



**INFORMATION**

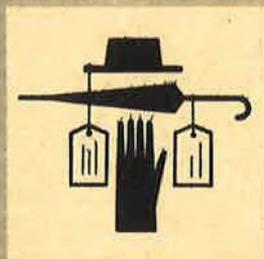
1

# PICTOGRAMMES



**RESERVATION**

2



3



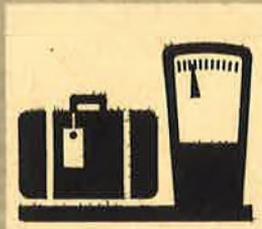
4



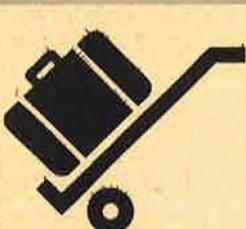
5



6



7



8



9



10



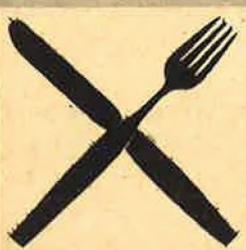
11



12



13



14



15



16

1. Bureau de renseignements.
2. Guichet de location des places
3. Bureau des objets trouvés.
4. Bureau de change.
5. Consigne des bagages.
6. Bagages au casier.
7. Enregistrement de bagages.
8. Dispositif d'appel de porteurs et local de séjour des porteurs.
9. Voitures automobiles sans chauffeur.
10. Transport de voitures automobiles accompagnées.
11. Bureau de poste.
12. Téléphone public.
13. Télégraphe.
14. Restaurant de gare.
15. Buffet de gare.
16. Eau potable.

**L'**Union internationale des Chemins de fer (U.I.C.), qui, depuis longtemps, se préoccupe de la qualité du service offert à la clientèle des chemins de fer, s'est efforcée de mettre au point, à l'usage des administrations, un recueil de conseils, de recommandations et même, dans certains cas, d'obligations, destinés à aider le voyageur. C'est ainsi que les tableaux des heures d'arrivée et de départ des trains, les tableaux indiquant la position des voitures dans les trains internationaux, les commodités à prévoir dans les grandes gares, ont fait l'objet de recommandations précises et que des dispositions ont été prises, en accord avec les autorités douanières, pour ne pas incommoder le voyageur, surtout la nuit, au passage des frontières.

Les administrations de chemin de fer ont estimé, en particulier, qu'en présence du développement rapide des voyages internationaux, il convenait, dans les grandes gares, de faciliter l'orientation des voyageurs par des schémas indiquant l'emplacement des services essentiels, au moyen de symboles clairs, compréhensibles par tous et adoptés uniformément. La 4<sup>e</sup> commission de l'U.I.C. a donc chargé une sous-commission de la mise au point de ces symboles.

Il a été admis, dès le début de l'étude, que ces symboles, appelés « pictogrammes », devraient être compris, quelle que soit la langue du voyageur, et, par conséquent, ne comporter aucun caractère (1) ; qu'ils devraient être de réalisation simple, si possible déjà en usage dans la vie publique et, en tout cas, identifiables par tous sans confusion.

Après examen, une première série de 19 symboles a été retenue. Ensuite, on a demandé, par voie de concours organisé par l'U.I.C., à des dessinateurs spécialisés en publicité, de donner à ces symboles une forme moderne et attrayante. Les pictogrammes retenus par le jury de ce concours ont été diffusés au début de 1964 dans toutes les administrations de l'U.I.C.

Depuis lors, d'autres pictogrammes à utiliser dans les gares et dans les voitures ont été mis à l'étude afin d'étendre l'utilisation de ce langage universel.

La publication des premiers pictogrammes a soulevé un mouvement de curiosité dans le monde du

(1) Il a toutefois été jugé nécessaire pour certains symboles, en période transitoire et jusqu'à ce que les voyageurs s'y soient habitués, de compléter le pictogramme par une inscription en lettres : c'est le cas des pictogrammes « information » et « réservation ».

transport international des voyageurs. Les administrations de chemin de fer des pays de l'Est les ont dès à présent adoptés. Par ailleurs, certaines organisations internationales de transport aérien ou maritime s'y intéressent.

On peut donc espérer qu'à l'avenir, aux quatre coins du monde, le voyageur rencontrera les mêmes pictogrammes sur son chemin, quel que soit le mode de transport utilisé. Le chemin de fer aura, dans ce domaine comme en beaucoup d'autres, été fidèle à sa vocation internationale en prenant l'initiative de créer un langage universel des voyageurs.

## L'AUTEUR DE NOTRE

C'est à Henry van de Velde que nous devons le sigle de notre Société.

Cet artiste naquit à Anvers, le 3 avril 1863. Il suivit les cours de l'Académie avant de fréquenter, à Paris, l'atelier de Carolus Durand, portraitiste de la bourgeoisie. Rentré en Belgique, van de Velde s'engage dans le mouvement néo-impressionniste, puis se consacre au dessin.

Vers 1893, il abandonne la peinture au profit des arts appliqués. Il veut rendre plus belles les choses les plus humbles et les plus quotidiennes. Sa réputation franchit les frontières. Le grand-duc de Saxe-Weimar l'invite à fonder une école d'art appliqué, où l'artiste crée des services de table et d'autres objets utilitaires, dont la fabrication en série réclame l'intervention de machines.

Quand il quitte l'Allemagne en 1917 pour se réfugier en Suisse, van de Velde s'est imposé aussi dans le domaine de l'architecture par diverses réalisations qui annoncent l'esthétique « fonctionnelle ».

Après la guerre, le gouvernement belge lui confie la création d'un institut supérieur des arts décoratifs, l'« Ecole de la Cambre », puis la chaire d'histoire de l'architecture à l'Université de Gand. Parallèlement, il poursuit ses travaux de créateur : plans de la bibliothèque de l'Université de Gand ; superstructure et aménagement du paquebot « Prince Baudouin » ; dessins, pour la S.N.C.B., de l'automotrice électrique Bruxelles-Anvers et de la voiture métallique de 22 m d'avant-guerre (dont il conçoit aussi l'aménagement intérieur dans les compartiments de première classe).

En 1947, Henry van de Velde se fixe en Suisse, où il meurt, en 1957, à l'âge de 94 ans.