.C.V.....	4
Livres et revues .....	4
Le nouveau look de nos chauffeurs.....	5
La «carte Z» magnétique :	
Aujourd'hui et demain .....	6
Le grand jour est arrivé .....	6
Personalía .....	8
Nos Vicinaux 40 ans d'histoire vicinale (2° partie).....	10
Nouvelles d'ici et d'ailleurs.....	11
Une visite chez le constructeur .....	12
Radioguidage R.T.B.F. un bon réflexe .....	13
Page familiale.....	14

Notre couverture :

*fragment du 1<sup>er</sup> prix en photos couleurs du concours photo :  
Hautes eaux à Raversijde, par M. Fred Hofman.*

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.

