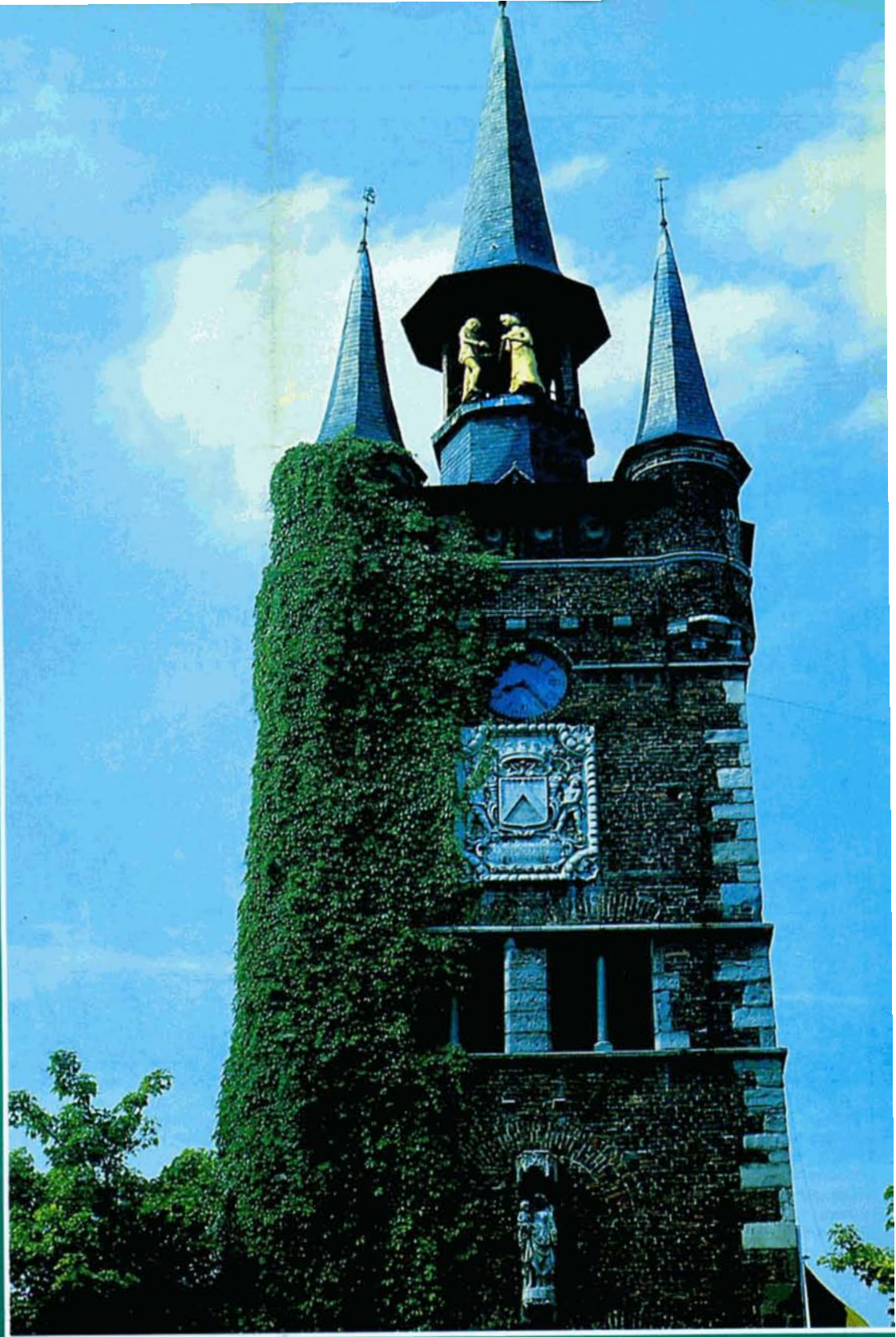


BRUGGE X

G.P.P./4/340



Bimestriel N° 231 juillet-août 1984

nos

VICINAUX

CONCOURS DE PHOTOS ET DE DIAS «S.N.C.V.-100»



Dans notre numéro précédent, nous vous annoncions l'organisation d'un concours de photos et de diapositives à l'occasion du Centenaire de la S.N.C.V. en 1985.

Vous avez déjà pu prendre connaissance du règlement et des diverses modalités relatifs à cette organisation.

A présent, comme promis, vous trouverez ci-après la liste des prix qui seront mis en jeu à l'occasion du concours ; celui-ci est divisé en

3 catégories

avec 20 prix par catégorie.

Catégorie 1 :
photos noir/blanc

Catégorie 2 :
photos couleurs

Catégorie 3 :
diapositives

Prix par catégorie :

1er prix : 15.000 F en espèces

2e prix : 10.000 F en espèces

3e prix : 5.000 F en espèces

4e prix : 2.500 F en espèces

5e prix : 1.500 F en espèces

6e au 10e prix : 1.000 F en espèces

11e au 20e prix : un livre

«Le Centenaire de la S.N.C.V.»

Nous souhaitons à tous une bonne chasse photographique et que le meilleur gagne !

ATTENTION, l'envoi de vos épreuves doit se faire avant le 30 mars 1985 à cette seule adresse :



S.N.C.V.
Service Commercial
Secrétariat
Rue de la Science 14
1040 BRUXELLES

La mention «CONCOURS» figurera dans le coin supérieur gauche de l'enveloppe.

Nous vous signalons d'autre part que vous pouvez obtenir des formulaires de participation supplémentaires en écrivant à cette même adresse.

la conduite économique de votre voiture

Tout déplacement exige une dépense d'énergie : un promeneur, un cycliste, etc... Plus le déplacement est pénible, plus l'énergie consommée est importante ; le cycliste qui remonte une pente consommera plus d'énergie que s'il circule sur une route en palier et un coureur à pied consommera plus d'énergie qu'un promeneur.

Cette énergie est apportée au corps humain sous forme d'aliments.

Dans le domaine de l'automobile, ces mêmes phénomènes se rencontrent : plus le déplacement du véhicule est pénible (grande vitesse, montées, beaucoup de passagers), plus la voiture aura besoin d'énergie, et puisque c'est l'essence ou le gasoil qui apporte l'énergie à l'automobile, la consommation de combustible sera d'autant plus grande que l'on roule vite, que la voiture est chargée, etc... et aucun moyen technique n'y pourra changer quelque chose.

Et pourtant il est possible, en adaptant quelque peu sa manière de conduire, d'économiser pas mal de combustible. Examinons comment cela peut se faire.

Aussi perfectionné qu'il soit, le moteur d'automobile est une machine dont le rendement est très faible : dans les conditions les plus favorables, de 10 litres de combustible le moteur n'en consommera utilement que 2 à 3, le reste sera perdu. Mais dans certains cas ce chiffre descendra à 1 litre, ce qu'il faut éviter à tout prix.

Comment faire ? On peut affirmer en général qu'un moteur fonctionne de la façon la plus économique s'il tourne à pleine charge. En pratique, cela reviendra à toujours circuler avec le rapport le plus haut (le moins démultiplié) de la boîte de vitesses. Par exemple, on constate qu'à la même vitesse du véhicule, on consommera plus en troisième avec la pédale d'accélération enfoncée de moitié qu'en quatrième avec le pied au plancher.

Et voilà tout l'art : pour accélérer, la première s'utilisera juste pour mettre le véhicule en mouvement, après quoi on passera en seconde le plus vite possible. Dès que ce sera possible pour le moteur, on passera en 3e et ensuite en 4e. S'il existe une cinquième vitesse, il faudra l'utiliser aussi souvent que le moteur le permettra.

Dans une voiture à boîte automatique, c'est évidemment exclu. Et pourtant ! Vous avez remarqué que le passage des rapports d'une transmission automatique ne se fait pas toujours aux mêmes vitesses. Cette particularité, le constructeur l'a voulue ; si la pédale d'accélération est complètement enfoncée, les rapports passeront plus tard qu'avec la pédale à moitié enfoncée. Le truc à utiliser consistera à démarrer, pédale à fond, et à la vitesse où la boîte passe normalement avec pédale à moitié enfoncée, relâcher celle-ci un bref instant : le passage a lieu et le moteur tournera à plus bas régime, donc autant de combustible de gagné !

Vous remarquerez que cette manière de conduire offrira une sérieuse économie tandis que la perte de temps sera à peine perceptible.

Un dernier point : les consommateurs auxiliaires (feux, ventilateurs, dégivrage de glace arrière, etc...). Il ne faut pas oublier que tous ces appareils nécessitent de l'énergie qui vient du réservoir. Il ne faudra donc les utiliser que lorsque c'est vraiment nécessaire.

En conclusion, nous pouvons retenir quelques règles clés :

1. N'exagérez pas votre vitesse. Chaque 10 km/h au dessus de 100 km/h vous coûte 1 litre de combustible en plus aux 100 km ! Une voiture qui consomme 10 litres à 100 km/h en consommera 15 à 150 km/h.
2. En changeant de vitesse, passez le plus vite possible aux rapports supérieurs. Ceci est particulièrement important en ville et sur les routes encombrées.
3. Adapter votre vitesse aux circonstances de circulation : chaque coup de frein est du combustible perdu. Faites en sorte de vous laissez dériver jusque devant un feu rouge au lieu de freiner.
4. N'utilisez les consommateurs auxiliaires (feux, chauffage, ventilateurs, etc...) que lorsque c'est nécessaire. Ce mode de conduite réduira vos frais de combustible. Songez-y également au volant de votre autobus.

GRÂCE AU DESIGN, LE NEW-LOOK DES ARRÊTS DE TRAM ET D'AUTOBUS

Du 12.5 au 19.6.1984, s'est déroulée au Design Centre, Galerie Ravenstein à Bruxelles, l'exposition «Bus Tram Info».

Cette exposition, patronnée par le Ministère des Communications, l'Administration des Transports, la Promotion des Transports Urbains, avait pour but d'attirer l'attention sur un nouveau système d'information des voyageurs aux arrêts de tram et d'autobus.

Il s'agit, en l'occurrence, d'une nouvelle version des plans de ville et de quartier, des schémas de lignes (dénommées «thermomètres») et des horaires, le tout placé dans un système inédit et modulaire de supports et de poteaux.

Dans la conception de ce nouveau système d'information, réalisé pour le compte du service Promotion des Transports Publics de l'Administration des Transports, il fut tenu compte :

- de la résistance aux chocs, au vandalisme et aux intempéries ;
- du coût de fabrication et d'entretien ;
- de l'adaptation possible à tous les types d'arrêt (en ville, à la campagne, avec ou sans correspondance, etc...);
- de l'intégration dans l'environnement ; dans un but d'uniformisation, les designers ont voulu réaliser un seul type de poteau pouvant supporter aussi bien l'éclairage, la plaque d'arrêt que les diverses valves d'information, et jusqu'à un petit strapontin.

Il fallait, en outre, que le poteau soit esthétique et reconnaissable à distance.

Pour ce qui est des plans, des schémas de ligne et des horaires, un nouveau vocabulaire graphique a été mis au point : les points, les signes, les lignes, les lettres et les couleurs doivent former un ensemble qui soit clair, précis et directement compréhensible.

Comment voir s'il y a ou non correspondance aux points de croisement ? S'il s'agit d'une galerie souterraine ou d'un point d'arrêt ? Les designers ont pensé à mille et un aspects pour assurer la facilité du voyageur, ainsi par exemple, à l'éclairage de nuit, à un texte en braille intégré à la base des valves afin que les non-voyants puissent aussi s'y retrouver.

L'installation de ce nouveau système d'information se fera progressivement. Elle débutera par les lignes Bruxelles - Wavre et Bruxelles - Londerzeel.

Au cours de la cérémonie d'ouverture le 11.5.84, M. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T., prit la parole. MM. Vanderfaillie et Keygnaert, directeurs, y représentaient la S.N.C.V.



Le nouveau système d'information que vous trouverez aux arrêts de bus et de tram, à travers toute la Belgique, à partir de juin 1984. Son installation se fera progressivement, en commençant par 2 lignes : Bruxelles-Wavre et Bruxelles-Londerzeel.

Une encoche a été prévue dans le profil des valves pour y insérer une plaquette en Braille souhaitée à certains arrêts. Type de message : «Vers Gare du Nord, Ici Bever». Etudié en collaboration avec la ligue Braille.



LA S.N.C.V. A 100 ANS : UN NOUVEL UNIFORME !

En 1985, la S.N.C.V. célébrera ses cent années d'existence.

A l'occasion de ce centenaire, la Société a souhaité mettre un nouvel uniforme à la disposition de son personnel du mouvement.

Une firme spécialisée a effectué une enquête méthodique et objective afin de relever les souhaits et remarques de nos agents. Au cours de cette enquête, des voyageurs ont également été questionnés.

Au début du mois de juillet, les modèles d'uniforme résultant de cette étude ont été proposés à la Direction et aux représentants du personnel.

On s'est efforcé d'atteindre un ensemble à la mode, permettant différentes combinaisons, et qui, sous toutes conditions climatiques, donne entière satisfaction.

Que ce soit une contribution de choix à l'application concrète de l'esprit de renouveau qui règne dans notre Société jubilaire.

LIVRES ET REVUES

Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in West-Vlaanderen 1945-1963 (Aperçu historique des transports publics en Flandre occidentale 1945 - 1963)

L'auteur, Daniël De Volder, en est déjà à la brochure n° 11 dans la longue série d'opuscules consacrés aux transports publics dans la province de Flandre occidentale. Elle compte 105 pages et traite de la période 1945 - 1963.

M. De Volder nous parle dans le détail de la suppression des trams à vapeur et des autorails, des lignes ferrées, des lignes de tram, des services d'autobus et même des services spéciaux d'autobus vers le nord de la France et les mines de charbon du Hainaut.

La brochure n° 11 n'existe qu'en néerlandais et peut être obtenue contre versement de 590 F au compte n° 001-0072239-50 de Daniël De Volder, Eigen-Heerdlaan 26, 8200 Brugge.

Une réduction est accordée aux personnes qui ont déjà acheté les brochures précédentes.

REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Le samedi 19 mai 1984 s'est déroulée à la maison de vacances «Annette et Lubin» à Spa, la cérémonie de remise des décorations civiques pour 35 et 25 années de service aux agents des Groupes de Namur-Luxembourg et de Liège.

Dans son allocution, M. Botton, Directeur régional, a mis en évidence les qualités morales et professionnelles des héros de la fête et a insisté sur le rôle prépondérant que vont devoir jouer les agents de tout niveau dans la réussite du plan IC/IR.

Groupe Namur-Luxembourg

DÉCORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

MM.

Back G., cond.-rec. AB
Despiegeleer L., 1er ouvr. d'élite
Evrard J., cond.-rec. AB

25 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

M. Rose C., chef de mouv. 2e cl.

Médaille civique de 2e cl.

MM.

Boulangier H., cond.-rec. AB
Sandri H., cond.-rec. AB
Brasselet C., cond.-rec. AB
Antoine L., cond.-rec. AB
Smal R., 1er ouvr. d'élite
Verlaine E., 1er ouvr. d'élite
Piette A., cond.-rec. AB
Wilkin A., cond.-rec. AB

Groupe de Liège

DÉCORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

MM.

Heinen J., cond.-rec. AB
Peeters A., cond.-rec. AB
Simon A., cond.-rec. AB
Vanaubel M., cond.-rec. AB

25 années de service

Médaille civique de 2e cl.

MM.

Delhasse A., cond.-rec. AB
Jossa A., cond.-rec. AB
Servais R., cond.-rec. AB
Voos E., cond.-rec. AB
Willems G., cond.-rec. AB



ATTENTION AUX EXTINCTEURS PÉRIMÉS AU 1.1.84

1. Un arrêté royal du 12.12.75 (complété par un arrêté royal du 11.3.77) a modifié la réglementation technique des véhicules et notamment l'article 70 qui a trait aux extincteurs de véhicules.

Cet arrêté a prévu que les véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} JUILLET 1977 doivent être munis d'extincteurs conformes à la nouvelle norme NBN S 21-011

(et addendum), cette conformité étant attestée sur chaque appareil par la marque BENOR V (étiquette brillante).

La durée de validité de ces extincteurs est de 5 ans et la date extrême de validité est indiquée sur le corps de l'extincteur. Au 1^{er} JANVIER 1984, bon nombre de ces extincteurs doivent être considérés comme périmés.

2. Quant aux véhicules immatri-

culés AVANT LE 1^{er} JUILLET 1977, ils devaient être munis d'un extincteur conforme soit à la norme BENOR V (auquel cas s'appliquent les règles citées plus haut), soit à l'ancienne norme NBN 368.

L'ancienne norme prévoit que les extincteurs ne sont plus conformes lorsqu'ils portent une date de fabrication (qui figure sur l'extincteur) antérieure de plus de 6 ANS à l'année en cours.

(Via Secura 2-1984)

LANCEMENT DU PLAN IC/IR

une convergence de toutes les forces

C'est dans une atmosphère fiévreuse que nous avons attendu la date du 3 juin 1984, date à laquelle le plan IC-IR a démarré.

C'est non sans fierté qu'aujourd'hui nous pouvons nous retourner sur ce dimanche qui a fait la «une» des journaux.

Les premiers échos, en effet, sont favorables à notre société. S'il a fallu, par-ci, par-là, apporter de petites adaptations aux services prévus, adaptations que notre réseau devra de toute évidence encore subir dans les mois à venir, nous pouvons parler d'un démarrage réussi.

C'est tout le personnel de la S.N.C.V. qui a permis cette réalisation par un effort soutenu et commun.

Notre société a réalisé un tour de force et a entrepris, à court terme, des actions dont l'audace et l'ampleur n'étaient envisageables que grâce à la précieuse et indispensable collaboration de tout le personnel.

En ce qui concerne le «Mouvement», un formidable travail a été réalisé dans tous les groupes pour que les horaires soient prêts dans des délais très brefs et ce afin que le public en soit informé le plus tôt possible.

Il a ensuite fallu transformer ces horaires en services et ordres de marche.

Enfin, dans les jours qui ont suivi la mise en application de ce nouvel horaire, l'attention de chacun a encore été retenue afin de vérifier si tout ce qui avait été prévu se déroulait bien comme il le fallait.

Là où des problèmes sont apparus, des solutions ont été trouvées dans les meilleurs délais.

Toutefois pour l'exécution de ces ordres de marche, non seulement des chauffeurs sont nécessaires mais également du matériel.

Au total, 125 autobus supplémentaires circulent chaque jour sur les routes de notre pays. Chaque bus se rendant vers une station IC-IR est équipé d'une plaque IC-IR.

Les nouveaux parcours et les nouvelles lignes ont dû être équipés de poteaux et plaques d'arrêt par les services responsables qui ont prouvé pouvoir travailler rapidement, en installant un grand nombre de poteaux d'arrêt en un minimum de temps.

Afin de réussir tous ensemble

cette vaste opération, il était indispensable d'informer en premier lieu les chauffeurs directement concernés.

Pour ce faire, 30 agents ont été choisis pour suivre durant 7 jours une formation afin de pouvoir dispenser à plus de 2.500 chauffeurs (S.N.C.V. + loueurs) deux sessions d'information personnalisées relatives au plan IC-IR et à l'accueil d'une nouvelle clientèle.

Pour que le public soit informé de toutes les modifications importantes qui se sont produites le 3 juin 1984 sur le réseau de la S.N.C.V., un demi-million de dépliants ont été édités.

Ces dépliants ont été soit remis de la main à la main aux voyageurs concernés, soit distribués «toutes boîtes» dans les communes où la gare a été supprimée et dans les communes situées le long des lignes où la S.N.C.V. présentait de nouveaux services.

Cette action d'information par dépliants a été encadrée par 13 conférences de presse (2 nationales et 11 régionales), par l'apposition d'affiches dans les gares supprimées et par des informations orales fournies dans

notre «bus-info» et dans les «stands-info» de certaines gares de la S.N.C.B.

De plus, avant la mise en œuvre du plan IC-IR, le résultat de certaines de nos actions a été évalué.

Il est apparu que 75 % des voyageurs de trains repris par la S.N.C.V. connaissaient les heures de leurs bus au moins une semaine avant le départ.

Voici brièvement brossé le tableau des réalisations de la S.N.C.V. dans le cadre du plan IC-IR.

De toute évidence notre tâche ne s'arrête pas au 3 juin 1984. Comme il apparaît ci-dessus, toute difficulté, tout problème, doit être résolu au plus vite. Seuls des agents confrontés à la réalité tels des chauffeurs et des contrôleurs peuvent permettre une rapide adaptation de nos services.



l'ordre des chevaliers de la route recherche des candidats

Les statistiques d'accidents, avec tués et blessés, sont publiées, à juste titre, avec la régularité d'une horloge. Mais comme pour tant d'autres informations, elles n'atteignent jamais (ou rarement) le citoyen.

Il faut aussi noter que, même dans le domaine de la sécurité routière, les «bonnes nouvelles» existent.

Ainsi, dans le cadre de l'Année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier, l'Ordre des Chevaliers de la Route est destiné à encourager les comportements routiers méritoires.

En effet, cet Ordre a pour mission de récompenser les usagers de la route particulièrement méritants en leur conférant le titre de «Chevalier de la Route» ou de «Compagnon de l'Ordre des Chevaliers de la Route».

Le titre de chevalier peut être

obtenu par les usagers qui, à l'occasion d'un accident de la route, ont porté secours à des blessés en danger ou accompli un autre acte de dévouement.

Le titre de compagnon est décerné aux usagers conduisant exemplairement depuis de très nombreuses années ou qui se sont comportés de manière méritante.

L'Ordre groupe deux catégories de décorés :

- les conducteurs d'autobus, d'autocars ou de véhicules utilitaires ;
- les usagers de la route autres que les conducteurs précités.

Les personnes désirant introduire leur candidature ou présenter la candidature d'un tiers sont priées de demander par écrit les documents nécessaires au secrétariat du Conseil Supérieur de la Sécurité Routière : Via Secura, rond-point Robert Schuman 9, bte 7, 1040 Bruxelles.

UNE RETRAITE BIEN MÉRITÉE

Groupe de Flandre occidentale

M. De Smet G.,
chef de mouvement
de 1ère classe

M. Gerard De Smet entra en service le 28.2.1942 en qualité de commis de 2e cl. à Destelbergen. Il fut successivement promu rédacteur le 1.1.1946, rédacteur sélectionné le 1.1.1957 et chef de mouvement de 1ère cl. le 1.1.1959.

En 1963, il devint chef de la sécurité du Groupe de la Flandre orientale et dès 1968, du Groupe des Deux Flandres. A partir du 10.10.1977, il assumera cette tâche pour le Groupe de la Flandre occidentale jusqu'à la date de sa mise à la retraite, à savoir le 1.4.1984.

M. De Smet était connu au sein de notre Société comme un chef de sécurité très dynamique et les brillants résultats enregistrés par les différentes

équipes des deux Groupes, sont en grande partie dus aux efforts qu'il a déployés.



Nous souhaitons à M. De Smet encore de nombreuses années de bonheur.

L'EXERCICE 1983 À LA S.N.C.V.

RÉSUMÉ DU RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

AVANT-PROPOS

La S.N.C.V. s'est efforcée de réaligner le programme de redressement imposé à toutes les sociétés de transport en commun.

A la demande de Monsieur le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, nous avons rédigé un plan d'assainissement. Compte tenu du non-engagement de plusieurs dépenses initialement prévues, le montant de l'intervention de l'Etat a finalement été arrêté à 8,526 milliards, soit une augmentation effective de 4,12 % par rapport à 1982.

L'exercice 1983 a été caractérisé d'une part, par des hausses allant de 5 à 7 % des prix, des matières et des salaires de base, y compris les charges sociales, et, d'autre part, par une baisse de 4,73 % du nombre des voyageurs transportés.

La Société a pris, pour faire face à ces différents problèmes, des mesures visant notamment :

- à réduire son effectif sans pour autant porter atteinte à l'offre faite au public ;
- à restreindre ses consommations ;
- à réduire ses investissements ;

et elle a obtenu une hausse moyenne des tarifs de transport de 12 % au 17.1.1983.

Compte tenu des difficultés auxquelles la Société a dû faire face en 1983, et grâce aux mesures de rationalisation appliquées, nous annonçons avec satisfaction que le coefficient de couverture, c'est-à-dire le rapport des produits par les charges, qui était de 38,22 % en 1982, est passé en 1983 à 39,22 %.

Ainsi l'exercice 1983 a-t-il pu se clôturer par un solde favorable de 26 millions de francs, ce qui permet de réduire d'autant le découvert de 130 millions enregistré en fin d'exercice 1982.

Restés inchangés depuis le 16 janvier 1980, les tarifs ont été réadaptés de 20 % le 1^{er} avril 1982 et de 12 % le 17 janvier 1983. Le cumul de ces deux augmentations aurait dû rapporter en 1983 un surplus de recettes de 15 % par rapport à 1982. Nous n'enregistrons cependant qu'une hausse effective de 9,2 % en raison de la baisse du nombre des voyageurs transportés au cours de cette dernière année.

Nous avons restreint l'effectif d'une manière draconienne sans, pour autant, réduire l'offre

à la clientèle. Notre personnel comptait 7.722 unités au 1^{er} janvier 1982 ; il a été progressivement ramené à 6.833 au 1^{er} janvier 1984. Mais simultanément le nombre de kilomètres parcourus en 1983 a augmenté, ce qui se traduit par rapport à 1982, par l'augmentation de la productivité, par agent, de 6,4 %. Ceci montre, nonobstant les économies réalisées, l'amélioration corrélative du service offert.

Une politique identique de rationalisation a été suivie en matière de consommations.

Les investissements ont également été réduits : alors que nous prévoyions un montant total de 875 millions pour 1983, nous n'avons réellement engagé que 443 millions.

En rappelant ces efforts importants dans les divers secteurs de l'activité de la Société Nationale, efforts supportés par tous les services concernés, nous ne voudrions pas passer sous silence les efforts qui ont été imposés aux entreprises privées qui assurent quelque 40 % de l'activité totale de la S.N.C.V., sous sa direction et dans le cadre des contrats de louage d'autobus.

Indépendamment de l'exécution des tâches journalières, nous avons préparé le volet S.N.C.V. du plan Intercity de la S.N.C.B., vu que nous assurons, depuis le 3 juin 1984, soit en régie, soit en louage, 12 millions de kilomètres supplémentaires. A cette fin, nous avons dû établir les horaires pour les mettre en correspondance avec les nouveaux horaires S.N.C.B.

Nous avons tenté une expérience nouvelle, le «bus local», de nature à résoudre peut-être les besoins de transport des habitants de petites entités vers le réseau général ou le centre attractif où ils travaillent, s'approvisionnent, se réunissent. Cette expérience en cours se fait au moyen de minibus conduits par des chauffeurs non rémunérés.

Nous avons développé en 1983, un système de comptage des voyageurs transportés, du point de vue, non de leur trajet S.N.C.V. seulement, mais de leur lieu de départ et de leur destination finale en notant aussi les ruptures de charge, leurs amplitudes et leurs durées ainsi que les moyens de déplacement complémentaires.

Nous élaborons également des modèles d'optimisation permettant de mieux répondre encore aux besoins de déplacement actuels et potentiels de la population.

EXPLOITATION

LIGNES FERRÉES

Au 31 décembre 1983, la longueur des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 185 km 572.

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

Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a diminué de 5 km 636, résultant :

1. de la suppression des lignes 65 et 66 : Charleroi, Sud-Jumet - Dampremy - Charleroi, Sud (8 km 446) ;
 2. de la mise en exploitation des tronçons de métro à Charleroi
- Beaux-Arts - Place Albert ler (ligne 41 : 1 km 650)
 - Place Albert ler - Pont de la Tréfilerie (ligne 80 : 1 km 160).

SERVICES ROUTIERS

1. Services publics d'autobus

Au 31 décembre 1983, 17.851 km de services publics d'autobus étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services publics d'autobus exploités à la même date par des loueurs, ils se développaient sur 10.012 km.

2. Services spéciaux d'autobus

Le kilométrage au 31 décembre 1983 des services spéciaux d'autobus, c'est-à-dire des services d'autobus organisés à l'intention de catégories bien déterminées d'usagers, s'établit comme suit :

exploitation en régie 13.673
exploitation par loueurs 121.838

total 135.511

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR MODE DE TRACTION

Services électriques 12.573.000
Services par automotrices 290.000

Services par autobus :
régie 178.848.000
tiers 84.230.000

Tous services réunis 275.941.000

ÉVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS

Par rapport à l'exercice précédent, le nombre de voyageurs transportés a baissé de 4,73 %.

Le nombre de voyageurs ordinaires

a diminué de 7,45 % et les abonnements ordinaires et scolaires sont en recul de respectivement 5,12 % et 1,99 %, tandis que le nombre d'abonnements sociaux a progressé de 0,45 %.

PERSONNEL

EFFECTIF

Entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1983, l'effectif du personnel a été ramené de 7.240 agents à 6.833, soit une diminution de 407 unités.

Dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations 3.779.524.072 F
Charges sociales légales (O.N.S.S.) 1.545.696.490 F
Autres charges sociales légales 358.574.684 F
Charges sociales extra-légales 660.241.931 F
Pensions complémentaires de retraite et de survie 446.777.810 F

Total 6.790.814.987 F

ÉPREUVES PSYCHOLOGIQUES ET EXAMENS PROFESSIONNELS

Il a été procédé à l'organisation de :

- a. 129 examens psychologiques, contre 980 en 1982, 2.458 en 1981 et 1.882 en 1980 ;
- b. 338 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques, contre 707 en 1982, 1.214 en 1981 et 956 en 1980 ;
- c. 183 examens professionnels pour le personnel appointé.

INSTALLATIONS FIXES

RÉSEAU FERRÉ

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

BÂTIMENTS

Divers travaux ont été exécutés en 1983 ; d'autres ont été entamés ou étaient déjà en cours en 1983, mais ne seront achevés qu'en 1984.

D'autre part, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications, a été poursuivie. Cependant nous devons constater une diminution du nombre de de-

mandes introduites par les administrations communales et par conséquent, il ne fut placé, en 1983, que 186 abris pour voyageurs, alors que 264 édicules semblables avaient été érigés en 1982.

Le nombre total d'abris subventionnés placés au long de nos lignes s'élève dès lors à 8.495 unités.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Installations d'éclairage et de force motrice

Les installations d'éclairage et de force motrice qui étaient en cours d'exécution à Knokke, Sint-Lievens-Houtem, Tirlemont, Mehaigne et Ostende (Kaaistation) sont terminées.

De telles installations ont été réalisées au nouveau dépôt de Jumet (local tour en fosse) et sont en cours d'exécution aux nouveaux bureaux de la Direction régionale du Brabant, ainsi qu'au futur local «dactylographie» de l'Administration centrale.

Sous-stations de traction et postes de transformation

L'installation de nouvelles sous-stations déplaçables à Anderlues (P.N.2.), Dampremy (Pont du Canal) et Bracquognies (Sainte-Anne) est terminée.

Ont également été réalisés :

- le montage des armoires d'alimentation et de commande aux nouvelles écluses de Zeebrugge ;
- la connexion aux équipements aériens des câbles souterrains d'alimentation dans les traversées d'Ostende et de Blankenberge ;
- le renouvellement des câbles d'alimentation de l'équipement aérien depuis la sous-station de Koksijde ;
- l'installation de nouveaux dispositifs de protection dans certaines sous-stations du groupe du Hainaut.

Équipements aériens

Le programme de renouvellement, avec renforcement de l'équipement aérien, s'est poursuivi.

MATÉRIEL ROULANT

Effectif au 31.12.1983

Transport par route

- 2.472 autobus
- 2 trains routiers
- 247 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures à personnes, remorques, etc.).

Transport par rail

- 5 locomotives
- 9 autorails et tracteurs
- 105 motrices articulées

- 116 motrices électriques «voyageurs», dont 13 renouvelées
- 9 voitures motrices électriques «de service»
- 1 draineuse de contrôle
- 1 dameuse de cases
- 66 voitures remorques
- 62 wagons divers.

PRÉVISIONS POUR L'ANNÉE 1984

Transport par route

D'après la commande actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service dans le courant de l'année 1984, 11 autobus Lag-Volvo B10R-232C.

Transport par rail

Aucune commande n'étant actuellement en cours, aucun véhicule sur rail ne sera mis en service dans le courant de l'année 1984.

INFORMATIQUE

La réalisation du plan d'assainissement financier de la Société en 1983 a révélé la nécessité de pouvoir détecter très rapidement les fluctuations des recettes d'exploitation.

Comme il en est fait mention dans l'avant-propos, la chute du nombre de voyageurs transportés a été sensible en 1983.

C'est pourquoi nous avons décidé de mettre en place une mécanisation générale des recettes de trafic journalières.

Cette application permet non seulement la mémorisation journalière de la recette de 5.000 agents, mais elle simplifie notablement le travail administratif du contrôle des feuilles de caisse de ceux-ci.

Les essais commencés en 1983 permettent d'envisager favorablement une mise en place du système en 1984.

L'informatique a également mis en application la mémorisation des comptages de voyageurs dans les véhicules, ce qui permet de mieux suivre la rentabilité des services et des lignes. Certains programmes permettent dès à présent d'optimiser le nombre de véhicules en lignes.

En 1983, le service informatique a dû mettre en place les fondations indispensables à l'installation des terminaux à écrans dans les directions régionales.

C'est ainsi que la plupart des fichiers stockés sur disques magnétiques et les systèmes de traitement ont dû subir des modifications de structure importantes. Ce travail s'avère indispensable pour une extension géographique de l'informatique.

Comme nous l'avons annoncé dans le rapport précédent, la plupart des guides horaires de la Société ont été traités grâce aux techniques de la bureautique.

ACCIDENTS

ACCIDENTS EN SERVICE

Le nombre d'accidents en service

s'élève à 519, contre 518 en 1982. Quinze accidents avec incapacité permanente partielle se sont produits, contre 9 en 1982.

ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

Les accidents sur le chemin du travail ont été au nombre de 55, contre 49 en 1982. Quatre cas d'incapacité permanente partielle ont été enregistrés, contre 6 cas en 1982.

ACCIDENTS TIERS-RAIL

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est en augmentation de 3,5 % (4.578.795 km contre 4.420.171 km en 1982), il a été enregistré 883 sinistres, contre 806 en 1982. Il en résulte que le taux de fréquence par million de kilomètres parcourus monte de 182,3 en 1982 à 192,9.

Quatre cas mortels ont été enregistrés (contre 8 en 1981 et 5 en 1982).

ACCIDENTS TIERS-ROUTE

Alors que le nombre de kilomètres parcourus est pratiquement inchangé (105.029.267 km contre 104.979.763 km en 1982), il a été enregistré 4.152 sinistres, contre 4.519 en 1982, soit une diminution de 8 %. Il en résulte que le taux de fréquence par million de kilomètres parcourus tombe de 43,0 en 1982 à 39,5.

Il a été dénombré 8 cas mortels (contre 8 en 1981 et 6 en 1982).





BIENTÔT LA RENTRÉE DES CLASSES

Une fois de plus — et plus que jamais — il y a lieu d'être vigilant quant à la protection des enfants et des adolescents dans la circulation.

L'éducation routière n'est pas seulement l'affaire des parents et du personnel enseignant ; le problème est général et *chaque* usager se doit, dans la situation où il se trouve, de prendre conscience et de tenir compte des plus faibles dans la circulation, à savoir les enfants et les adolescents.

L'usager adulte de la route devrait toujours se mettre à la place de l'enfant dans la circulation, découvrant ainsi les problèmes particuliers auxquels celui-ci doit faire face par sa petite taille, sa visibilité et son audition réduites, sa tendance aux comportements impulsifs et inattendus et son manque d'expérience.

Bien que des campagnes de sécurité routière régulières et de grande envergure aient pour but de modifier les mentalités, les statistiques prouvent toujours par des chiffres accablants que trop d'usagers de la route attendent de l'enfant des réactions dans la circulation identiques à celles de l'adulte.

Conducteurs de trams et d'autobus ! Nous comptons sur vous pour que, dans la circulation, vous adoptiez un comportement qui tienne compte de l'enfant !

EXPO-INFO RECTIFICATION

Contrairement à ce qui a été annoncé dans notre précédent numéro, l'exposition de Namur «Les Communications de l'époque du Roi Albert jusqu'à nos jours» aura lieu du 6 au 16 septembre 1984.

Nouvelles de et des



RECRUTEMENT

ADMINISTRATION CENTRALE

Vander Eecken K., rédacteur

FLANDRE ORIENTALE

De Rycke H., rédacteur



MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Fagot V., rédacteur

HAINAUT

Novo L., cond.-rec. AB

NAMUR-LUXEMBOURG

Schyns R., chef de mouv. 1e cl.



MARIAGES

FLANDRE ORIENTALE

Temmerman R. et Tency B.
Dhondt P. et De Haeck R.

HAINAUT

Cauwenbergh P. et Dehaen C.
Leroy D. et Carpentier I.
Pacifci W. et Tumson J.
Scanu G. et Jenart D.

NAMUR-LUXEMBOURG

Poncelet C. et Sauvage C.
Courtois D. et Badoux A.

LIÈGE

Chaqueue J. et Vandersmissen M.
Lette L. et Spieckermann C.
Thys C. et Bourland S.
Amadori C. et Dhooge P.

BRABANT

Van Belle R. et De Jonghe M.
Van Bellinghen L. et Van den Acker K.

LIMBOURG

Liebens F. et Theunissen M.
Smeets W. et Henkens C.

FLANDRE OCCIDENTALE

Pierre J.-C. et Sabot M.
Bruneel R. et Cammaert C.



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Griet chez Ausloos E. (Asse)

ANVERS

Thierry chez Rijckaert P. (Anvers)
Gitte chez Bosmans M. (Malle)
Nathalie chez Dorn A. (Ravels)
Ken chez Verschoren F.
(Heist-op-den-Berg)
Els chez Van Ginneken J. (Turnhout)
Vicky chez Vriens C. (Rijkevorsel)
Kris chez De Bakker H. (Hoevenen)
Kristof chez Ceulemans L. (Malines)

FLANDRE ORIENTALE

Steve chez Verbruyssen E. (St-Nicolas)
Annelies chez Aerts R. (Gentbrugge)
Kelly chez Hulsbosch M. (Alost)
Clio chez Moens J.-P. (Hamme)
Benjamin chez Praet R. (Zaffelare)
Annouschka chez Devacht I.
(St.-Amandsberg)
Wim chez Schelfaut E. (St-Nicolas)
Terry chez Bocklandt W.
(Waasmunster)

HAINAUT

Windy chez Mathieu F. (Warquignies)
Jennifer chez Heqç S. (Leval-
Trahegnies)
Nicolas chez Remue M. (Pâturages)
Jeremy chez Courtois G. (La Hestre)
Stéphanie chez Adam C. (Montignies-
le-Tilleul)
Aurelien chez Dupuis J.-P. (Tournai)
Julien chez Wilputte J.-M. (Thuillies)
Michael chez Wilputte J.-P. (Anderlues)
Sophie chez Van Haecke C. (Mons)
Sébastien chez Delplanque J.-L.
(Maurage)
Jonathan chez Duquesnoy J.-P.
(Monceau)
Jordan chez Bonny P. (Binche)
Melanie chez Deroux J.-P. (Mesvin)
Laurent chez Stevens B. (Soignies)
Thomas chez Lhoir J.-P. (Quévy)

NAMUR-LUXEMBOURG

Laetitia chez Damiot M. (Falmagne)
Julie chez Bertinchamps J.-P. (Vitrival)
Sébastien chez Philippin G. (Bouillon)
Gregory chez Dazy C. (Florenville)
Céline chez Maldague M. (Beauraing)
Aline chez Hubaux R. (Lustin)
Wendy chez Simon J.-C. (Arsimont)

LIÈGE

Michaël chez Coeman A. (Liège)
Cedric chez Berger J. (Alleur)
Steven chez Thonon G. (Faimies)
Svenja chez Kubben G. (Kettens)
Christel chez Lizen M. (Ferrières)
Thomas chez Rolke L. (Seraing)

l'administration centrale

groupes d'exploitation

BRABANT

Steve chez Schets D. (Gooik)
 Gregory chez Gielis C. (Evere)
 Jerome chez Mathieu B. (Lasne)
 Hervé chez Joosten C. (Vilvorde)
 Liesbeth chez Heyvaert J. (Merchtem)
 Kristof chez Goossens L. (Louvain)
 Kristel chez Vuerinckx L. (Rotselaar)
 Bert chez De Keyzer L. (Bekkevoort)
 Kevin chez Schuyten M. (Bekkevoort)

LIMBOURG

Peter chez Hoedemakers J. (Kinrooi)
 Dimitri chez Lindebrings B.
 (Saint-Trond)
 Eveline chez Soors H. (Hasselt)
 Sally chez Ombelets L. (Hasselt)
 Hans chez Bleus B. (Hasselt)

FLANDRE OCCIDENTALE

Kris chez Nobus D. (Aalter)
 Maïka chez Logie D. (Courtrai)
 Elly chez Van Dierendonck J.
 (Oostkamp)
 Bryan chez Dewaele R. (Menin)
 Melissa chez Yserbyt L. (Ostende)
 Karel chez Saron F. (Bruges)



RETRAITES

Années
de service

ADMINISTRATION CENTRALE

Mme. De Ruyter E., rédacteur 30
 Mme. Grégoire G., sous-chef
 de bureau 23
 Peeters J., sous-chef de bureau 43
 Pierre A., moniteur social 38

ANVERS

Reypens F., ouvr. qual. 27
 Benoy M., sous-chef de bureau 43
 Nauwelaers J., cond.-rec. AB 32

FLANDRE ORIENTALE

De Clercq P., cond.-rec. AB 28

HAINAUT

Derumier F., ouvr. qual. 1e cl. 32
 Labenne J., 1er commis 37
 Mortier A., ouvr. qual. 32
 Willaume A., ouvr. qual. 33
 Bastin J., ouvr. qual. 1e cl. 16
 Gallez R., ouvr. qual. 1e cl. 31
 Hauteœur F., cond.-rec. AB 34

LIÈGE

Maréchal K., cond.-rec. AB 33
 Renotte H., cond.-rec. AB 39
 Hermans M., cond.-rec. AB 31
 Nossent A., 1er ouvr. d'élite 34

BRABANT

Charlier F., cond.-rec. AB 25
 Denayer V., cond.-rec. AB 33
 Fonteyne E., 1er ouvr. d'élite 37
 Luyckx G., 1er contrôleur 38
 Motet M., brigadier 37
 Van Meerbeek J.-B., cond. él.-rec. 23
 Devroede P., ouvr. qual. 31
 Evrenont C., brigadier 39
 Guillaume A., cond.-rec. AB 34
 Tavernier J., cond.-rec. AB 37

FLANDRE OCCIDENTALE

Demeyere M., cond.-rec. AB 39

LES LONGUES CARRIERES



P. Ricour
Brabant
du 16.04.42
au 30.06.82



C. Vandeveld
Brabant
du 01.04.43
au 01.04.78



J. Delattre
Hainaut
du 25.08.40
au 01.02.79



G. Brosse
Namur-Luxemb.
du 15.04.41
au 01.04.76



L. Luyckx
Anvers
du 13.07.42
au 01.11.80



R. Druyts
Anvers
du 13.12.41
au 31.10.79



P. Vanhove
Limbourg
du 01.09.42
au 01.02.79



E. Fonteyne
Brabant
du 31.08.42
au 16.04.79



J. Labenne
Hainaut
du 10.06.42
au 01.11.79



H. Renotte
Liège
du 10.11.36
au 01.04.76



J. Tavernier
Brabant
du 08.04.41
au 01.07.78



NECROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
ADMINISTRATION CENTRALE	
Vrancken J., chef de bureau	60
NAMUR-LUXEMBOURG	
Gobbe J., 1er contrôleur	56

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

ANVERS

Damen F., cond. él. 81
 Schwemin P., ouvr. d'élite 78
 Riket F., ouvr. qual. de 1ère cl. 77
 Van Tongerloo F., cond.-rec. AB 73
 Stevens H., brigadier 81
 Stevens J., cond. él. 84
 Waeterschoot E., ouvr. d'élite 81
 Van Es J., cond. él. 77
 Pauwels P., cond. él. 82
 Gijzen L., ouvr. d'élite 66
 De Vrij F., brigadier 74

FLANDRE ORIENTALE

Den Tandt H., ouvr. qual. 89
 Erauw T., 1er ouvr. qual. 59
 Tytgat G., 1er ouvr. d'élite 63
 De Vylder M., 1er ouvr. d'élite 60
 Vereecken O., ouvr. qual. 77
 De Wilde M., cond. AB 64

HAINAUT

Selvais A., brigadier 78
 Pede E., cond. él. 87
 Bellemans L., brigadier 90
 Baudoux R., ouvr. qual. 64
 Hismans F., rec. 64

LIÈGE

Vigneron J., 1er ouvr. d'élite 64
 Martinez L., écurieuse 64
 Janvier J., rec. 89
 Goblet O., cond. AB 68
 Humblet F., ouvr. qual. 61

BRABANT

Van der Elst C., rec. 85
 Renquin J., cond. AB 79
 De Troyer P., cond. él. 82
 Wauters E., ouvr. semi-qual. 81

LIMBOURG

Vlekken L., 1er ouvr. qual. 71
 Boiten F., cond.-rec. AB 72
 Aerts P., piocheur 81
 Vissers H., cond.-rec. AB 70

FLANDRE OCCIDENTALE

Barberg G., cond.-rec. AB 76
 Muylle C., cond.-rec. AB 77
 Kint J., rec. 82
 Gouwy J., cond. d'autorail 91
 Depla K., cond.-rec. AB 71
 Claeys R., cond.-rec. AB 72

3000 jours sans accident

Le samedi 12 mai 1984, les membres de l'équipe n° 4 - Mouvement St-Nicolas, ainsi que leurs familles se sont réunis à la maison de vacances «Zonnebloem» à Nieupoort pour y fêter leur 3.000 jours sans accident avec chômage.

Un discours d'introduction fut prononcé par M. Van Canneyt G., chef de sécurité. Ensuite, des allocutions furent prononcées par MM. Van Wesemael, directeur du Ser-

vice Général de la Sécurité, et Vervaeet, directeur régional. Après quoi, il fut procédé à la distribution d'un cadeau souvenir à chaque membre de l'équipe fêtée, ainsi qu'aux épouses présentes.

Après l'apéritif, un succulent repas fut apprécié.

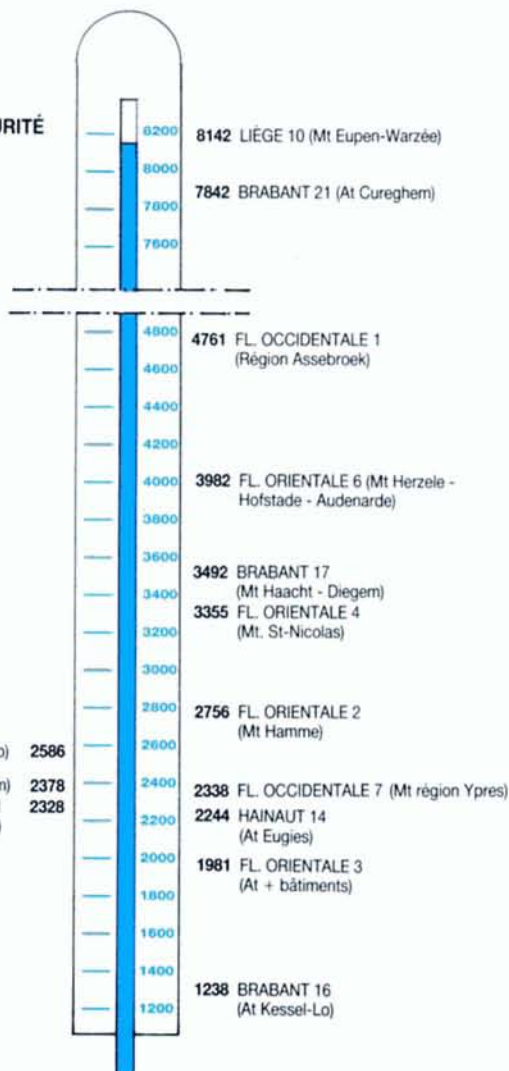
Les festivités se terminèrent dans une atmosphère chaleureuse.

Toutes nos félicitations et en route pour les 4.000 jours sans accident avec chômage !



CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Au 31 mai 1984
jours sans accidents



2000 jours sans accident

C'est au château Waalborre à Asse que l'équipe n° 23 des Ateliers de Cureghem et du Service Bâtiments a fêté, le 19 mai 1984, ses 2.000 jours sans accident avec chômage.

Ce remarquable résultat avait déjà été atteint le 11 mai 1983, de sorte que l'équipe est déjà en très bonne voie vers les 3.000 jours.

M. Vanhove, Chef de la Sécurité du Groupe du Brabant, souhaita la bienvenue aux personnes présentes. Dans son allocution d'ouverture, il mit l'accent sur le remarquable résultat obtenu par l'équipe n° 23 ainsi que par les Services Techniques du Groupe en général qui, en 1982, obtinrent encore la première place au Concours National de la Sécurité et qui, en 1983, furent 2e immédiatement après Destelbergen. A ce propos, il est réjouissant de constater que, depuis un certain temps, et ce contrairement à la tendance générale, le nombre d'accidents est en forte diminution dans le Groupe du Brabant.

Cette amélioration est d'ailleurs perceptible dans l'ensemble qu'il s'agisse du nombre d'accidents avec ou sans chômage ou des légères interventions dans les infirmeries, qui, par rapport à 1982, ont diminué de 60 % en 1983 !

Cette tendance favorable est principalement imputable à

une utilisation meilleure, mais surtout plus spontanée, des moyens de protection tant individuels que collectifs.

M. Dubois, Inspecteur principal du Service Général de la Sécurité, fit ensuite remarquer que, du fait de ce beau résultat, bien de tristes situations et de souffrances humaines inhérentes à un accident ont pu être évitées.

Il attira également l'attention sur quelques mesures concrètes de sécurité et moyens de protection.

Enfin, M. Van de Weghe, Directeur régional, souligna le fait que les quatre équipes des Services Techniques du Groupe figuraient actuellement parmi les six premières au Concours National de la Sécurité, ce qui témoigne d'une prise de conscience toujours croissante de la notion de sécurité.

Les anciens, avec en tête l'équipe n° 21 (actuellement déjà 7.800 jours sans accident avec chômage), ont donné le bon exemple, mais il faut cependant souligner que chez la jeune génération également on constate une attitude positive face à la sécurité, ce qui permet beaucoup d'espoir pour l'avenir.

Un repas et un bal dans la grande salle du château assurèrent une ambiance chaleureuse.



CONCOURS DE DESSIN

avec le tram des vacances à la mer c'est deux fois la fête...

Une curieuse histoire!

Au Moyen Age le beffroi de Courtrai servait de hal-
le aux draps.

Située au centre ville, il
était surmonté d'un ja-
quemart qui ne compor-
tait qu'une seule figure.

Au début du 14^e siècle, les
guerres étant nombreu-
ses, Philippe le Hardi en
fit «prise de guerre», l'em-
porta et l'offrit à la ville de
Dijon.

Celle-ci installa le jaque-
mart sur une des tours de
l'Eglise Notre-Dame.

Au cours des siècles sui-
vants, les Dijonnais fiers
de leur jaquemart lui ont
ajouté une femme, puis...
plus tard... deux enfants.

Ce n'est qu'en 1961 que
la ville de Dijon offrit à
Courtrai un nouveau ja-
quemart qui surmonte
actuellement le beffroi.
C'est depuis cette épo-
que que Manten et Kalle
veillent sur Courtrai.

Ci-dessous le jaquemart de
l'église N.D. à Dijon.



La S.N.C.V., dans le cadre de la promotion du tram à la Côte, a organisé un concours de dessin réservé aux écoliers de 5e année des communes de la Côte.

Les deux plus beaux dessins, qui ont été reproduits sur les longs-pans d'un tram côtier, nous sont parvenus des élèves de l'école primaire de Zeebrugge et de l'école St-Lodewijk, d'Ostende.

Les résultats de ce concours furent révélés lors d'un «tramhappening» très réussi qui s'est déroulé au Kursal d'Ostende le mercredi 6 juin 1984, en présence de M. De Croo, Ministre des Communications et des P.T.T.



Le dessin ayant remporté le 1er prix reproduit sur le long-pan de notre tram côtier. ↑

Le «tramhappening» au Kursal d'Ostende. ↓



BRUGES, LA VENISE DU NORD

Des innombrables villes européennes qui se réclament vieilles d'un millier d'années, il y en a vraiment peu où l'atmosphère séculaire est encore très présente aujourd'hui. Bruges figure parmi elles.

Le territoire de la ville, qui, depuis le 13^e siècle jusqu'en 1899, lorsque le canal vers Zeebrugge fut creusé, est resté pratiquement inchangé ; il s'est considérablement étendu par la suite. Il avait une longueur d'environ 12 km depuis la Mer du Nord jusqu'à la frontière des Polders et la zone sablonneuse. Quand le port s'ensabla, d'abord Damme (Zwin), ensuite Sluis et enfin Zeebrugge furent aménagés comme avant-ports de Bruges.

Bruges, avec ses communes périphériques (Assebroek, Dudzele, Koolkerke, Lissewege, St.-Andries, St.-Kruis et St.-Michiels), est riche au point de vue historique et culturel et offre une grande diversité dans le domaine touristique.

A l'approche de Bruges, on est impressionné par un certain nombre de tours qui donnent à la ville un aspect réellement historique.

Excepté le Beffroi, il s'agit essentiellement de tours d'églises qui, pour la plupart sont d'une architecture «haute», mais n'en renferment pas moins de richesses artistiques d'une valeur inestimable.

La Cathédrale St-Sauveur est la plus ancienne église paroissiale de Bruges. Dans le musée de la cathédrale une magnifique collection de peintures, de ferronneries et de broderies est exposée.

L'église Notre-Dame, avec sa tour de 122 m de hauteur, est avant tout connue pour ses peintures, ses sculptures et les mausolées de Marie de Bourgogne et Charles le Téméraire ainsi que ses peintures tombales.

L'œuvre la plus intéressante est une représentation de la Madone en marbre, sculptée par Michel-Ange.

Dans la Basilique du Saint-Sang se trouve une chapelle romane double avec, en-dessous, la chapelle St-Basile et au-dessus, la chapelle du Saint-Sang, où sont conservées les reliques du Saint-Sang.

On trouve également un grand nombre de peintures dans l'église St-Jacques dont l'histoire remonte jusqu'en 1240.

Par son intérieur tout à fait unique, l'église Ste-Anne est souvent dénommée «église-salon» avec ses marbres, cuivres, sculptures en

bois et voûtes s'harmonisant parfaitement.

L'«église de Jérusalem», encore actuellement propriété privée des descendants de la famille noble Adornes, renferme une très vieille crypte (fondations) et de magnifiques vitraux.

Toutefois, le bâtiment le plus digne d'intérêt de la Ville est incontestablement le Beffroi qui, avec les halles, constitue un ensemble imposant. Du haut des 83 m de la tour, on a une vue panoramique sur la ville et les environs. Au-dessus, les 47 cloches du carillon produisent à chaque heure un son mélodieux.

A Bruges, on trouve des musées pour tous les goûts.

Les peintures qui sont exposées dans le musée Groeninge donnent une idée précise et complète de l'art pictural flamand et brugeois du 15^e siècle à nos jours.

Le pôle d'attraction principal est incontestablement représenté par ce qu'on appelle les «Primitifs Flamands».

Le musée Gruuthuse abrite des collections de grande valeur : sculptures, dessins des corporations, tapisseries, armes, instruments de musique, poteries, dentelles, monnaies, etc...

La maison natale du plus grand poète flamand Guido Gezelle a été transformée en musée littéraire didactique où un aperçu de sa vie et de son oeuvre est visible.

La collection des oeuvres du portraitiste Memling, abritée dans une ancienne salle de malades, forme sans aucun doute l'élément le plus riche du patrimoine artistique de l'Hôpital Saint-Jean.

L'Hôtel de Ville de Bruges est également une curiosité : c'est en effet un des plus vieux hôtels de ville gothiques : au 1^{er} étage on trouve la «Salle Gothique» avec sa voûte remarquable et ses nombreuses peintures et à côté, la «Salle Historique» où une multitude de sujets sur l'histoire de la ville sont présentés.

Comme de nombreuses villes flamandes, Bruges possède également son Béguinage. Une visite à la maisonnette joliment reconstituée à côté de l'entrée principale donne au visiteur une idée de la vie des béguines.

Dans les environs immédiats du béguinage se trouve le «Minnewater» «lac d'Amour», ancien bassin de commerce fluvial, avec son parc, belle zone de verdure où on

trouve entre autres un échiquier géant de plein air.

Dans le «Centre Dentellier», vous pouvez faire connaissance avec tous les secrets que recelle la dentelle brugeoise. Une équipe dynamique, soucieuse de la survivance de cet artisanat séculaire, organise des cours d'initiation et de perfectionnement pour toutes les personnes intéressées.

Les sentiers le long des remparts se prêtent volontiers à des promenades attrayantes pendant lesquelles vous pouvez admirer de grandes variétés botaniques et de beaux panoramas.

Les portes de la ville restées intactes, à savoir l'«Ezelpoort» (Porte des Baudets), la «Gentpoort» (Porte de Gand), la «Kruispoort» (Porte Sainte-Croix) et la «Smedenpoort» (Porte Maréchale) constituent d'excellents points de reconnaissance.

Bien que Bruges soit par excellence une ville de promenades à pied, on peut pendant la haute saison et même à l'automne, si le temps le permet, s'adresser aux cochers qui stationnent auprès du Beffroi sur le Markt pour effectuer une randonnée en calèche.

Les centaines de canaux brugeois qui forment avec le reste de la ville un tout harmonieux, se prêtent très bien à de jolies promenades en canot.

Sans exagérer, on peut dire que Bruges a acquis une réputation mondiale grâce à des événements uniques comme la Procession du Saint-Sang (toutes les années à l'Ascension), le Cortège de l'Arbre d'Or (tous les 5 ans, le prochain a lieu en août 1985) et la Fête des Canaux (tous les 3 ans).

Les Journées Internationales de Musique, dans le cadre du Festival des Flandres (annuel, fin juillet - début août) jouissent également d'un renom international.

Somme toute, à Bruges, il se passe toujours quelque chose. Citons pêle-mêle, les concerts-apéritifs, les récitals d'orgue, les diverses fêtes de rues et manifestations sportives, les foires commerciales en rapport avec la gastronomie et le tourisme, etc...

Les villes avoisinantes ont également beaucoup à offrir dans différents domaines.

Plusieurs routes balisées dans les environs de Bruges, comme la «Riante Polderroute», la «Gentele-route», la «Beverhoutsroute» et la «Permekeroute» donnent ample-

ment l'occasion de passer une journée enrichissante et revigorante.

On ne peut manquer d'aller à St. Michiels, qui évoque directement le Parc Baudouin, un centre récréatif où les formes les plus diversifiées de délassement sont offertes au public (natation, patinage, canotage, tennis, mini-golf, promenade à poneys, etc...).

Tout près se trouve le Dolfinarium, où quotidiennement de mars à fin septembre, on peut admirer les évolutions spectaculaires de dauphins et d'otaries.

Le domaine provincial «Tillegembos» situé dans le parc communal «Beisbroek» de St. Andries ne manque pas d'attrait pour les amoureux de la nature et les promeneurs.

Un planétarium a été aménagé dans ce domaine, qui est aussi un centre d'études écologiques.

St.-Andries se targue également d'un parc moderne, l'«Olympiapark», centre sportif polyvalent où, entre autres, les deux plus importantes équipes de football brugeoises jouent leurs matches à domicile.

Sur le territoire de St.-Andries se trouve également l'Abbaye Bénédictine de «Zevenkerken».

Un prestigieux bâtiment, qui fut jadis la résidence des comtes de Flandre, abrite une autre abbaye : St. Trudon.

Notons le remarquable résultat obtenu dans la restauration de la «Zeven Torentjes» ayant servi au 14^e siècle de colombier.

Les dépendances d'une ferme environnante furent également complètement restaurées pour devenir une «ferme pour enfants» où les jeunes enfants peuvent prendre contact avec la nature d'une manière très agréable.

Par ailleurs, la conception d'un terrain de jeux donne l'occasion aux enfants de laisser libre cours à leur fantaisie tandis que, de leur côté, les parents se délassent dans une cafétéria.

Bruges est facilement accessible, avant tout, à un important réseau routier. En même temps, la ville, reliée à l'autoroute E5 et à la route-express A17 est située sur l'importante ligne ferrée Ostende - Bruxelles - Cologne.

En raison de la structure typique des rues historiques, le transport urbain à Bruges est assuré par des Citybus.

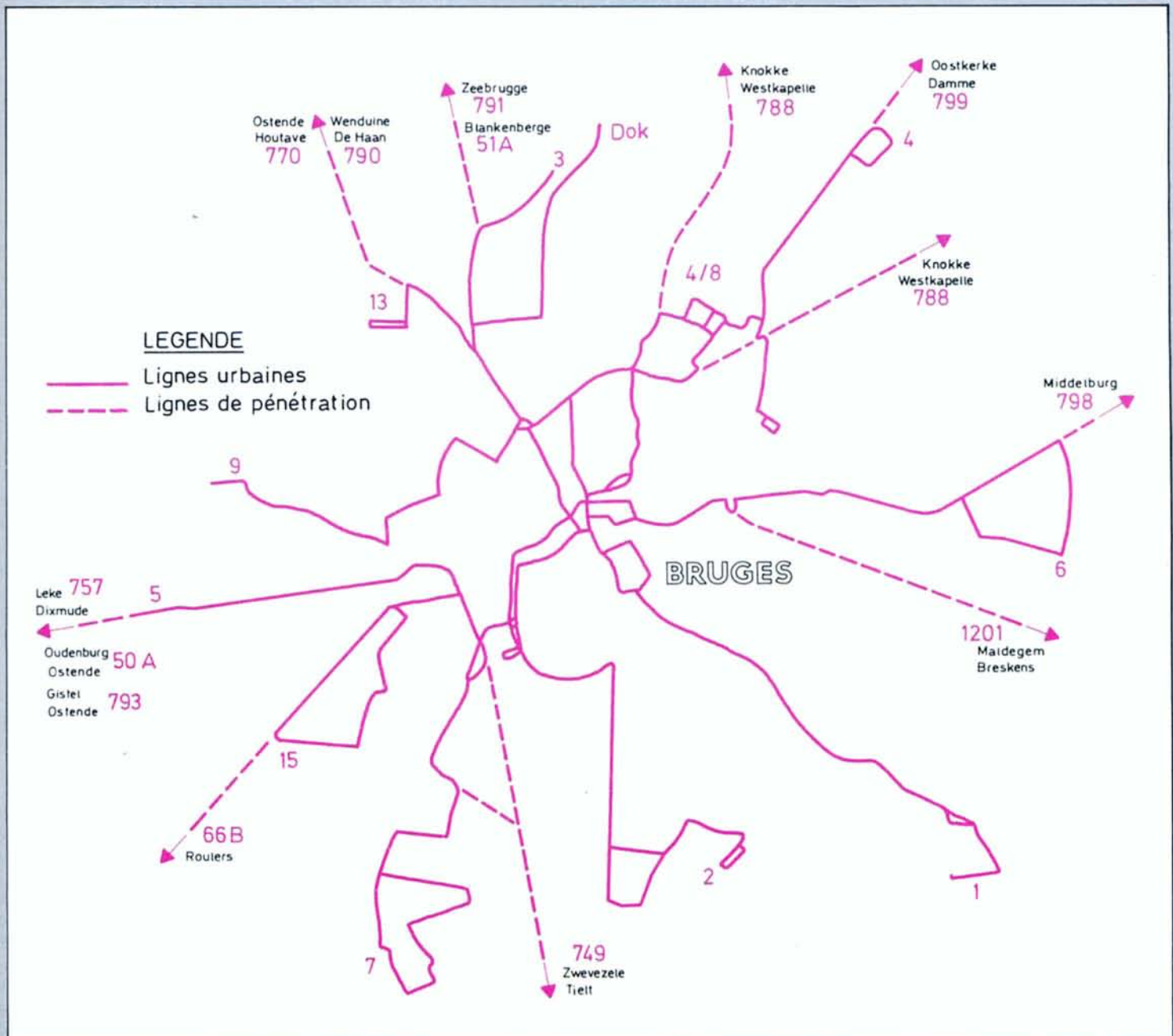
Avec cette nouvelle forme d'exploitation, la S.N.C.V. espère acquérir une expérience qui permettrait d'apporter une solution aux transports urbains d'autres villes du pays.

A côté de l'important réseau urbain, il existe un certain nombre de services d'autobus qui relient de nombreuses villes et villages à Bruges :

- 50a: Bruges - Oudenburg - Ostende
- 51a: Bruges - Blankenberge
- 66b: Bruges - Roulers
- 749: Bruges - Zwevezele - Tielt

- 757: Bruges - Leke - Dixmude
- 770: Bruges - Houtave - Ostende
- 788: Bruges - Westkapelle - Knokke
- 790: Bruges - Wenduine - De Haan
- 791: Bruges - Zeebrugge
- 793: Bruges - Gistel - Ostende
- 798: Bruges - Middelburg
- 799: Bruges - Koolkerke - Damme - Oostkerke
- 1201: Bruges - Maldegem - Breskens.

(Nous remercions l'Office du Tourisme de la ville de Bruges pour les informations fournies).



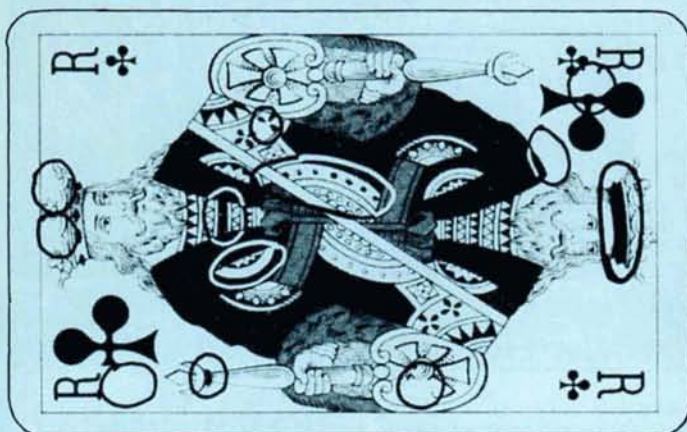
PAGE FAMILIALE

Le coin des jeunes

SOLUTIONS DU N° 230

JEU N° 1

Voir sur la carte.



JEU N° 2

BRÉSIL, le seul pays où l'on parle portugais.

JEU N° 3

6 × 10 = 60
60 - 5 = 55
9 + 1 = 10
55 × 10 = 550 (par exemple)

JEU N° 4

Le pays à trouver : ZAÏRE

RÉSULTATS DU N° 230

Ont obtenu 14 points :

ALTRY Sylvie 12 ans - Ransart /
BEDDEGENOODTS Nic 11 ans -
Bekkevoort / COSEMANS An 10

ans - Diepenbeek / FABRINETTI
Gérard 14 ans - Esreux / LAU-
RENT Jocelyne 12 ans - Vinciane
10 ans - Nadège 7 ans - Spy /
NAHON M. et J.-Y. 8 et 11 ans -
Bressoux / PENNANT Stéphanie
10 ans - Vieux-Genappe / PANIS
Nancy et Nathalie 13 et 12 ans -
Awans.

A obtenu 11 points :

HANART Ph. 13 ans - Flawinne.

Ont obtenu 9 points :

COLLETTE Michel 15 ans - Flé-
malle / VLEKKEN Michaëla 12
ans - St-Trond / VANDEKERCK-
HOVE Sylvie 15 ans - Courtrai /
CALLENS Janique 15 ans - St-
Eloois-Vijve.

JEUX N° 231

JEU N° 1

Voici une série de cétacés. Un
«INTRUS» s'est glissé parmi eux.
Trouvez-le et dites ce qu'il est.

RORQUAL - CACHALOT - NAR-
VAL - MORSE - MARSOUIN -
AGARIC - EPAULARD - OTARIE -
PHOQUE - BALEINE - DAUPHIN -
LAMANTIN.

(3 points)

JEU N° 2

En sautant systématiquement une
lettre à chaque fois, parviendrez-
vous à reconstituer un nom de
rongeur ?

Encore faut-il un bon départ !

(1 point)

I	C	L	H	L
N				I
H				A
O				L
C				C
H				L
N	C	I	U	H

JEU N° 3

Changer une lettre = 1 autre mot.
(1 point)

UN JOUR OU UN WEEK-END D'ÉVASION

1er et 2 sept. LESSINES Fêtes
du «Festin»; grand cortège
et procession historiques.

2 sept. SAINT-HUBERT Jour-
née intern. de la Chasse et
de la Nature (dès 11 h.). A
14 h. 30, grand cortège his-
torique.

8 sept. OSTENDE A 19 h., Nuit
du Cheval (courses au trot et
show).

9 sept. MALINES Corso de
fleurs et de légumes (à
14 h.).

9 sept. TOURNAI Grande pro-
cession historique (à 15 h.).

14, 15 et 16 sept. TURNHOUT
Fêtes de Tijn Uilenspiegel : le
14 à 21 h., grand rallye pé-
destre (100 km.); le 15 à
19 h. 30, jeu de Tijn «sans
frontières»; le 16 à 14 h.,
cortège et à 21 h., feu d'arti-
fice.

15, 16 et 17 sept. HOEILAART
Fête du raisin et du vin. Le
15 à 20 h. 30, cortège aux
lumières.

16 sept. NIVELLES 4e Grande
journée des artisans de Wal-
lonie.

16 sept. POPERINGE Fêtes du
houblon - cortège (à 15 h.).

22 et 23 sept. BASTOGNE Cé-
lébration officielle du 40e
anniversaire de la Bataille
des Ardennes.

**22 et 23 sept. HEUSDEN-
ZOLDER** A 10 h., course
automobile, championnat
d'Europe pour voitures de
tourisme (sur le circuit Terla-
men).

**23 sept. JEMEPPE-SUR-
SAMBRE** 18e Grand corso
fleuri (à 14 h. 30).

**29, 30 sept. et 1er oct. BAS-
TOGNE** Foire internationale
des Economies d'Énergie.

30 sept. FOSSES-LA-VILLE
Procession septennale en
l'honneur de Saint-Feuillen
et marche militaire folklori-
que (à partir de 7 h.).

30 sept. NIVELLES Dès 7 h.,
Tour Ste-Gertrude et pro-
cession.

**30 sept., 1er et 2 oct. ROU-
LERS** Salon des produits
naturels.

6 et 7 oct. ZANDHOVEN 13e
Jumping national.

6, 7 et 8 oct. KUURNE Fêtes de
l'âne; le 7 à 15 h., cortège.

**8 oct. AISEMONT (Fosses-la-
Ville)** Marche «militaire» et
folklorique Notre-Dame (dès
8 h.).

**28 oct. BEAUVOORDE (Fur-
nes) et DURBUY** Fête de la
Saint-Hubert, à 10 h.

28 octobre SAINT-NICOLAS
Joyeuse Entrée de Saint-
Nicolas dans sa ville rési-
dentielle (l'après-midi).

29 oct. THEUX Commémora-
tion du 516e anniversaire du
combat des 600 Franchi-
montois - Cortège aux flam-
beaux et projection de films
(à 19 h. 30).

PILOTE =
RAISON =
AUTOUR =

P...LOTE
RAI...IN
AUT...UR

JEU N° 4

Le compte est bon !

Avec les chiffres suivants soit en multipliant - soustrayant - divisant ou additionnant, arriver au chiffre 820.

(1 point)

1 2 5 4 5 9

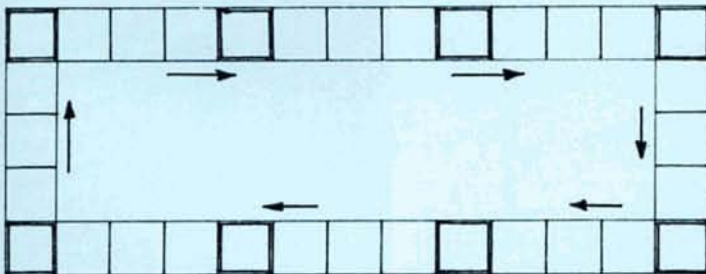
820

JEU N° 5

Mettez les mots suivants dans l'ordre qui permet chaque fois d'obtenir que la dernière lettre d'un mot est la première du mot suivant
Ex. = USEE[S] OUT[E]GOU[T]etc.

(3 points)

ECRUS **SEPIA** **AMIES**
UNITE **ENVA** **AGILE**
SIROP **PONDU**



JEU N° 6

Voici 20 villes de Belgique que vous devez retrouver dans la grille. On peut les lire dans tous les sens, à l'endroit, à l'envers, horizontalement, verticalement, en diagonales. Une lettre peut servir plusieurs fois.

Quand vous trouvez un mot, vous l'entourez dans la grille et vous barrez ce mot dans la liste.

Quand tous les mots auront été repérés il vous restera 5 lettres avec lesquelles vous formerez « le pays caché ».

AYE	KANNE	MAL	OCQUIER
ERPE	KOERSEL	MANAGE	OPOETEREN
EVERBEEK	LANDELIES	MICHEROUX	OUGREE
EVERGEM	LIBRAMONT	MOL	SENEFFE
FORRIERES	LINKEBEEK	MY	URSEL

(5 points)

L	A	N	D	E	L	I	E	S	T	I
E	V	E	R	B	E	E	K	N	K	L
S	E	N	E	F	F	E	O	E	E	S
R	E	G	A	N	A	M	E	R	E	E
E	N	N	A	K	A	M	E	E	B	R
O	L	A	M	R	E	I	R	T	E	E
K	O	C	B	G	Y	M	G	E	K	I
E	M	I	R	E	Y	A	U	O	N	R
P	L	E	S	R	U	H	O	P	I	R
R	V	R	E	I	U	Q	C	O	L	O
E	X	U	O	R	E	H	C	I	M	F

Vite envoyez 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.

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

Malines : Ceulemans L. (portemonnaie + 3.645 F), Sermeels G. (portemonnaie + 100 F), Van den Broeck J. (portemonnaie + 1.105 F), Willems M. (portemonnaie + 3.183 F), De Smet R. (portemonnaie + 2.550 F).

Turnhout : Verhoeven J. (portefeuille + 1.516 F), Willems J. (portefeuille + 547 F), Wuyts A. (portefeuille + 4.400 F).

FLANDRE ORIENTALE

Bassevelde : De Mynck G. (2.483 F), De Buck A. (1.192 F).

Destelbergen : D'Hooghe R. (1.320 F), Van Wassenhove P. (845 F), Malyster M. (1.201 F), De Ridder J.-P. (1.000 F).

HAINAUT

Casteau : Berting J. (portefeuille + documents + 313,50 F).

La Louvière : Goret M. (portefeuille + 500 F + abon. scol.).

Mons : Gallez G. (portemonnaie + 762 F), Letot P. (sac de dame + portefeuille + 82.211 F + carte d'identité + portemonnaie).

Quaregnon : Medot J.C. (chèque de 15.000 F + portefeuille + 3.000 F), Mortier D. (portemonnaie + 500 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Forville : Marechalle J.J. (portefeuille + 650 F + 10 florins).

Malonne : Clausse R. (bourse + 523 F).

Mehaigne : Rousselle (sac + documents + 1.330 F).

Namur : Istasse (portefeuille + 2.900 F), Chasseur (sac) + (sac + 3 portefeuilles + documents) + (portefeuille + 11 chèques au porteur pour 67.132 F) + (portefeuille + 4.563 F) + (portefeuille + 16.250 F).

LIÈGE

Bressoux : Hansenne (portefeuille + 2.800 F).

Liège-St-Gilles : Renard J.-C. (portefeuille + 1.168 F).

Omali : Materne (sacoche + 502 F), Kempinaire (sacoche + 1.100 F).

Warzée : Closson (sac + portefeuille + 2.332 F), Delmelle (montre), Pire (sac + 330 F + carnet de chèques), Balaine (sac + 4.827 F).

BRABANT

Asse : Pauwels P. (sacoche + 3.050 F + documents), Van Peer M. (sacoche + 800 F + documents), Roels H. (portefeuille + 5.150 F + documents).

Dilbeek : Van den Driessche (sac de dame + 241 F + documents).

Tielt : Vanderwaeren R. (sac de dame + 720 F + documents).

LIMBOURG

Genk : Verdonck W (bracelet en argent + médaille en or).

Hasselt : Vangeneugden J. (sacoche + 4.565 F + carte d'identité), Vervoort J. (sac de dame + 690 F).

Lanaken : Vancraybex (portemonnaie + 500 F), Boumans (portefeuille + 2.660 F), Driessen (sacoche + 2.250 F).

Maaseik : Saelmans J. (1.900 F).

Tessenderlo : Duts W. (portefeuille + documents + 137 F + clefs).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Hongenaert A. (portemonnaie + 6.700 F), Verbeke P. (portemonnaie + 1.506 F + 1.250 liras), Altruy S. (montre de dame), Dumon J.-P. (bracelet en or), Degroote P. (sacoche + 4.341 F), Sijs A. (montre), Bruneel Y. (portemonnaie + 1.050 F).

Ostende : Brissinck P. (portefeuille + carte d'identité + 1.900 F), Dewulf W. (sacoche + carte d'identité + 3.750 F), Gekiere W. (portefeuille + 9.000 F), Verhaeghe D. (portefeuille + 1.634 F), Beer-naert B. (3.508 F), Vanhoren E. (sacoche + 850 F), Deprez J. (portefeuille + 2.400 F), Coucke N. (bourse + 5.020 F), Devriendt W. (portefeuille + 2.350 F + 10 D.M.).

SOMMAIRE N° 231 JUILLET - AOÛT 1984

Concours photos «S.N.C.V.-100»	2
La conduite économique de votre voiture	2
Grâce au design, le new-look des arrêts de tram ou d'autobus	3
La S.N.C.V. a 100 ans ; un nouvel uniforme.....	3
Livres et revues	3
Remise de distinctions honorifiques	
Groupe Namur-Luxembourg	4
Groupe Liège	4
Attention aux extincteurs périmés	4
Lancement du plan IC/IR	5
L'ordre des chevaliers de la route recherche des candidats	5
Une retraite bien méritée	5
L'exercice 83 à la S.N.C.V.	6
Bientôt, la rentrée des classes	8
Personalia	8
Expo-Info	8
2000 j. sans accident	10
3000 j. sans accident	10
Concours de dessin	11
Bruges, Venise du Nord	12
Page familiale	14
Un jour ou un week-end d'évasion	14
Actes de probité	15

Photo de la couverture :

*Folklore : le jaquemart
du Beffroi de Courtrai (v.p. 11).*

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.*