

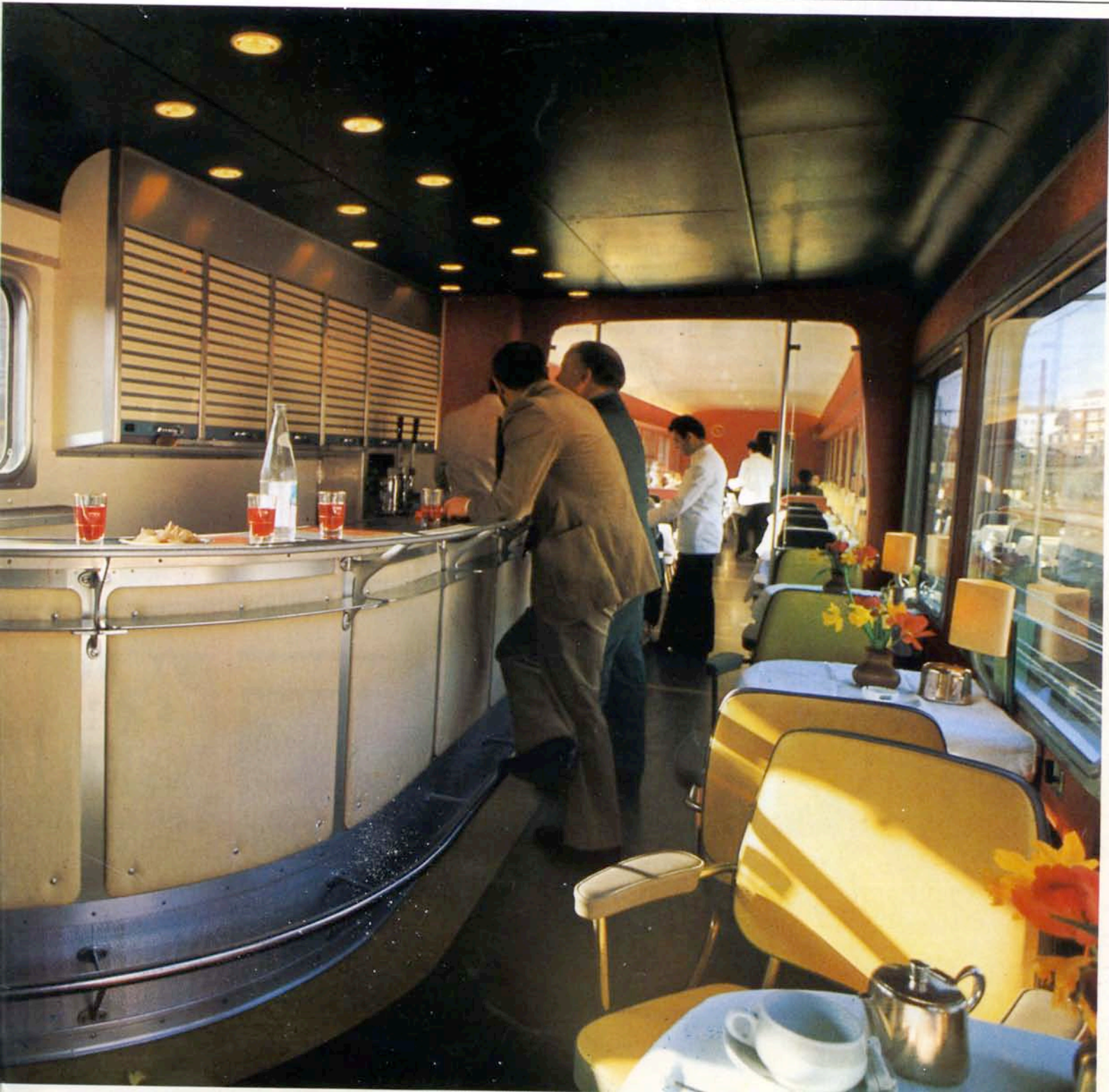
# INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN  
DE LA DIRECTION  
COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER  
BELGES

PUBLICATION  
BIMESTRIELLE  
JUN

ⓑ

**2/75**



On sait que le Gouvernement britannique a annoncé le 20 janvier dernier sa décision d'abandonner le projet de tunnel sous la Manche. Cette déclaration soudaine est intervenue alors que le Parlement de Londres avait approuvé en novembre 1974 la poursuite de la procédure de ratification du traité franco-britannique, signé par les Chefs des deux Gouvernements en novembre 1973, et que le Parlement français avait de son côté ratifié ce traité dans les délais fixés. Le Gouvernement français a exprimé son profond regret devant cette décision unilatérale, estimant que les problèmes posés n'étaient pas insolubles.

Le projet de tunnel sous la Manche a connu bien des vicissitudes depuis que l'idée en a été lancée pour la première fois il y a plus d'un siècle. Cependant jamais les études n'avaient été poussées aussi loin, aussi bien sur le plan technique que sur le plan économique, et les travaux préliminaires avaient été engagés des deux côtés. La rentabilité du tunnel était d'ailleurs largement assurée et le financement de sa construction devait relever pour l'essentiel de capitaux privés. Les Chemins de fer intéressés, étroitement associés à toutes les études, avaient élaboré un vaste programme de modernisation de l'ensemble des relations voyageurs et marchandises entre la Grande-Bretagne et les pays voisins du continent. Il devait en résulter une transformation radicale de la situation actuelle.

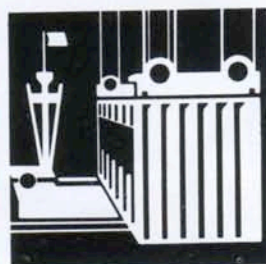
Aussi les grands perdants dans cette affaire sont-ils les usagers. Quelles que soient, en effet, les mesures qui vont être prises pour développer les relations entre la Grande-Bretagne et le continent par les moyens traditionnels, celles-ci ne pourront guère améliorer les durées actuelles des trajets, ni les modalités peu satisfaisantes des transbordements. Il est notamment exclu que les voyageurs de deuxième classe, qui constituent l'essentiel du trafic, en particulier pendant la période des vacances, puissent bénéficier de la moindre réduction du temps de parcours. Le développement des moyens de transport plus rapides, l'avion et l'aéroglysseur, se heurtera par ailleurs à leur coût et à leur grande consommation de produits pétroliers.

Le Gouvernement britannique a cependant laissé entrouverte la possibilité de reprendre la question lorsque la situation économique le permettrait, et le Secrétaire d'Etat à l'Environnement a affirmé sa conviction qu'une liaison fixe serait certainement réalisée dans l'avenir entre la Grande-Bretagne et le Continent. Il reste à souhaiter, dans l'intérêt de la collectivité, que cette échéance ne soit pas trop éloignée.



### ENTREPRISE

L'Oréal à Recogne : 6, 7



### CONTAINER

Liège-Bressoux, 3 ans : 10

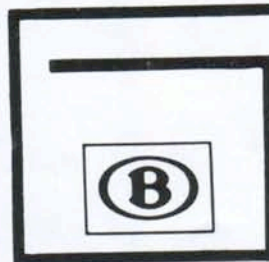


### SOMMAIRE



### EPOQUE

Computer Show bis : 3-5



### NOUVELLES B

Marchandises dangereuses : 8  
Trafic Interfrigo : 8  
Terrains industriels disponibles : 8  
Agence de Cologne rénovée : 11  
Locotracteurs à vendre : 11



### TOURISME

T2 S vers Salzbourg : 10  
Réduction 3 enfants : 10  
Information téléphonique aux voyageurs : 13  
Train + vélo : 14  
Carte abonnement TEN : 14  
Transport des bagages : 15

Avec le train exposition

# COMPUTER SHOW BIS



Deux ans déjà.

C'est en 1973 que Philips Electrológica inaugura le train exposition (trexpo) belge avec son « Philips Computer Show », une exposition itinérante d'une quarantaine de jours logée dans un train.

On y présentait des ordinateurs de bureau, machines de petites dimensions adaptées aux besoins des petites et moyennes entreprises.

Cette formule d'exposition « à domicile » avait rencontré un succès considérable auprès de la clientèle réelle et potentielle du département informatique de Philips.

Depuis, la configuration du marché de l'informatique a conduit trois constructeurs à se regrouper. Philips et Siemens producteurs de matériel électrique, ont amené leurs départements « computers » à un mariage avec CII, société française qui consacre son activité exclusivement aux ordinateurs. Unidata est né de cette fusion, groupe international qui peut offrir aujourd'hui une série complète de computers adaptés aux besoins européens.

Ainsi, face à la concurrence internationale, Unidata joue la carte de l'informatique européenne et bénéficie pour cela de deux avantages considérables : l'expérience de trois constructeurs dans des domaines précis et la complémentarité des produits des trois partenaires. Quel que soit le problème du client, Unidata est en mesure de le résoudre.

Les moyens publicitaires traditionnels ne sont pas inconnus d'Unidata que en fait, d'ailleurs, l'usage qui convient. L'expérience de Philips en 1973 a conduit les responsables de la jeune société à lancer un nouveau train exposition. Vingt-huit villes, une quarantaine de jours, des invitations personnalisées, voilà l'opération qui s'achève aujourd'hui.

Mais pourquoi un train ? Et pourquoi, aussi, un deuxième train ? Unidata a répondu pour nous à ces questions.



## Insolite

Le train est insolite, quand il s'habille d'orange, est complètement fermé, porte un nom en lettres géantes, et stationne pendant un, deux ou trois jours au même quai d'une gare.

C'était donc non seulement un moyen de faire connaître à un public très large l'existence d'une raison sociale qui doit encore s'imposer et s'imprimer dans les mémoires, mais encore l'occasion de toucher des gens en qui peut germer l'idée d'un projet d'informatisation.

## En visite

Aller chez les gens, c'est mieux encore. On peut tabler sur un salon national pour rencontrer le public intéressé, mais les distances ne sont jamais courtes pour qui se déplace. Aussi, partir en visite, pratiquement chez l'utilisateur, c'est un effort, une attention que chacun apprécie à sa valeur. Avec trexpo, le constructeur peut rencontrer ses clients presque « à domicile ».

## Le Mythe

Le raisonnement allait plus loin encore. Le mythe de l'ordinateur nous fait voir celui-ci comme un être à soigner particulièrement, dans un environnement précis, aseptisé, avec des claviers, des « brigades » d'opérateurs... un petit monde clos qui inquiète le chef d'entreprise moyen.

Dans le train, on a pu démythifier. Chargement, mise en place, baisse de température la nuit, l'une ou l'autre secousse, peut-être... et le matériel présenté fonctionne pourtant bien. Voilà qui devait rassurer les utilisateurs potentiels et leur prouver, sans grandes phrases, que l'outil possède une souplesse bien plus grande qu'ils ne l'auraient cru. Destiné au bureau, il prendra place aussi dans un atelier, un hangar, dans n'importe quel endroit de l'usine où on le jugera utile.

## Expérience

Supposez... que Monsieur O. ne croit pas à l'ordinateur de bureau. Invité par Unidata, il profite d'un parcours gratuit en première classe pour satisfaire quand-même sa curiosité. Il rencontre dans le train le délégué Unidata pour la région. C'est-à-dire un homme qui doit connaître

sur le bout des doigts les conditions particulières de travail dans cette région. Monsieur O. parcourt le train, écoute les explications, et puis...

— Quel est votre secteur d'activité, Monsieur O. ?

Monsieur O. donne quelques détails et le voilà bientôt entré dans le vif de son sujet. On le trouvera peut-être, quelques minutes plus tard, installé au clavier, encodant lui-même de nouvelles données sous les directives du délégué. Ou bien, il verra s'organiser devant lui le travail d'une autre entreprise de la région, cliente d'Unidata et qui a accepté de livrer ainsi son expérience.

De curieux, Monsieur O. deviendra peut-être intéressé.



## Qualité

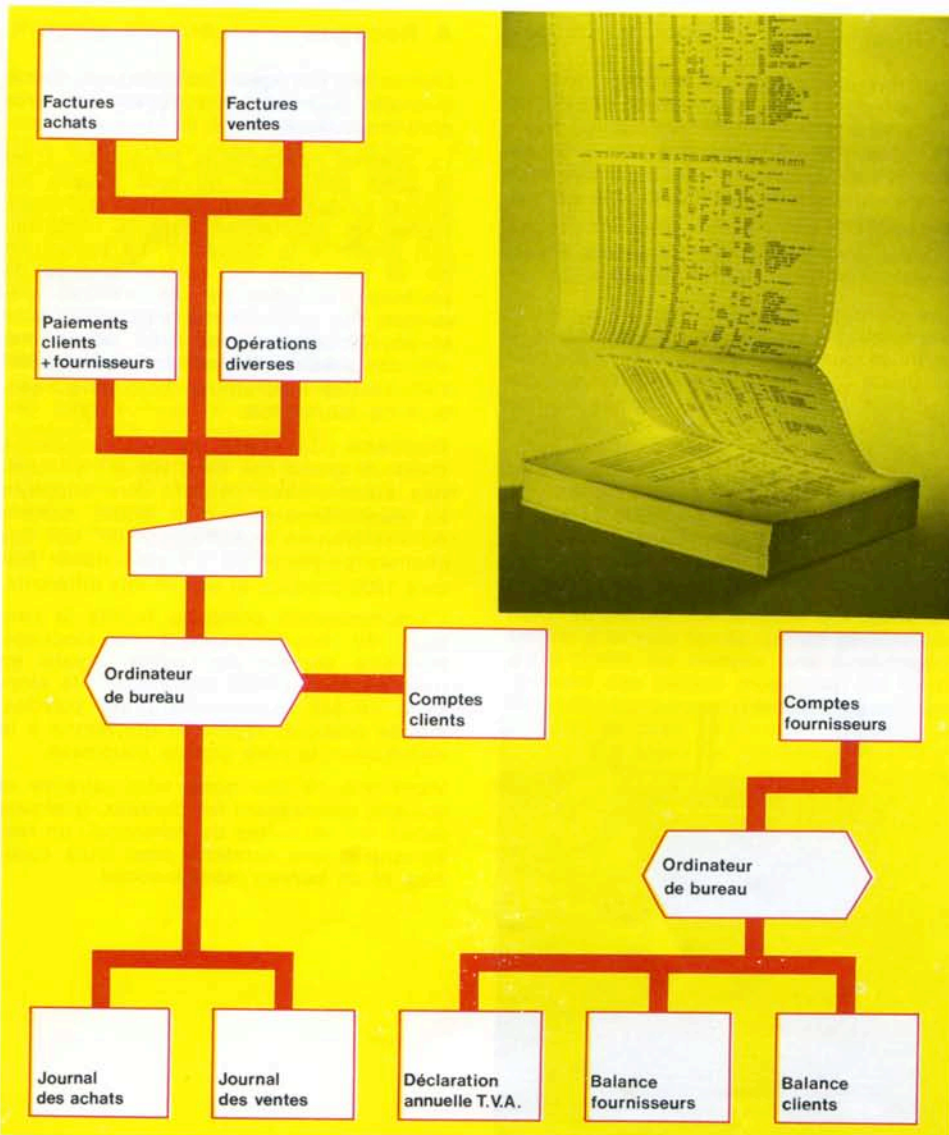
Pour organiser une telle opération, Unidata a défini une cible. Et c'est la « qualité » de ce public qui compte. Si les passants et les curieux sont les bienvenus dans le train, l'exposant table surtout sur la précision de l'objectif : libre du voisinage de la concurrence (à l'inverse des salons nationaux spécialisés), il peut considérer chaque visite comme lui étant exclusivement réservée. Les visiteurs ont pour lui une qualité d'écoute et une disponibilité idéales.

Pour bien saisir cette chance, Unidata n'a pas ménagé ses efforts. Tous les moyens d'information sont utilisés dans ce Computer Show : le contact personnel, bien entendu, la documentation technique, mais aussi l'audio-visuel. Élément important lorsqu'il s'agit de faire comprendre la portée globale d'un problème. Quand et comment s'automatiser ? C'est toute la question à résoudre avant d'étudier les avantages du matériel exposé.

Par ailleurs, la présence des délégués de la firme est essentielle : on sait quelle importance les contacts individuels peuvent avoir en affaires et quel jeu subtil d'échanges, de rencontres, de visites peut

établir entre vendeur et client la confiance nécessaire pour la conclusion d'un marché.

Que dire encore ? Que tout à bien marché ? Que le matériel répondait bien à la demande ? C'est le deuxième train du même genre, organisé par les mêmes hommes, ne l'oublions pas. Et cela constitue une réponse suffisante à ces questions. Il en reste une, cependant, que l'on peut poser aux dirigeants d'Unidata : à quand le troisième ?



## Les données de base

Les informations de gestion nécessaires à l'exercice des responsabilités existent, du moins à l'état brut, aux différentes étapes des traitements administratifs.

L'utilisation d'un ordinateur de bureau offre aux responsables la possibilité de les exploiter pour améliorer les décisions qu'ils ont à prendre.

Mais il importe lors de la mise en place du système, de définir les informations de gestion nécessaires, leur source dans la chaîne des travaux administratifs, les traitements qu'elles devront éventuellement subir et le mode d'accès le plus efficace.

## Les comptes à piste magnétique

L'application exploite à fond les caractéristiques et les avantages principaux des comptes à piste magnétique dont :

- la possibilité de visualiser automatiquement l'historique des opérations de tous les comptes;
- la possibilité de mémoriser, de tenir à jour les données contenues dans la piste magnétique du compte et de l'interroger à tout moment.

## Les informations de gestion

Ainsi dotée par l'informatique du moyen de fournir ces renseignements presque instantanément, la comptabilité permet aux dirigeants de l'entreprise de disposer en permanence de toute information de gestion. Qu'il s'agisse d'avoir une vision claire des comptes clients et fournisseurs, un accès immédiat à l'historique des comptes généraux ou une vue globale sur les résultats des groupes représentants et articles, etc.

Des activités administratives résolument orientées « gestion » !

# L'OREAL: nouvelle usine à Recogne



## Supposez...

Supposez que vous fabriquiez des produits de beauté, colorants, shampoings, lotions, laque...

Vous désirez développer votre position sur le marché et, pour cela, agrandir vos installations.

Une nouvelle implantation s'impose: vos labos actuels ne peuvent plus prendre l'extension nécessaire.

Il vous faut installer vos unités de production dans un zoning industriel. Lequel choisirez-vous?

A tout prendre, c'est une zone « propre » qui vous conviendra le mieux. L'image de votre société supporterait mal le voisinage d'usines aux fumées noires ou rouges. A produits de beauté, implantation saine, dans une zone écologiquement préservée.

C'est bien ce que vous penseriez, non?



## L'Oréal

Les dirigeants de L'Oréal ont tenu ce même raisonnement. Au terme duquel ils ont choisi d'établir leur nouvelle usine à Recogne, dans un zoning presque encore vierge, avec pour seul voisin un centre de conditionnement et de distribution de produits laitiers.

L'Oréal, c'est — si l'on nous permet l'expression — une affaire de cheveux.

Une gamme de shampoings, des lotions, des teintures et tous les produits aérosols parmi lesquels la laque bien connue; bref, ce qu'on trouve sur une tablette de salle de bains. Les 40 millions d'unités de production annuelle sont vendues tant dans les salons de coiffure que dans les surfaces de distribution, grandes ou petites. Et la clientèle appartient à toutes les couches sociales; si l'on considère la variété des produits proposés, on pourrait ajouter qu'elle s'étend à presque toutes les couches d'âges.



## A Recogne

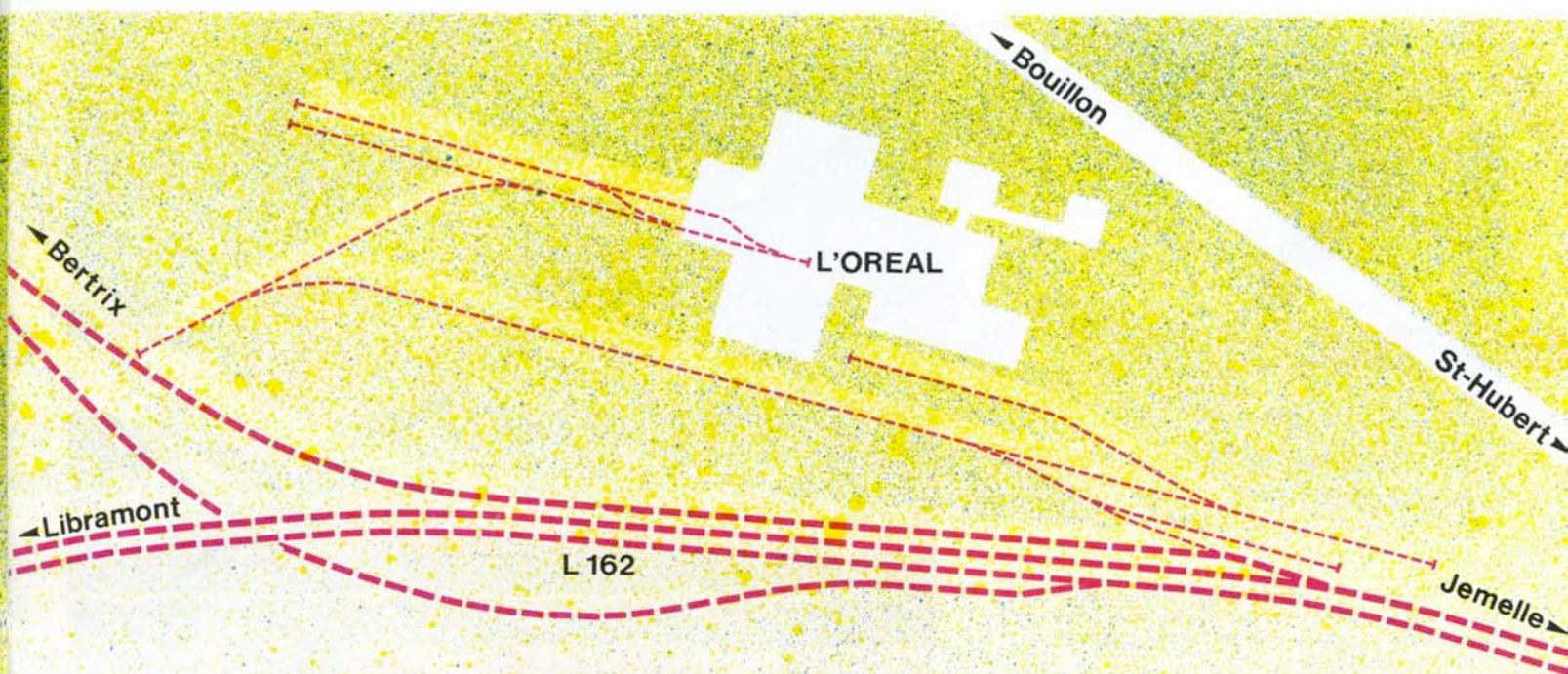
L'usine de Recogne, pratiquement opérationnelle aujourd'hui, comprend en gros quatre secteurs.

Le premier concerne la fabrication. C'est la zone des cuves où sont utilisés les grands fluides, l'alcool, l'ammoniac, l'azote, toutes les substances dont la combinaison profite à la chevelure. La fabrication ne va pas sans un certain nombre de contrôles, d'études sur les matières premières, les phénomènes bactériologiques et physicochimiques et aussi sur l'efficacité des produits fabriqués. Ce volet, c'est l'affaire des laboratoires adjoints au secteur de fabrication.

Deuxième pôle: celui du conditionnement. Dans un grand hall de 6.100 m<sup>2</sup>, 27 chaînes automatisées peuvent être adaptées au conditionnement d'un grand nombre de « références ». Autrement dit, sur ces chaînes polyvalentes, on peut traiter jusqu'à 1200 produits et contenants différents.

L'automatisation complète facilite le passage du conditionnement au stockage, troisième secteur de l'usine, réparti en trois niveaux. Détail intéressant: le stockage se fait exclusivement sur palettes, moyen pratique, rapide et qui donne à la distribution la plus grande souplesse.

Vient ensuite une zone administrative et sociale, comprenant les bureaux, quelques labos, les vestiaires du personnel, un restaurant et une cafeteria avec leurs cuisines, et un bureau médico-social.



# et raccordement clef sur porte

## Progrès en vue

Sans aller jusqu'à l'image du presse-bouton, toujours un peu péjorative, on peut dire qu'il s'agit là de production intégrée. Tout a été conçu pour que les différents stades soient enchaînés sans discontinuité. Dans l'élaboration des plans, d'ailleurs, on a tiré parti de l'importante dénivellation du terrain pour répartir en plusieurs étages les zones que nous venons de décrire.

L'Oréal-Recogne envisage de faire craquer les limites du marché national qu'elle s'était imposées jusqu'à présent. L'entreprise sera en mesure de distribuer dans les pays voisins la gamme de produits conçus dans ses laboratoires.

En utilisant au mieux ce qui reste aujourd'hui des 40 hectares de terrain, elle pourra donner au bâtiment actuel les développements nécessaires à une production bien plus importante encore.

## Raccordement

L'usine nouvelle est raccordée au réseau ferroviaire. Partant du point de jonction des lignes Namur-Arlon et Libramont-Bertrix, deux kilomètres et demi de voies courent sur le terrain pour pénétrer dans le hall de chargement.

Le département « voies » de CFI (nous en avons parlé dans le numéro 5/73 de ce bulletin) a été chargé de construire un raccordement « clef sur porte ». Pas de porte et pas de clef, bien sûr, mais un service complet, allant des études à la réception des travaux. Les voies et branchements (11 branchements pour des doublages de la voie principale), préparés dans l'atelier de CFI à Bruxelles furent acheminés vers Recogne, et là, posés sur le site préalablement aménagé.

Il a fallu, avant de poser les voies, résoudre deux problèmes importants.

Au stade de l'étude, d'abord.

L'usine est construite, nous l'avons dit, à flanc de colline. De la route qui borde son terrain à la voie ferrée qui en dessine une autre limite, on compte une dénivellation donnant des pentes moyennes de l'ordre de 15%. Le bureau d'études a donc tenu compte de deux impératifs : ramener les pentes des voies de circulation à 1% de moyenne et ménager des paliers de stationnement absolument plats. Cela explique la configuration particulière donnée à ce petit réseau.

Sur le terrain, la situation était difficile. La nature même du sol rendait presque impossible la circulation des engins de chantier les plus puissants.

Une fois creusées et talutées, les terres glissaient irrémédiablement. Pour créer une plate-forme de niveau régulier et de profil idéal, il a fallu mélanger de la chaux à la terre. La chaux absorbant l'eau, le terrain a finalement présenté les caractères nécessaires pour qu'on puisse poser les voies en toute sécurité.

## Exceptionnel

Ce problème est bien entendu exceptionnel. D'ordinaire, on se trouve à un niveau zéro local, sur un terrain normal, et la construction du raccordement ne présente pas ces mêmes difficultés.

Exceptionnel, le raccordement l'est aussi pour une autre raison. En général, les branchements industriels présentent des rayons de courbure qui imposent de strictes limites à leur utilisation. Cette fois, on l'a conçu selon les normes en usage sur le réseau national. Autrement dit, n'importe quel wagon, n'importe quel véhicule de traction peuvent y circuler. On pourrait même — et pourquoi pas ? — amener dans l'usine des voitures pour voyageurs.

Pratiquement, l'usine dispose ainsi de deux aires de travail. L'une, dans le hall de chargement, servira à l'expédition des produits finis. Sur l'autre, on recevra les citernes chargées de fuels et de grands fluides; on pourra aussi y garer les rames de wagons.

On ne prévoit pas un usage optimal de ce raccordement dans l'immédiat. Mais on envisage des développements progressifs du trafic. Voilà cependant une entreprise qui, se logeant de neuf sur un zoning industriel, a prévu sans attendre tous les moyens qui seront utiles à son extension. Une telle vue prospective est également, on peut le dire, exceptionnelle. Et efficace.



## MARCHANDISES DANGEREUSES

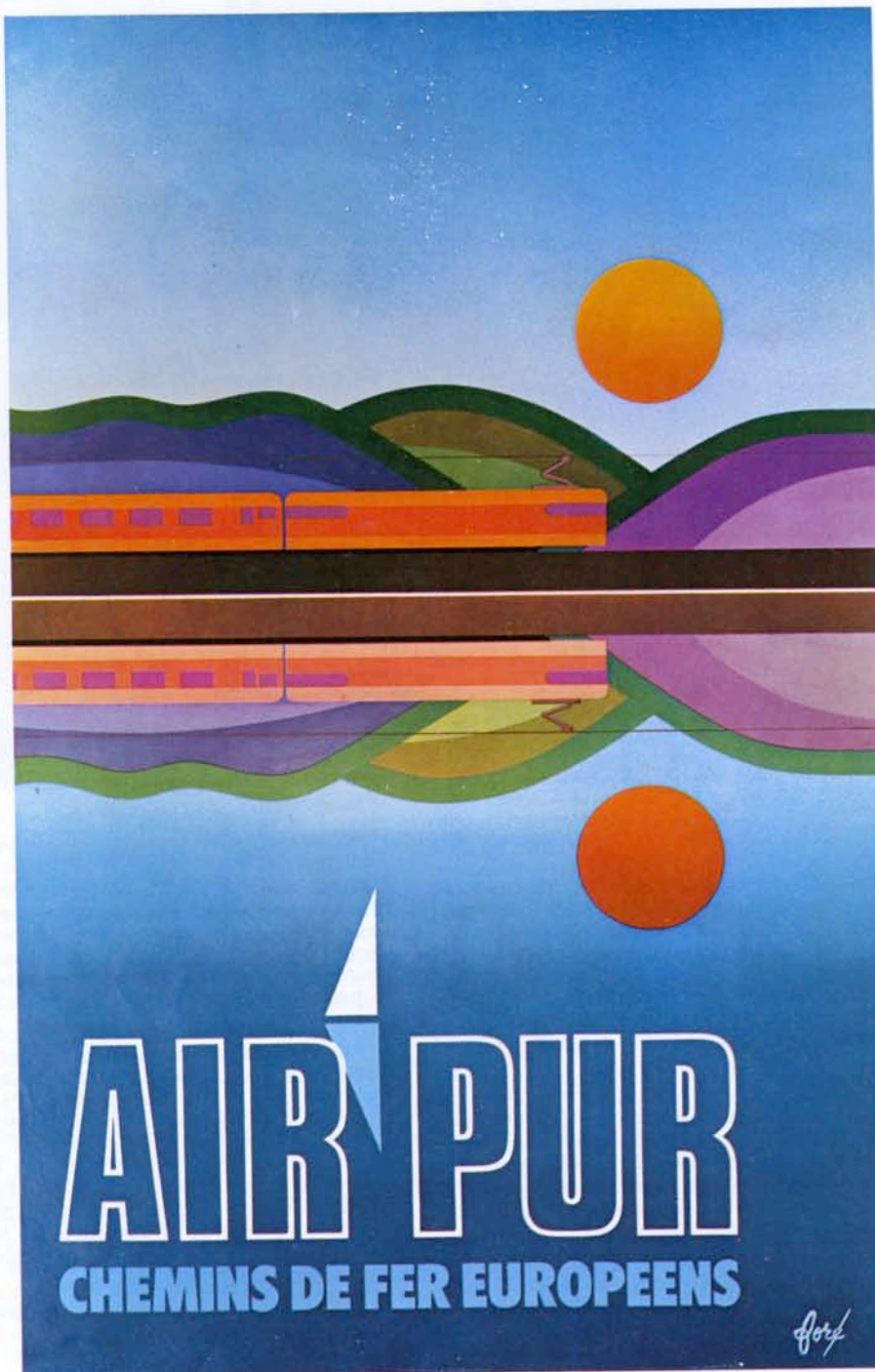
De nouvelles prescriptions applicables aux matières dangereuses transportées en wagons-réservoirs entreront en vigueur le 1 octobre prochain.

Une commission d'experts a établi une liste de ces marchandises et attribué à chacune un numéro d'identification de danger. Ce numéro devra être porté sur un panneau rectangulaire de couleur orange et apposé par l'expéditeur de chaque côté du wagon.

Pendant une période transitoire de 4 ans, ces numéros d'identification pourront être apposés par étiquetage, peinture ou tout autre procédé équivalent.

La Direction du Matériel des chemins de fer est prête à se charger de la réalisation et du placement des panneaux (aux frais du client) sur les wagons de particuliers. Ces prescriptions vont être, bien entendu, publiées dans les Tarifs Marchandises (annexe 1 au fascicule 1 et à la CIM). Mais avant la parution du document, deux services de la SNCB se tiennent à la disposition de ceux qui désireraient obtenir de plus amples informations.

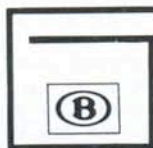
Direction du Matériel, bureau 23.32,  
section 11,  
Rue de Louvain, 17, 1000 Bruxelles.  
Direction Commerciale, bureau 63.22,  
section 65  
Rue de France, 85, 1070 Bruxelles.



## TRAFIC

NOUVELLE LIAISON AVEC LA FINLANDE

## INTERFRIGO



Depuis le 15 février dernier, la Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques « INTERFRIGO », propose un nouvel itinéraire pour le transport des produits périssables à destination de la Finlande.

Une possibilité d'acheminement existait déjà par la ligne de ferry-boat Stockholm-Naantali. A présent, les transports vers la Finlande ou en provenance de ce pays peuvent également emprunter la ligne de ferry-boats Travemunde - Hango Hanko.

Le cas échéant, il est possible de procéder, dans l'un de ces deux ports, à un réglage au moyen de glace hydrique ou carbonique.

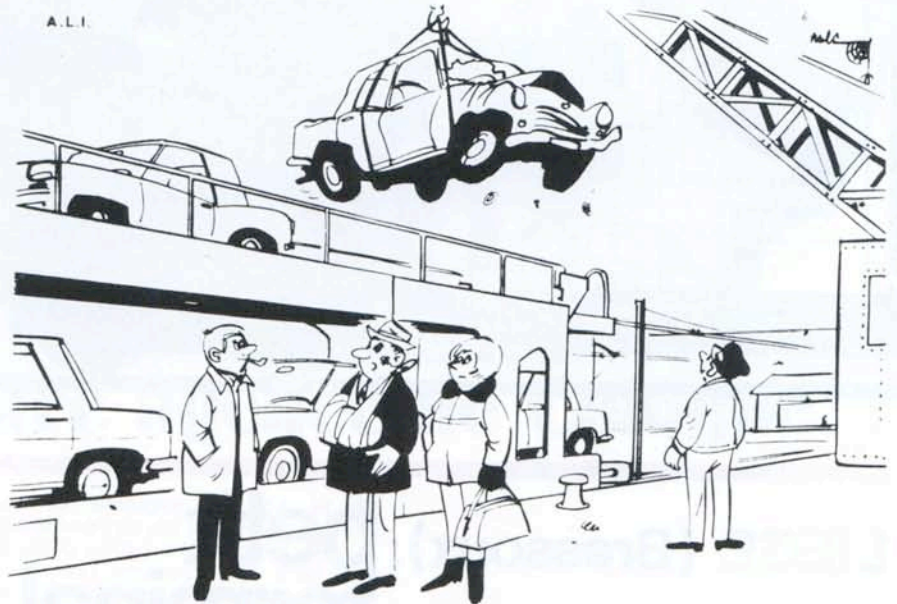
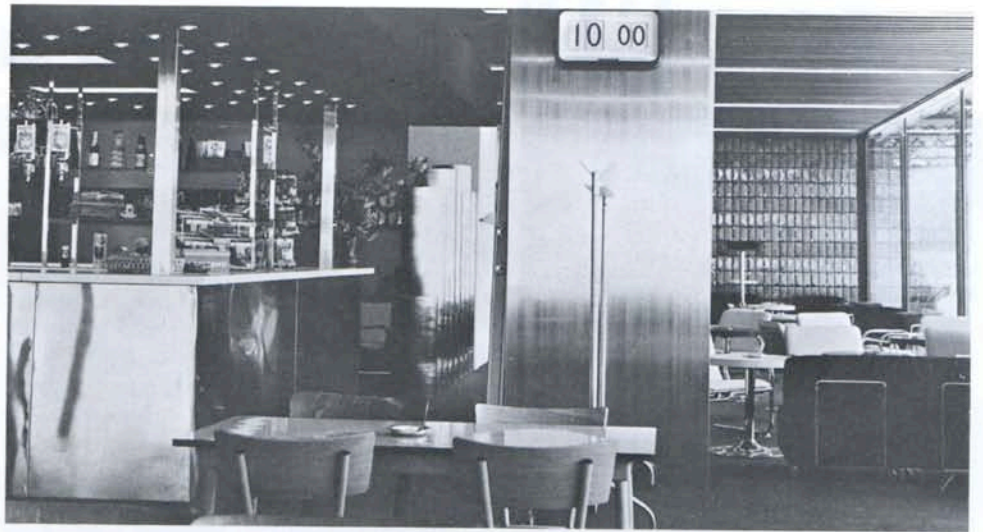
La S.A. INTERFERRY, représentant INTERFRIGO en Belgique, vous renseignera en détail sur ce nouvel itinéraire.

Les bureaux de la S.A. INTERFERRY sont établis à 2030 Anvers, Zomerweg, 26 - téléphone 031/41.69.50, extension 34 - Télex n° 32529.



## BRESSOUX - NOUVEAU BÂTIMENT POUR VOYAGEURS

Inauguré le 16 mai, le bâtiment offre aux voyageurs le confort d'un bar aux lignes modernes et élégantes.



Pour le retour en chemin de fer, nous nous sommes décidés au dernier moment...

## QUELQUES TERRAINS INDUSTRIELS DISPONIBLES

### Région de Courtrai :

**Westrozebeke** : 3.900 m<sup>2</sup>, dans la cour à marchandises - accessible par chemin de fer, ligne 63

**Boezinge** : 1.500 m<sup>2</sup> dans la cour à marchandises - accessible par chemin de fer, ligne 63

**Ypres** : dans la cour à marchandises, le long de la formation, 2.000 m<sup>2</sup> accessibles par chemin de fer, ligne 69

**Ingelmunster** : 3.500 m<sup>2</sup> le long de la voie principale de la ligne 66, entre les passages à niveau 105 et 106

**Lendelede** : 1.750 m<sup>2</sup> dans la cour à marchandises fermée.

Tous renseignements à propos de ces terrains peuvent être obtenus auprès de l'Agence Commerciale SNCB, O. L. Vrouwstraat, 9, à Courtrai, tél. 056/22 00 49.

### Région de Verviers :

**Herbestal** : 23.000 m<sup>2</sup>

**Pépinster** : 12.000 m<sup>2</sup>

**Raeren** : 20.000 m<sup>2</sup>

**Saint-Vith** : 2.000 m<sup>2</sup>

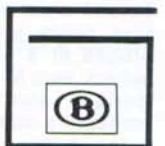
**Sourbrodt** : 1.300 m<sup>2</sup>

**Welkenraedt** : 30.000 m<sup>2</sup>

**Wevercé** : 13.000 m<sup>2</sup>

Pour ces derniers terrains, les informations particulières seront fournies par l'Agence Commerciale SNCB à Verviers, rue Xhavée, 14, tél. 087/33 08 40.

On nous signale l'existence de terrains industriels actuellement disponibles.





# T2S

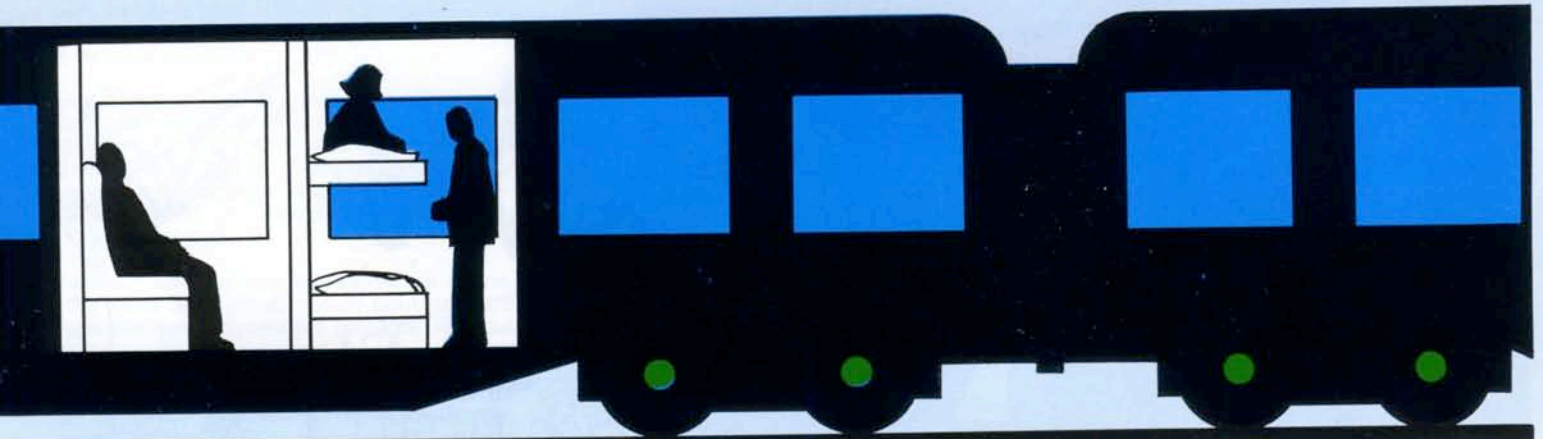
## direct pour Salzbourg

Dans un numéro précédent, nous vous expliquions comment un voyage se passe, la nuit, en voiture-lits T2. Des voitures que nos compatriotes pourront emprunter pour leurs voyages de vacances vers Milan, Vintimille et Salzbourg (ainsi que dans certains trains Railtour).

Mais rien n'est jamais simple, et les formules sont variées. Si les voitures qui roulent en direction de l'Italie présentent les caractéristiques dont nous parlions alors, dans la relation de Salzbourg, il s'agit d'un autre modèle, même s'il porte le même nom.

T2S suit le même principe que T2 : tous les compartiments peuvent accueillir deux voyageurs au plus. Mais le schéma de construction diffère.

Si la T2 normale se compose de 18 compartiments emboîtés sur deux niveaux, la T2S comporte pour sa part 17 cabines, toutes au même niveau, qui présentent l'aménagement traditionnel d'une cabine « double » : deux lits superposés, les mêmes conditions de confort, les mêmes installations de toilette, le voyage de jour, etc. La conception, en ce sens, est plus proche de celle de la voiture dite « universelle ». Mais les avantages essentiels restent acquis : c'est toujours la formule pour couples.



## LIEGE (Bressoux) : petit terminal devient grand



Le terminal containers de Liège-Bressoux fête son troisième anniversaire. Inauguré un jour pluvieux de 1972 (le 15 mai), ce premier centre intérieur de transbordement de la SNCB assure actuellement un trafic qui va « bon train » : on y traite de 3 à 400 containers par mois.

Produits métallurgiques ou conserves marocaines y croisent produits laitiers ou engrais belges qu'on exporte aux quatre coins du continent.

La cité ardente et son hinterland industriel sont reliés journellement à Anvers, Zeebruges et à l'Italie. Des trafics moins réguliers vers la Scandinavie ou la Péninsule Ibérique sont également organisés : les containers sont acheminés très rapidement grâce à la proximité des deux grandes

gares de formation de Kinkempois et de Montzen.

Centre polyvalent, Bressoux manutentionne également « kangourous » et masses indivisibles de 30 tonnes.

Un poste de douane est maintenant installé sur place et la SNCB, comme les transitaires privés implantés à 100 mètres du portique, offrent les services de déclarants expérimentés.

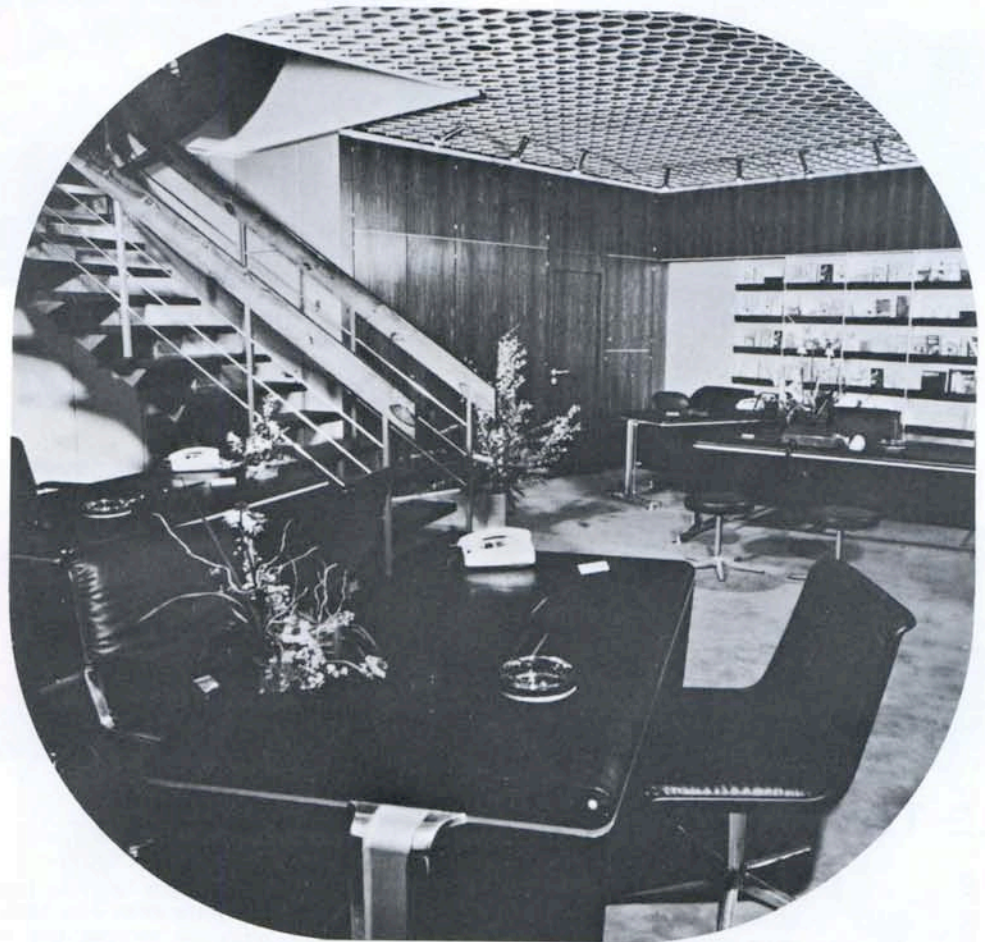
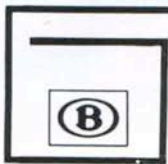
Si Bressoux vous intéresse, Monsieur Destruement, chef de gare pourra vous en dire plus ; téléphonez-lui au 041/52 01 30, poste 1140 ; le délégué Interferry, Monsieur Delhougne, vous donnera aussi tous les renseignements utiles ; il répond pour sa part au 041/23 63 13.

## REDUCTIONS POUR „FAMILLES NOMBREUSES”



Depuis le 28 mars 1975, une réduction pour « Familles Nombreuses » est accordée aux membres des familles belges et luxembourgeoises comprenant au moins 3 enfants non mariés de moins de 21 ans, en vie. La réduction est de 50 % sur le prix des billets simples à plein pour les parents et pour les enfants de 12 ans révolus, et de 75 % pour les enfants de 4 à 12 ans révolus. Les intéressés peuvent demander les cartes de réduction chez les délégués de la Ligue des Familles ou dans une gare.

# des locaux tout neufs pour



La Belgique entretient avec l'Allemagne des relations commerciales bien développées. Quoi d'étrange lorsqu'il s'agit ainsi de voisins immédiats ? Depuis longtemps, donc, la SNCB avait délégué en RFA une représentation commerciale. Les Chemins de fer belges et la Régie des transports maritimes occupaient un local au rez-de-chaussée de la gare centrale de Cologne. Dans le passé, une même personne représentait les deux organismes. Depuis deux ans, Monsieur Delbarre consacre toute son activité à la RTM et la SNCB a installé près de lui un représentant chemin de fer : Monsieur Devillers.

Pour l'arrivée du printemps, cette agence a pris une grande respiration et la voilà maintenant qui occupe non seulement le rez-de-chaussée mais aussi le premier étage.

Ensemble, les deux sociétés ont voulu — et notre photo le montre bien — créer à Cologne un décor accueillant, feutré, où leur clientèle allemande se sentira « bien ». C'était l'occasion, aussi, de grignoter un peu plus d'espace : avec un homme de plus, on se marchait un peu sur les pieds, dans les locaux exigus.

Le rez-de-chaussée est maintenant entièrement consacré à l'accueil : chaque visiteur peut y recevoir toute l'information qui l'intéresse. Les deux représentants occupent le premier étage où se trouve également une salle de réunion.

L'agence de Cologne avait bien besoin de ce costume neuf. L'opération, orchestrée par notre Direction de la Voie, aura permis de doter la représentation belge en République Fédérale d'un outil de travail vraiment efficace.

Au cours d'une réception donnée à l'occasion de l'ouverture des locaux rénovés — en la présence de son Excellence l'am-

## notre agence de Cologne

bassadeur de Belgique en RFA et de hautes personnalités de la Deutsche Bundesbahn, de la politique et des affaires — Monsieur Lokker, inspecteur en chef à la Direction commerciale, a tenu à remercier tous ceux qui ont prêté leur collaboration à la SNCB. Il a mis l'accent sur les liens étroits que les représentants successifs ont su développer entre les deux réseaux ferroviaires. Il a terminé en disant sa conviction que les deux représentants en place, logés de neuf, mettront tout leur dynamisme au service des sociétés qu'ils « personnifient » à Cologne.

Ajoutons pour notre part qu'un décor aussi agréable jouera probablement un rôle de catalyseur dans cette démarche.

### LOCOTRACTEURS A VENDRE

La SNCB met en vente deux locotracteurs « moyses » de manœuvre actuellement garés au Dépôt de la Voie à Schaerbeek. Ces deux engins ont les caractéristiques suivantes :

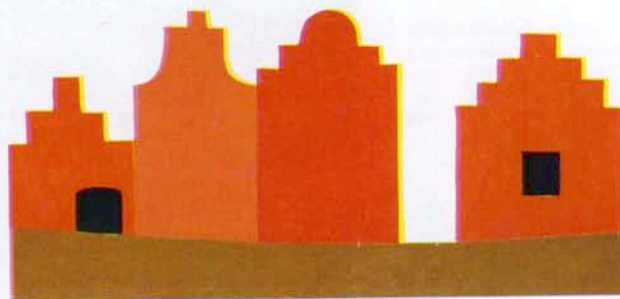
- moteur : diesel 90 CV
- dynamo : 200/280 V, 65 KW
- vitesse maximale : 25 Km/h
- rayon minimum : 25 mètres
- effort maximum au crochet : 6,5 tonnes
- dimensions :
  - longueur : 6,75 m
  - largeur : 2,82 m
  - hauteur : 3,5 m
- poids : 25 tonnes - 2 essieux

Les entreprises intéressées par ces engins peuvent faire offre dans la forme habituelle et les délais prescrits par le cahier des charges.

Ce cahier est disponible à la Direction des Achats de la SNCB, 21, rue de Louvain, 1000 Bruxelles, bureau 81.53, section 3.

Les locotracteurs pourront être vus au Dépôt Central de la Voie, 301, rue Pré aux Oies, 1130 Bruxelles.

Notez que le cahier des charges à demander porte le n° 8153.909.2.3.0



## LE TRAIN EN VACANCES

Oui, le train, c'est déjà les vacances. Et il peut être en vacances avec vous si, choisissant bien la formule, vous vous offrez un peu de tourisme en Belgique. Et si le temps vous presse de travailler — business! — votre personnel sera sans doute heureux de connaître les différentes possibilités que le chemin de fer lui offre.

### carte t : tourisme en train

La carte t : est un abonnement valable pendant 5, 10 ou 15 jours consécutifs sur tous les trains et autobus de substitution. Avec la carte t : 10, par exemple, après 648 kilomètres (vous pouvez les couvrir en quatre jours!), vous voyagez vraiment gratuitement.

Il existe aussi une carte t : 5/14, valable 5 jours au choix dans une période de deux semaines.

### 1/2 tarif pendant 1 mois

La carte à demi-tarif coûte 280 francs en deuxième classe et 420 francs en première. Elle est valable un mois entier. Sur présentation de cette carte, vous recevez des billets à demi-prix. Après 400 kilomètres — le temps d'amortir la carte — vous voyagez vraiment à moitié prix. Et sur un mois, on peut en faire, des kilomètres!

### une journée à la mer - ...en Ardenne

Pour un prix réduit, le chemin de fer vous propose une journée au littoral ou parmi les sapins ardennais, aller et retour compris. Un exemple? Bruxelles-Bertrix ne coûte que 238 francs. Même pas un franc au kilomètre!

### un beau jour à...

Ça, c'est une autre formule. Lorsque vous payez votre billet « un beau jour à... », vous ne recevez pas seulement un parcours chemin de fer — à un prix avantageux — mais encore l'entrée libre à certains musées, châteaux, grottes et autres curiosités touristiques de la région que vous allez visiter. Et les destinations sont bien choisies: Bokrijk, Tournai, Cologne, l'île de Walcheren...

### train+car, excursions d'une journée

Arlon, Jemelle, Libramont, Verviers... Vous y arrivez. Un car vous attend: il vous fera découvrir la région. Vous avez payé une somme forfaitaire: elle couvre tous les déplacements du programme.

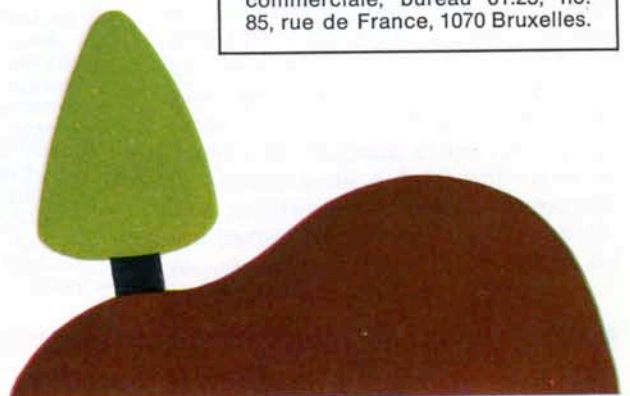
### réductions pour groupes

Les jeunes de moins de 21 ans (10 participants), les écoles (10 aussi) et les groupes ordinaires (20 participants) ne paient que la moitié du prix s'ils demandent la réduction de groupe. Pour les groupes ordinaires (d'entreprise, par exemple), de 10 à 19 participants, la réduction est de 25%. Un détail pour ceci: la réduction doit être demandée 4 jours avant le voyage à la gare ou à l'agence commerciale de votre région.

### Mille idées

La SNCB édite un dépliant « le train en vacances », qui vous donnera tous les détails sur ces formules; la carte touristique (au verso) vous fournira mille idées d'excursions.

Si vous n'avez pas reçu ce dépliant, si vous désirez en faire profiter votre personnel, envoyez-nous une petite carte et vous en recevrez le nombre que vous désirez. Notre adresse: Direction commerciale, bureau 61.23, no. 85, rue de France, 1070 Bruxelles.



# chemins de fer, bonjour...



1500 à 2500 communications quotidiennes, avec des pointes de plus de 4000 (deux fois en 1974).

Ce central téléphonique d'information est établi au deuxième étage de la gare de Bruxelles Nord. Deux numéros y amènent les communications, soit en néerlandais (219.28.80), soit en français (219.26.40). Son rôle est à la fois simple et complexe : fournir à toute personne ou tout organisme les renseignements les plus divers se rapportant au transport des voyageurs et des bagages.

L'horaire de votre voyage à Florence ? C'est l'affaire du CINTEV. Le prix d'un trajet vers Sète ? C'est encore l'affaire du CINTEV. La meilleure manière de faire voyager vos bagages ? C'est toujours l'affaire du CINTEV. En fait, dans les limites de la documentation qu'ils possèdent, les agents de renseignement répondent aux questions sur le trafic intérieur ou international, mais encore à celles concernant les bus de complément ou de substitution, les voitures-lits, les trains Sabena, les trains spéciaux de vacances (Railtour et FTS), la ligne maritime Ostende-Douvres, etc.

La documentation ? Ce sont les indicateurs-horaires d'un grand nombre de réseaux européens, les règlements, prescriptions, tarifs tant internationaux qu'intérieurs, des tableaux de distances et de prix, les circulaires, dépliants et prospectus publicitaires utiles...

Cela veut-il dire que le CINTEV peut répondre à toutes les questions ? En fait, il existe des limites qu'il est impossible de franchir. Mais le CINTEV les a, en fait, repoussées très loin.

Il faut noter que le travail est coordonné et contrôlé par deux surveillants : le CINTEV est un service à la clientèle, que la SNCB veut de qualité. On lui accorde donc tous les soins nécessaires en vue d'une efficacité maximum. Dans un domaine aussi vaste, l'expérience devient un atout incontestable. Ainsi, les informateurs les plus récents dans ce service sont-ils épaulés par leurs aînés, drillés au contact avec le public et habitués à trouver très vite les réponses les moins courantes.

Qualité de service ? Oui. Bien des usagers pourront vous dire la satisfaction qu'ils ont reçue.

Un jour, une voix vous a peut-être lancé ce salut sympathique. Vous aviez formé le 219.26.40. Vous cherchiez un horaire, un prix, un renseignement. Vous avez alors été l'un des 800.000 correspondants auxquels le CINTEV répond en un an. Le CINTEV, c'est le Centre d'Information par Téléphone aux Voyageurs. Deux numéros d'appel, 19 lignes, 17 heures d'ouverture par jour (de 6 à 23 heures), de

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et de horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

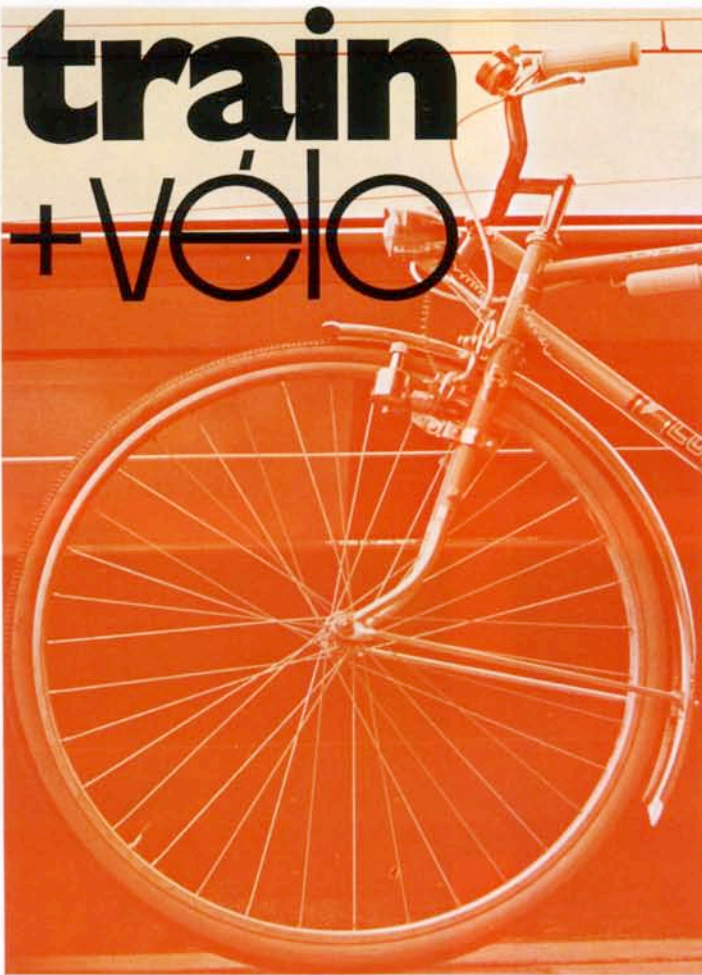
Editeur responsable :  
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

Rédaction :  
Rue de France, 85  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/523.80.80, poste 2299  
Conception : P. Funken, Bruxelles  
Imprimerie : S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos :

Plans : 1  
Unidata : 3-5  
SNCB : 6, 11, 14

# train +vélo



Du 15 juin au 30 septembre, les voyageurs « sportifs » auront la possibilité de louer des vélos dans 10 gares belges. Les amoureux de la nature, s'ils ne rechignent pas à pédaler pendant quelques kilomètres, pourront ainsi découvrir des régions pratiquement inaccessibles par un autre moyen de transport.

Le choix des gares a répondu à un impératif touristique. Autour de Bertrix, Dinant, Poix-St.-Hubert, Trois-Ponts, Verviers, Bruges, Essen, Geel, Audenarde et Furnes, le pays offre des délices auxquelles les citadins désoxygénés aspirent incontestablement.

Une distinction sera faite entre voyageurs SNCB et autres clients. Les uns, sur présentation d'un titre de transport valable (billet ou abonnement), acquitteront un montant de 75 francs par jour et par vélo. Pour les autres, la taxe de location sera portée à 100 francs. Une réduction de 15 francs par jour sera accordée à ceux qui loueront un vélo pour une période de 3 jours au moins. Notons que l'assurance et la TVA sont incluses dans ces prix.

Il sera possible de réserver le (les) vélo(s) qu'on désire louer. On pourra le faire verbalement ou par écrit. Ce service gratuit peut avoir son importance : comme le nombre de vélos dans chacune des gares est limité, il serait utile de ne pas se faire coiffer au guichet par une famille nombreuse.

Par ailleurs, le vélo pourra être restitué dans une gare autre que celle où il aura été loué; autrement dit, une « gare de restitution ». La liste de ces gares ainsi que les conditions de location seront remises à chaque fois en même temps que le véhicule.

Les « locataires » auront le choix entre deux types : le modèle « dame » et le modèle « homme ». Il s'agira de machines en parfait état de marche, puisque le constructeur s'est engagé à en assurer l'entretien régulier. Toute dégradation de ce matériel entraînera, bien entendu, le paiement d'un dédommagement proportionnel aux frais de réparation (avec franchise de 300 F) Et cela, on le précisera également dans le document remis à la clientèle.

Cette formule devrait rencontrer un beau succès, si l'on en croit le regain d'intérêt que la « petite reine » connaît actuellement.



## CARTE-ABONNEMENT TEN

### GAGNEZ UNE NUIT GRATUITE EN VOITURE-LIT

Après 10 voyages, votre carte de fidélité VL est remplie. Ces dix voyages, vous les avez accomplis vous-même. Parfois, votre conjoint ou vos enfants mineurs vous ont accompagné; à chaque fois, le conducteur de la voiture-lits validait un voyage.

Vous avez droit, à présent, à une nuit gratuite. Autrement dit, on vous offrira gracieusement la place lit que vous désirez occuper. Votre cadeau « fidélité ».



### Les agences de voyage à l'école

Chaque année, en janvier et février, la Direction Commerciale de la SNCB organise des cours de recyclage à l'intention du personnel des agences de voyage accréditées. Ces cours comprennent un cycle français et un cycle néerlandais, chaque cycle ayant une

durée de 7 jours répartis sur un mois.

La matière traitée touche tous les aspects techniques de la vente des billets de chemin de fer achetés par les particuliers dans les agences.

Cet enseignement essentiellement pratique connaît chaque année une importante participation. Les directeurs d'agences y voient l'occasion, pour leurs agents débutants, d'acquérir une précieuse formation de base.

Les élèves sont groupés dans les salles de réunion de la rue de France, à Bruxelles, salles équipées de façon ultra-moderne en moyens didactiques et sur le plan du confort : insonorisation, traduction simultanée, appareillage audio-visuel, projection de films...

Comme l'an dernier, deux journées entières — une par rôle linguistique — ont été occupées par nos collègues de la SNCB, lesquels, à l'intention d'un auditoire renforcé, ont exposé avec compétence les particularités propres à la billetterie de leur réseau. Les deux journées SNCF se sont terminées dans la bonne humeur par un buffet campagnard à la manière française.

Le transport des bagages lors d'un départ en vacances pose inévitablement un problème.

La grande valise noire, l'autre beige, un peu plus petite, la sacoche contenant caméra et appareil photo, le fourre-tout de voyage, la petite serviette où sont rangés tous les papiers nécessaires... Ce ne serait pas trop grave s'il n'y avait les enfants à tenir par la main ou à porter sur le bras. Et que dire du retour ? Car on revient toujours avec un paquet de plus : les souvenirs, les cadeaux, les jouets achetés sur place...

Alors, confiez vos bagages au chemin de fer. Partez et revenez les mains libres : c'est tellement plus facile.

#### Un nouveau tarif unifié

Chaque voyageur payant peut expédier jusqu'à 20 kilos de bagages pour un droit d'enregistrement forfaitaire de 105 francs belges (160 s'il couvre plus de 500 kilomètres), et cela dans les échanges entre une dizaine de pays européens (voyez la liste un peu plus loin).

#### L'avantage de voyager ensemble

Les voyageurs qui se déplacent ensemble cumuleront leurs franchises de 20 kg et ne paieront qu'un seul droit d'enregistrement pour l'ensemble de l'expédition.

Vous êtes quatre, par exemple : supposons qu'un de vos enfants n'ait pas 4 ans (il ne paie pas). Vous êtes donc en droit d'emporter jusqu'à 60 kilos (3 fois les 20 kilos individuels) tout en ne payant que le droit d'enregistrement forfaitaire de 105 ou 160 francs pour la totalité.

#### Excédent de poids ?

Bien sûr, il arrive que l'on dépasse les 20 kilos admis par voyageur. A ce moment, on paie un supplément qui est fonction du poids — par tranches de 10 kilos supplémentaires — et de la distance à couvrir — suivant un barème kilométrique. Un exemple sera plus clair. Avec votre famille (3 voyageurs payants), vous allez de Bruxelles à Paris, soit 315 kilomètres. Vos bagages, pris ensemble, totalisent 73 kilos. Vous dépassez donc de 13 kilos la franchise totale admise pour 3 voyageurs. Le préposé à l'enregistrement va donc chercher dans son tableau le prix correspondant à la distance de 400 kilomètres et un excédent de poids de 20 kilos (les tranches de 10 kilos sont indivisibles), soit 194 francs. Non pas 194 francs en plus, mais 194 francs pour les 73 kilos.

#### Pour quel pays ?

Ce tarif est applicable dans les relations avec toute une série de pays, parmi lesquels :

Allemagne (RFA)

Autriche

Belgique ( y compris les paquebots d'entrée de la RTM)

Grande-Bretagne (uniquement pour Londres et les ports d'entrée)

Danemark

Finlande

France

Luxembourg

Norvège

Pays-Bas

Suède

Suisse

La formule n'est toutefois valable :

— qu'entre gares de deux réseaux participants ;

— que si l'itinéraire du voyage s'établit uniquement par les voies des réseaux participants.



## Les bagages ? Plus de problème Partez à l'étranger les mains libres

**En conclusion : Partez les mains libres !** Apportez vos bagages à la gare quand vous le désirez, même un jour ou deux à l'avance, et présentez votre titre de transport. N'oubliez pas de remplir la CARTE VERTE, passeport pour vos bagages.

Le chemin de fer vous remettra les bagages sans encombre à la gare de destination.

Une vingtaine de grandes gares belges acceptent les bagages pour toutes destinations. Si votre voyage commence dans une gare de moindre importance, téléphonez-y pour vous assurer qu'elle peut les accepter et, dans la négative, demandez-lui où vous devez vous adresser.

#### Encore une information ?

Des renseignements complémentaires peuvent être donnés par la SNCB, Direction Commerciale, bureau 61.43, rue de France, 85, 1070 Bruxelles, tél. 02/523 80 80, poste 2677.

#### Finie la visite douanière, grâce à la CARTE VERTE, passeport pour vos bagages

Toutes les formalités douanières relatives à vos bagages enregistrés vous seront épargnées si, avant le départ, vous remplissez un formulaire vert « Déclaration en douane pour bagages enregistrés » que vous demanderez au guichet.

En le signant, vous certifiez que vos bagages ne contiennent que des objets personnels autorisés.

La CARTE VERTE est acceptée par les mêmes pays que ceux cités plus haut, sauf la Grande Bretagne.

# Le train, c'est déjà les vacances.

Forfaits RAILTOUR & FTS  
10 jours tout compris  
à partir de 4.395<sup>F</sup>  
dans toutes les agences  
de voyage.



B

