

3/79 OCTOBRE

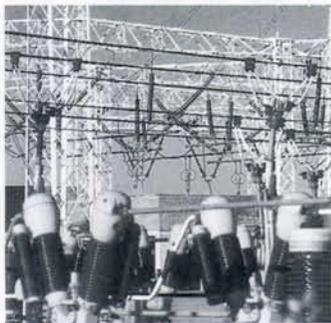
INFORMATIONS S.N.C.B.

5.2.0.1.	7	45
Namur 1		

PUBLICATION BIMESTRIELLE
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES





ENTREPRISE
210 wagons pour la Jordanie: 4



EPOQUE
Chemin de fer, un mode à pousser: 3

SOMMAIRE

INFORMATIONS S.N.C.B. 3/79

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

Editeur responsable:
J. HEINEN - BRUXELLES

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprimerie: S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos:
SNCB
NS: 15
Office du tourisme autrichien: 13



NOUVELLES B

Trains expo: 15
Billets électroniques: 17
Hermès: 17
Mister Cash: 17
Buffet à Bruxelles Midi: 17
Nouveau représentant SNCF: 17
Départ du représentant des chemins de fer allemands: 17
Gardes féminins: 16



CONTAINER

Le chargement dans les containers: 6



TOURISME

Les fêtes à Salzbourg: 13
Vacances d'hiver: 17
Bruxelles-Paris: 17



TARIF

Tarif direct pour l'Italie: 14



Editorial.

Si j'étais homme d'affaires, je voyagerais en train. Car les Trans Europ Express conviennent bien au standing, au confort, au calme que je recherche pour m'imprégner de tous les détails des affaires à traiter. Car les voitures-lits me conduiraient détendu et dispos au lieu de mes rendez-vous matinaux, dans un confort et un environnement agréables, et sans aucune perte de ce temps si précieux en affaires. Si j'étais écologiste, je prendrais le train. J'utiliserais ce moyen de transport économe d'espace, dont l'emprise, très raisonnable, préserve les arbres dont notre environnement a tant besoin, les champs et les prés nécessaires à notre agriculture. J'emprunterais ce moyen de transport qui fait usage d'énergie secondaire, l'électricité, et peut ainsi, grâce à un judicieux emploi des sources primaires, économiser le pétrole, dont on nous compte chaque goutte de plus en plus cher.

Si j'étais automobiliste «modéré», je choiserais souvent le train. Pour voyager à l'aise, sans souci de la circulation, et profiter de ce temps libre pour feuilleter un bon livre, lire un

journal intéressant, rêver en regardant le paysage, choses que la conduite d'une voiture m'interdit. Je partirais en train autos-couchettes, pour que mes vacances commencent plus tôt, dans la détente, et que mon séjour ne soit pas, malgré tout, terni par une pesante immobilité.

Je suis tout cela en même temps. Et je voyage en train pour toutes ces raisons à la fois. Plus une: j'aime voir les gens vivre, se déplacer, se rencontrer. Les trains et les gares sont incomparables sur ce plan: les groupes se forment, se défont, des conversations commencent, puis s'interrompent brusquement. Une foule bigarrée croise dans les couloirs et sur les quais, dans les larmes, les sourires, parfois l'indifférence. Je me baigne de cette ambiance avec un plaisir toujours renouvelé.

Je voyage donc en train. J'y gagne. Le monde contemporain y gagne aussi. Un jour, peut-être, quelqu'un me félicitera pour ce choix, parlera de mon sens civique, du service que je rends à la communauté. Rêve? Illusion? Eh, eh! Bien des rêves se réalisent.



Un moyen de transport à pousser



Lors des inaugurations de gares et de lignes électrifiées, en mai dernier, Monsieur Chabert, Ministre des communications, avait annoncé sa présence et son souhait de prononcer à chaque fois un discours.

A la rédaction d'Informations SNCB, chacun rêvait doucement aux belles paroles que pourrait prononcer le ministre, aux jolies questions qui pourraient lui être posées, bref, à ce plaidoyer dont rêve tout qui défend une idée, un service — en l'occurrence un service de transport — auxquels il croit, pour en connaître les avantages et les performances.

Mais du rêve à la réalité... Francement, aucun, ici, n'osait croire que le ministre de tutelle des chemins de fer tiendrait des propos engagés dans les circonstances économiques présentes.

Nos lecteurs peuvent imaginer notre heureuse surprise en suivant mot après mot les allocutions: le ministre répondait à l'essentiel de nos questions. Aussi, ce n'est pas une interview que nous présentons ici, mais deux extraits communs aux discours entendus à Manage et à Genk, qui prennent plus de résonance encore au jour où les problèmes énergétiques se posent avec plus d'acuité encore et créent dans la population belge une tension nerveuse presque insupportable.

Pour actualiser les fonctions dynamiques des chemins de fer, il convient d'insister sur les atouts indéniables que présente ce mode de transport. Cette occasion est propice, me semble-t-il, pour y réfléchir quelque peu.

Ses avantages traditionnels ont été consolidés et amplifiés: sa sécurité incomparable, son moindre coût social, sa faculté de pénétrer sans encombre jusqu'au cœur des agglomérations, sa large indépendance des conditions météorologiques, l'économie d'espace et le meilleur respect de l'environnement, tous éléments fortement valorisés actuellement.

A la haute qualité du transport ferroviaire quant à la vitesse, la fréquence, la régularité, le confort, il faut ajouter le facteur important d'économie en énergie. Et à ce propos, soulignons que c'est le seul moyen de transport commercial apte à utiliser une source d'énergie secondaire.

Au moment où le problème du pétrole suscite de plus en plus d'inquiétudes, car il ne s'agit plus seulement du coût du produit mais aussi de sa raréfaction, les transports ferroviaires voient certainement s'ouvrir une ère d'expansion nouvelle. C'est d'ailleurs dans ce domaine que la coopération européenne pourra être la plus fructueuse.

C'est le rôle et l'intérêt de notre pays, plaque tournante de l'Europe occidentale, de recourir aux techniques les plus avancées telles que l'automatisation, la recherche opérationnelle, la cybernétique, afin que les retombées sur notre industrie nationale de pointe maintiennent toutes leurs possibilités d'emploi.

(...)

Le plan d'investissements ferroviaires 1976-1980 à charge du budget de l'Etat se monte à un total de plus de 40 milliards pour couvrir des travaux dans les domaines suivants:

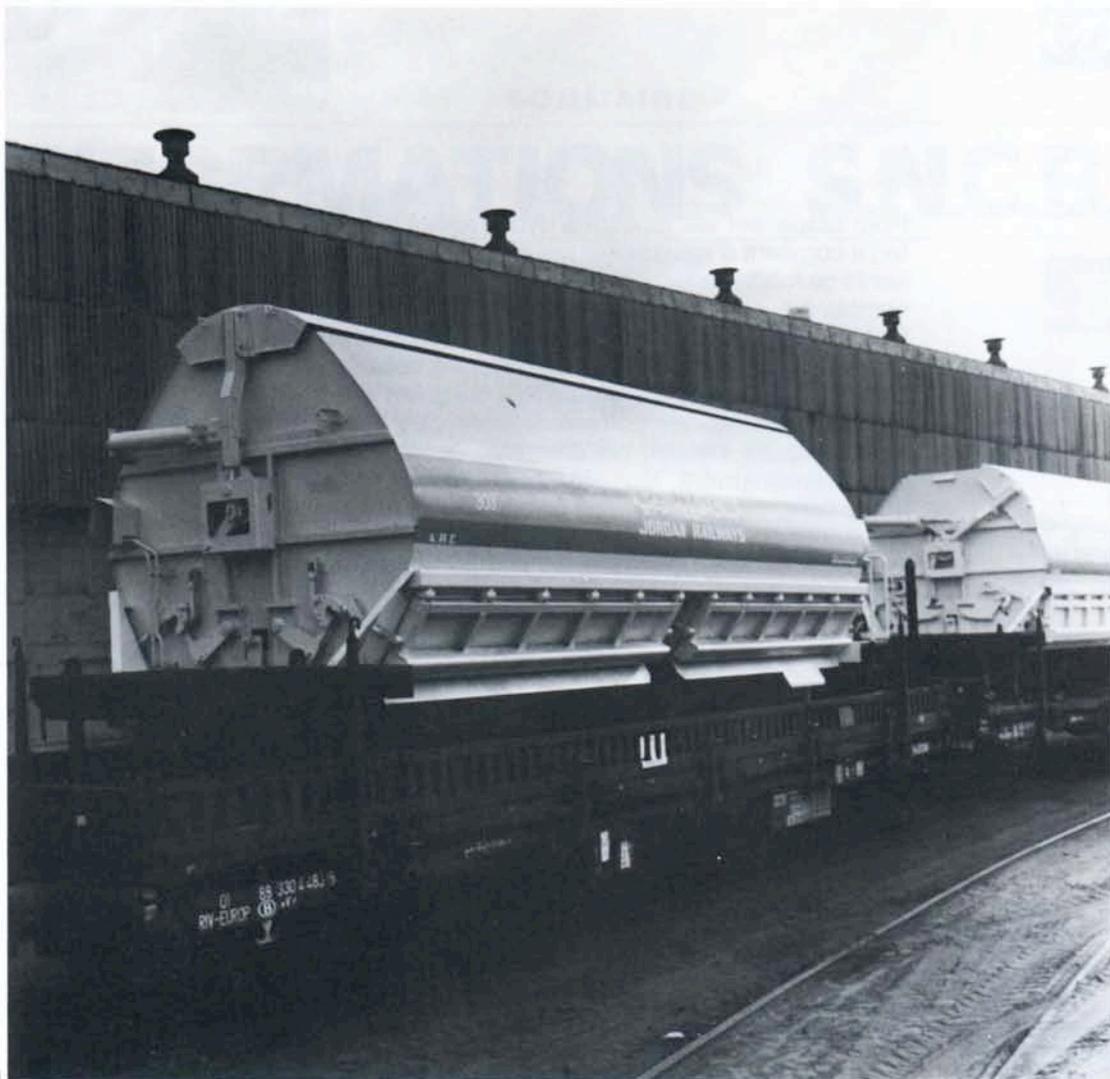
- électrification de 700 km de lignes nouvelles;
- amélioration de la desserte des grandes agglomérations;
- automatisation et suppression de passages à niveau;
- amélioration de l'infrastructure en vue d'accroître la vitesse;
- aménagements de gares de formation, de zonings industriels, de gares portuaires, etc.

L'électrification des 700 km de lignes nouvelles portera la longueur du réseau électrifié à 50 % du total, ce réseau électrifié écoulant par ailleurs 78 % du trafic.

L'étude et l'exécution des électrifications sont toutes entamées. Leur mise en service s'étalera, comme prévu au plan, de 1979 à 1984.



DES WAGONS SUR



Il n'est pas courant, pour des wagons, de rejoindre leur destination eux-mêmes chargés sur d'autres wagons. Mais ceux que nous sommes allés voir récemment devaient bien y passer: ils sont équipés de roues à écartement de 1 m05, nettement inférieur à celui du réseau belge.

Quid, en fait?

Gregg d'Europe, constructeur de matériel ferroviaire implanté à Lot, non loin de Halle, fournit aux chemins de fer jordaniens 210 wagons de type Tads, à trémières, à déchargement latéral et toiture basculante.

Ces wagons partent pour Anvers d'où ils quittent le pays en bateau. On les transporte par chemin de fer, sur wagons plats.

Mais ces wagons Tads sont trop grands; ils entament le gabarit, ainsi chargés. Une formule de chargement précise permet d'éviter le régime du transport exceptionnel:

- démontage du plancher du wagon plat là où les roues viendront se placer: on gagne environ 7 cm en hauteur;
- ouverture de leur toiture, afin de ne pas dépasser une hauteur totale de 4 m60.

Cela fait, c'est tout juste.

Les wagons sont chargés, au moyen de ponts roulants, sur des pièces de bois qui soutiennent les principaux points de pose. Pour le transport, on les stabilise au moyen de quatre pieds métalliques fixés aux quatre coins du châssis. Et un arrimage par quatre cables met le point final aux opérations de chargement.

Les wagons jordaniens quittent Anvers par lots de 10 à 30, ce qui nous donne environ une dizaine d'expéditions.

Le reste? Nous vous laissons le découvrir en photos.

3



WAGONS



4



7

1. 210 wagons auto-déchargeurs à toiture basculante.
- 2-3. A la sortie de la chaîne de fabrication: 13 wagons par semaine.
4. Chargés sur wagons plats, prêts au départ.
- 5-6. Toiture ouverte, plancher du wagon plat démonté: on n'entame pas le gabarit.
7. Quatre pieds fixés aux coins du châssis.



5



6

LES CHARGEMENTS EN TRANSCONTENEURS



Tout transport maritime se termine inévitablement par un transport par chemin de fer ou par route. Le conditionnement et l'arrimage doivent dès lors pouvoir résister aux contraintes spécifiques des différents modes de transport: maritime, ferroviaire, routier.

Aucune vérification ou rectification n'est pratiquement possible en cours d'acheminement.

Au cours des divers trajets — maritime et terrestre — il faut prendre en considération les contraintes suivantes, exercées sur les conteneurs:

- sollicitations longitudinales: deux fois le poids du conteneur (2 g);

- sollicitations verticales: une fois le poids du conteneur (en plus de l'effort statique);

- sollicitations transversales: 0,6 fois le poids du conteneur;

- inclinaison possible de 45° dans le sens transversal.

Le conditionnement et l'arrimage des marchandises à l'intérieur des conteneurs doivent en outre tenir compte de la constitution proprement dite des transconteneurs. A ce propos, il est utile de savoir:

- que le plancher des transconteneurs est conçu pour résister à des sollicitations longitudinales de 2 g;

- que les portes et parois d'extrémités ne résistent normalement qu'à une charge uniformément répartie égale à 0,4 fois la charge utile maximum.

Compte tenu de la faible résistance des portes et parois d'extrémités des conteneurs, la meilleure solution pour un transport par rail consiste à charger les conteneurs sur les wagons avec possibilité de glissement (calage souple). Dans ce cas, les sollicitations longitudinales du conteneur et des marchandises sont fortement amorties. Le calage souple donne d'excellents résultats mais, en pratique, il n'est pas toujours possible de garantir le glissement du conteneur. Les irrégularités du plancher peuvent empêcher le glissement prévu du conteneur. La longueur du wagon ne permet pas toujours de réserver des espaces libres de glissement aux extrémités du conteneur. Sur certains wagons, les conteneurs sont fixés rigidement au moyen de verrous.

Les transconteneurs ont été conçus pour les transports de marchandises empruntant la voie maritime.

La conteneurisation présente de nombreux avantages:

- rotation rapide des navires;
- réduction des frais de manutention;
- réduction des risques de vol;
- réduction des avaries au cours des opérations portuaires.

Elle pose cependant un problème délicat: celui du conditionnement et de l'arrimage des marchandises à l'intérieur du conteneur.

Réalisation d'un chargement correct

1. Répartition de la charge

- Le poids du chargement sera réparti uniformément et sur la plus grande surface du conteneur (annexe II RIV n° 2.2.1.).

- Les unités d'un poids élevé seront, en cas de besoin, placées sur des assises (planches, mardiers) pour obtenir une meilleure répartition de la charge.

- Le centre de gravité du chargement doit se trouver le plus bas possible et au centre du conteneur.

2. Arrimage de la marchandise

Il ne suffit pas simplement de déposer la marchandise dans le conteneur; il faut étudier l'emballage des marchandises, le conditionnement des chargements et leur arrimage en fonction des sollicitations spécifiques aux différents modes de transport.

Il faut observer quelques règles de base:

- réaliser un chargement compact, stable et si possible de hauteur uniforme, de manière à empêcher les déplacements longitudinaux et transversaux (annexe II RIV Tome 1, n° 2.2.1.);

- combler les creux éventuels au moyen de coussins d'air, de palettes disposées verticalement, de matières expansées, etc.;

- pour la claie de chargement, utiliser comme appuis les montants et le plancher du conteneur, qui sont les parties les plus robustes. Il ne sera pris appui directement sur les parois d'extrémités et sur les portes que si les forces susceptibles de s'exercer peuvent être uniformément réparties sur une surface maximale et si l'effort global ne risque pas de dépasser 0,4 fois la charge utile maximum du conteneur. Dans le cas contraire, les portes et les parois d'extrémités risquent d'être enfoncées, vu leur résistance insuffisante;

- les marchandises qui n'occupent qu'une partie du conteneur doivent être soit placées au milieu de celui-ci, soit réparties entre les deux extrémités. Le chargement sera assuré contre tout déplacement latéral ou longitudinal, par exemple à l'aide d'étais ou par des amarres fixées aux anneaux dont sont équipés certains conteneurs.

Exemples de chargements

1. Comblement des creux latéraux

- par une disposition en quinconce des colis contre l'une ou l'autre des parois. fig. 1.

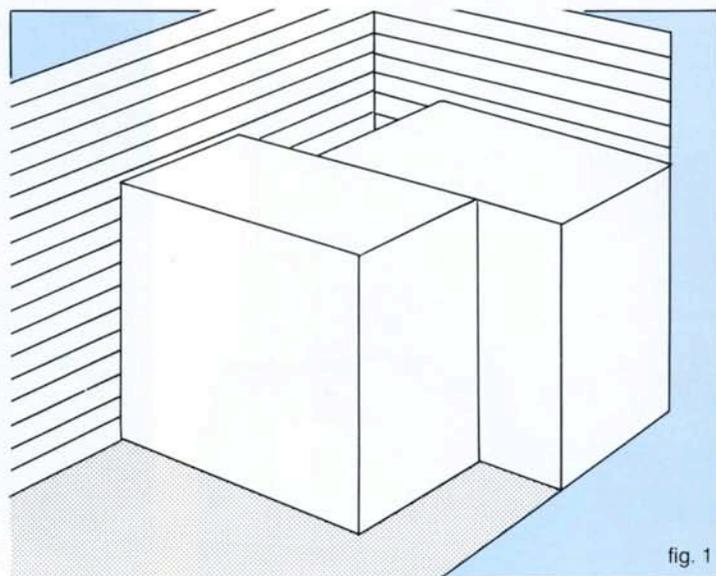


fig. 1

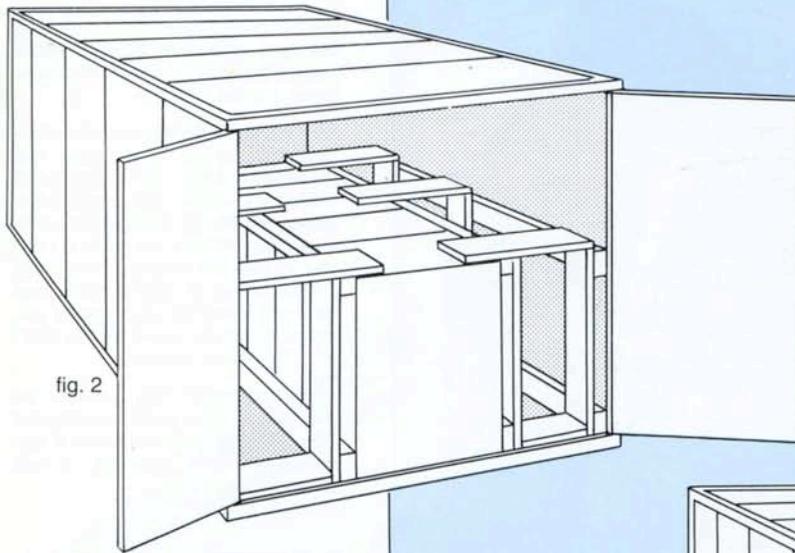


fig. 2

Une disposition alternée doit néanmoins être évitée lorsqu'il s'agit de charger des colis volumineux pour lesquels les sollicitations ne s'exerceraient que sur les arêtes de l'emballage (armoires frigorifiques ou machines à laver sous emballages de carton, par exemple).

— par tout moyen approprié tel que pièces de bois, matelas gonflable, etc. fig. 2. fig. 3.

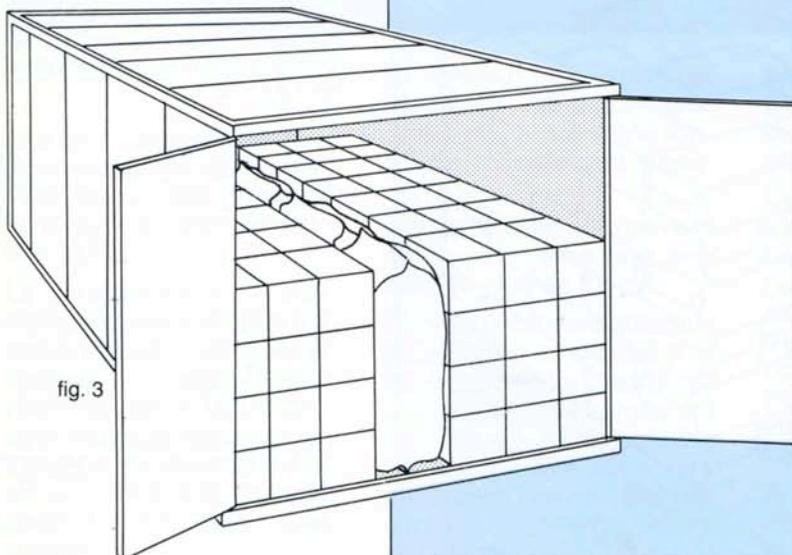


fig. 3

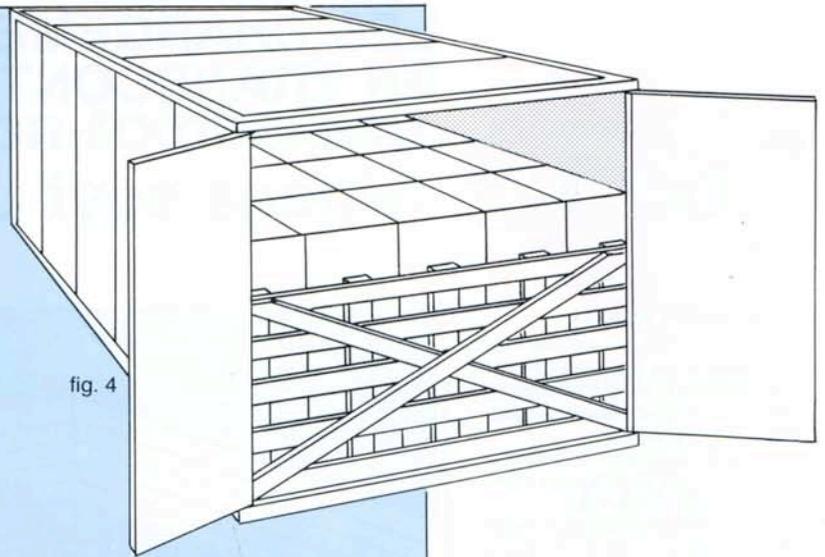


fig. 4

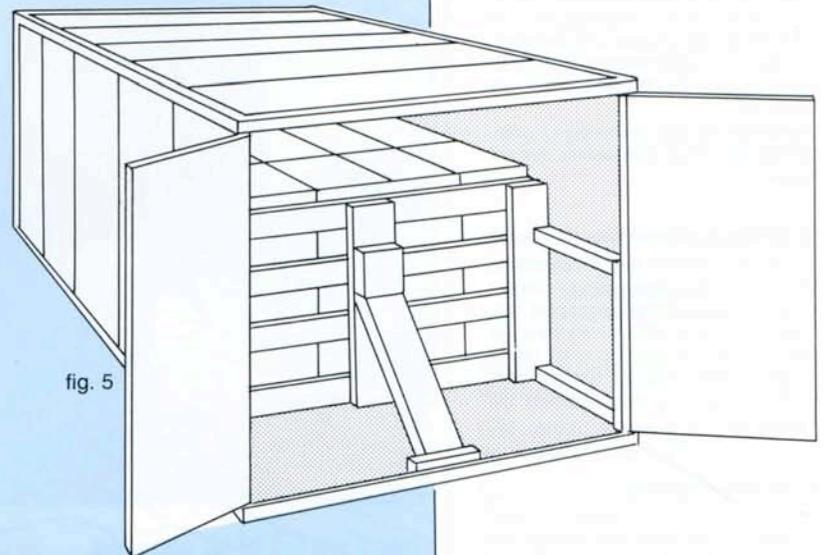


fig. 5

2. En cas de charges lourdes

Les parois et portes d'extrémités seront protégées à l'aide de pièces de bois, treillages, cloisons, etc. prenant appui contre les montants d'angle. fig. 4. fig. 5.



LES CHARGEMENTS EN TRANSCONTENEURS

3. Chargement de sacs

Il convient de disposer les sacs alternativement dans le sens longitudinal et dans le sens transversal. Cette disposition contrarie le glissement des sacs.

Une claie de chargement servant à la répartition de la poussée sera placée du côté des portes.

Un dispositif de répartition sera utilement placé contre la paroi d'extrémité, principalement lorsqu'il s'agit de sacs lisses. fig. 6.

4. Objets à surface d'appui insuffisante

Les unités dont le poids ou la forme sont susceptibles d'endommager le plancher du conteneur devront être placées sur des assises disposées de façon à répartir la charge sur une surface suffisante du plancher.

Les unités susceptibles de basculer devront être groupées de façon à former un élément stable qui ne peut glisser ni se renverser. Si le groupage est impossible, il conviendra de choisir une disposition qui offre une meilleure stabilité, par exemple le placement sur un berceau.

Dans tous les cas, un calage rigide, tant longitudinal que latéral, est de rigueur.

5. Unités susceptibles de rouler

Il convient d'éviter tout mouvement des unités à l'intérieur du conteneur par un calage approprié. Au droit des portes, il est dans tous les cas nécessaire de mettre en place un dispositif qui permette de répartir les pressions susceptibles de s'exercer.

6. Unités empilées

Les unités superposées doivent constituer des piles stables qui ne risquent pas de se disloquer. Elles seront solidarisées par des moyens adéquats: liage, intercalaire, amarres. Ces unités seront solidement calées et amarrées.

7. Unités palettisées

Les unités de chargement doivent être solidarisées de manière aussi compacte et stable que possible. Pour éviter des espaces vides entre les unités palettisées, le contour de la charge doit épouser aussi exactement que possible celui de la palette. Les espaces vides pouvant subsister par suite de l'utilisation incomplète de la surface des palettes doivent être comblés. Les piles sur les palettes doivent avoir une hauteur identique.

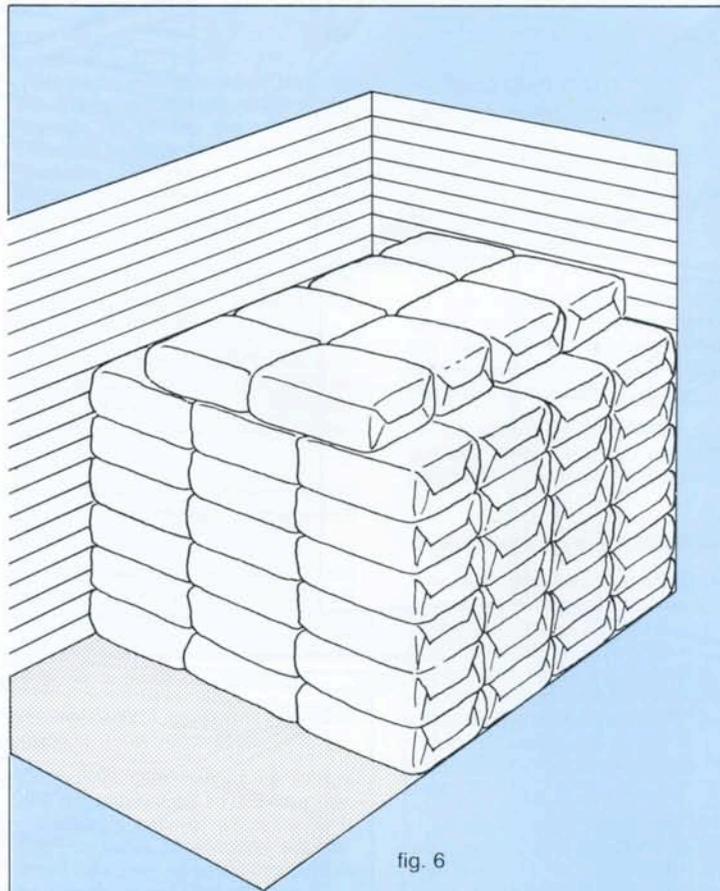
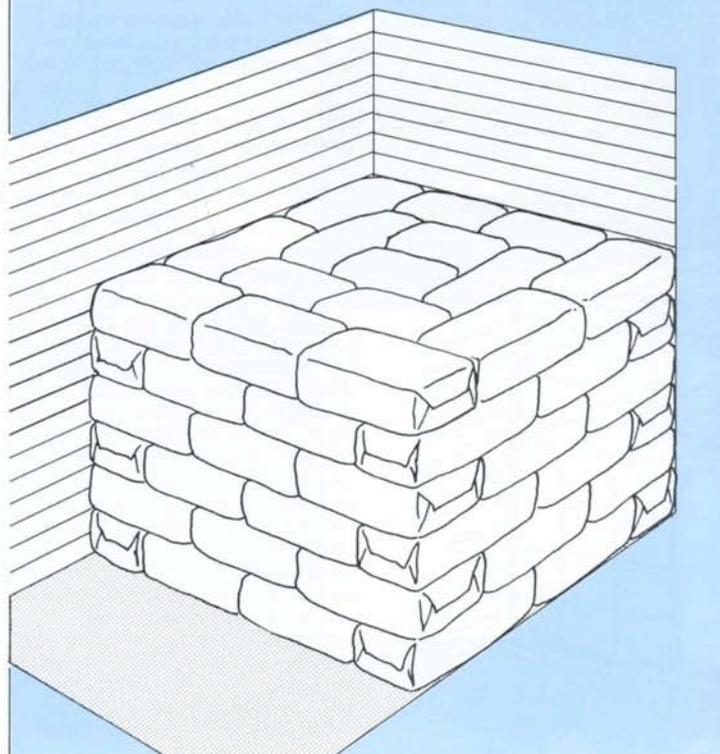


fig. 6



Pour éviter la chute, le glissement, le déversement et la dislocation des unités de chargement, il convient d'arrimer les colis sur les palettes par des moyens de liage (feuillards encerclant l'unité longitudinalement et transversalement). Une housse en plastique thermorétractable convient pour maintenir les colis entre eux, mais n'assure pas un bon arrimage des marchandises sur les palettes.

La nécessité de réaliser des chargements compacts implique que les palettes soient serrées les unes contre les autres. Les creux inévitables en fin de chargement doivent être comblés sur toute la hauteur et toute la largeur; il convient d'étaçonner le chargement pour ne pas dépasser la poussée admise sur les parois et portes d'extrémités du conteneur.

L'immobilisation des palettes au moyen de cales ou traverses peut provoquer le glissement et le déversement des charges; il faut donc l'éviter.

8. Marchandises de grande longueur

Ces marchandises (tuyaux, fers, ...), qui se déplacent facilement dans le sens longitudinal, doivent être calées à chaque bout. Leurs extrémités seront éventuellement protégées afin d'éviter des avaries tant à la marchandise qu'au conteneur.

Cet article s'inspire de la fiche UIC n° 426 R, qui reprend, sous forme de recommandations, les conclusions du groupe de travail qui, au sein de l'union internationale des chemins de fer, a examiné le problème dans le cadre de la prévention des avaries. Il est basé aussi sur les données fournies par le bulletin Intercontainer-Information du 7 avril 1974.

wagon-tombereau du type spécial

F_{bd}



Le wagon Fbd ressemble de façon frappante au wagon Fads qui a été présenté dans notre bulletin de janvier 1977.

La caractéristique la plus marquante de ce wagon à 2 essieux réside en sa grande capacité volumétrique (64,5 m³); de ce fait, il convient tout spécialement au transport de marchandises en vrac de faible densité, comme le coke par exemple.

La caisse de ce wagon est constituée de deux compartiments à dos d'âne longitudinal totalement séparés.

L'ouverture de chargement au sommet offre une surface de plus de 16 m².

La partie inférieure présente deux portes de chaque côté du wagon. Cette disposition permet le déchargement très rapide de la matière transportée. Les deux compartiments peuvent être déchargés soit séparément soit simultanément selon la

capacité de la bande transporteuse qui se trouve dans la fosse construite sous la voie ferrée.

L'ouverture des portes s'opère très aisément en libérant leurs leviers de retenue par simple rotation d'un axe monté à chaque extrémité du wagon. Cette opération peut se faire à partir du sol à l'aide d'un levier ou d'une tige-levier en forme de T.

A la fermeture, les portes doivent être verrouillées à la main.

INFORMATIONS
SNCB
3/1979



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Fbd informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises?

Est-il le plus indiqué d'entre tous?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes:

Le service Manutention - Transport - Division 13.1
Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80,
postes 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale
Division 62.3
Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80,
poste 2619 ou 2661.

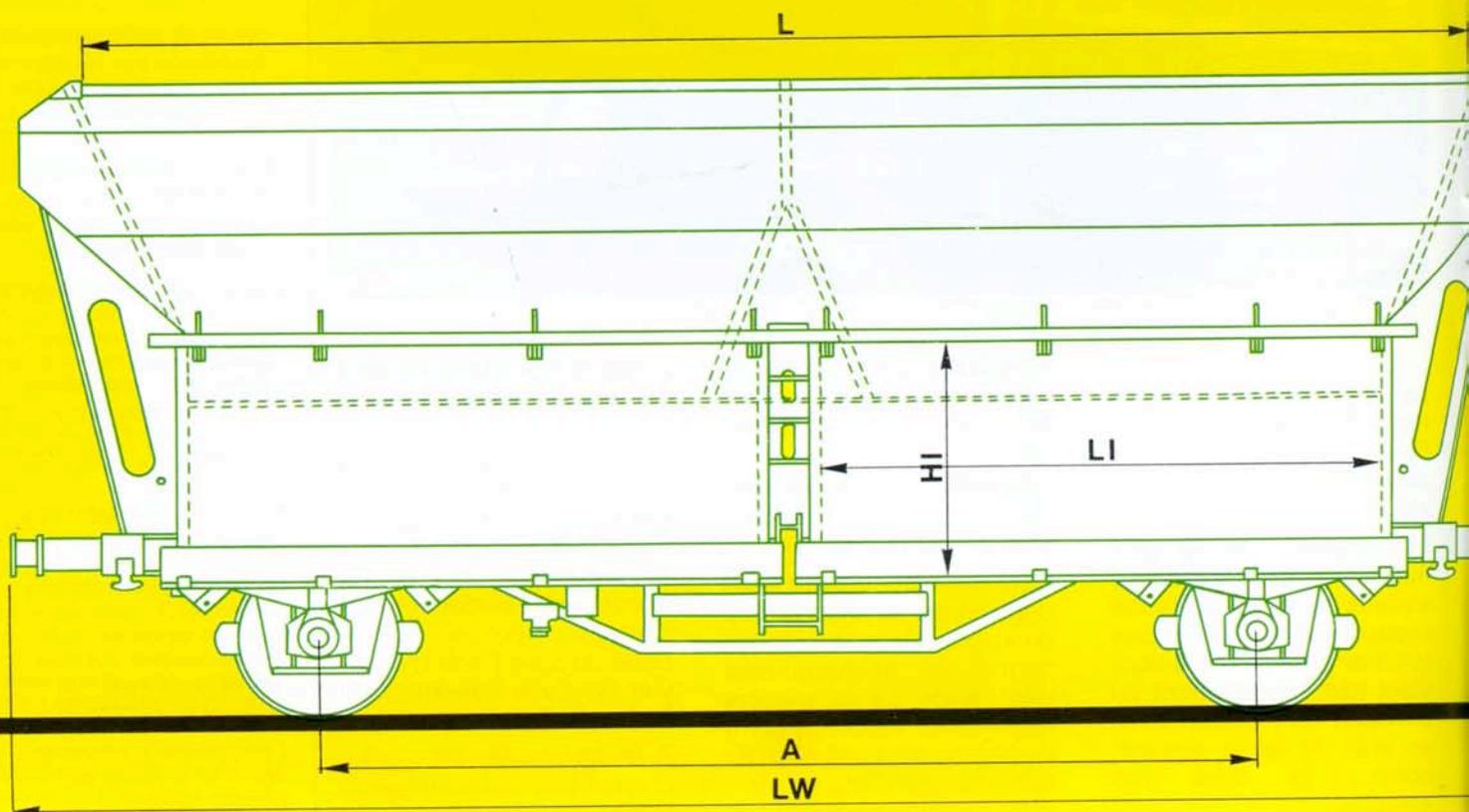
Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

F wagon - tombereau de type spécial

b de grande capacité
d à déchargement automatique par gravité (débit non réglable)

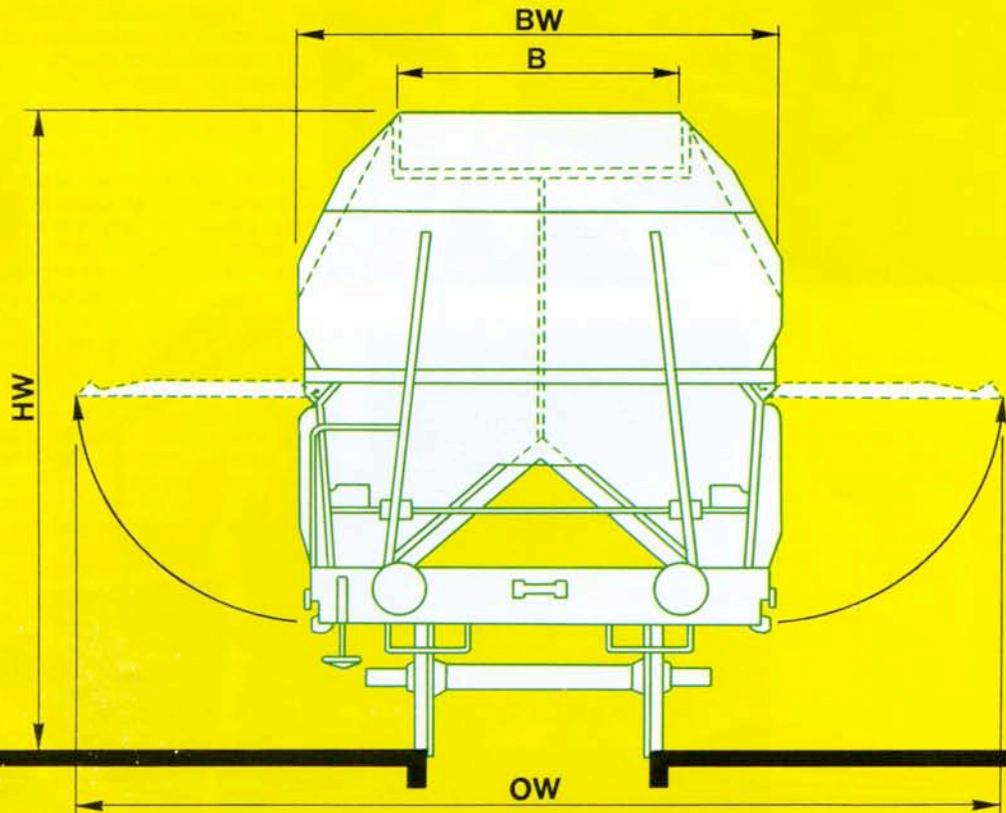
1	Code		Fbd	Fbd					
2	Type		1245 A1	1245 A2					
3	Nombre		200	310					
4	Numéro du wagon	code international	2088	20 88					
		numéro de série	601 9 100 299	26 6019 300 609					
5	Année de construction		1977	1978-79					
6	Longueur hors tout	= LW	mm	9 940	10 000-10 500*				
7	Distance entre essieux	= A	mm	6 000	6 600				
8	Largeur hors tout	= BW	mm	3 084	3 084				
9	Hauteur hors tout	= HW	mm	4 202	4 182				
10	Ouverture de chargement								
	longueur	= L	mm	9 000	9 000				
	largeur	= B	mm	1 824	1 824				
11	Ouverture de baie des portes								
	longueur	= LI	mm	3 650	3 650				
	hauteur	= HI	mm	1 542	1 542				
12	Amplitude maximum d'ouverture des portes			pas limité	pas limité				
13	Encombrement maximal avec portes en position ouverte	= OW	mm	4 472	4 472				
14	Volume		M ³	64,5	64,5				
15	Commande des portes			latérale	latérale				
16	Tare moyenne		t	13,2	13,750				
17	Charge autorisée		t	A	B	C	A	B	C
				18,5	22,5	26,5	18	22	26
18	Rayon de courbe minimum		m	75	75				

* avec frein à main



6

premier chiffre du numéro de série
(correspond au type: F)



wagon-tombereau
du type spécial



Noël et Nouvel An à Salzbourg



Pour les fêtes de fin d'année, le service de tourisme de la SNCB met sur pied des minitrips exceptionnels à Salzbourg.

Du 21 au 27 décembre pour Noël, du 28 décembre au 2 janvier pour le Nouvel An et du 21 décembre au 2 janvier pour passer les deux fêtes sur place.

Minitrip Noël:

— 22/12: vers 18 heures, réception offerte par la Ville de Salzbourg à l'hôtel Winkler.

— 23/12: visite guidée de la ville — fête de Noël à l'église de Mülln — retraite aux flambeaux au Monschberg.

— 24/12: excursion à Arnsdorf-Oberndorf — dîner de Noël.

— 25/12: excursion à Berchtesgaden - visite d'une réserve de gibier à Wolfswang et goûter campagnard.

— 26/12: concert.

Minitrip Nouvel An:

— 29/12: comme le 22/12.

— 30/12: visite guidée de la ville.

— 31/12: réveillon - dîner de gala avec orchestre.

— 01/01: „Katerfrühstück" au Stiegelbrau.

Minitrip 11 jours:

— du 22 au 26/12: comme le minitrip Noël.

— 27/12: visite des crèches du Salzkammergut.

— 28/12: représentation du „Casse-noisette" de Tchaikowsky au théâtre de Marionnettes.

— 29/12: facultatif: promenade en traîneau, suivie de Jägertee.

— 30/12 au 01/01: comme minitrip Nouvel An.

Bien sûr, les voyageurs disposeront de temps libre, qu'ils passeront selon leur gré, en faisant, sans doute, bon usage du carnet de bons de réductions qu'ils auront reçu dès l'arrivée.

Les prix? Ils comprennent le voyage en train aller et retour en deuxième classe (supplément à payer pour voyager en première), le logement avec petit déjeuner (supplément à payer pour une chambre «single»), toutes les prestations prévues au programme, le carnet de bons de réductions et un petit cadeau. Ils sont établis comme suit:

— Noël, cinq jours sur place: 8.555 francs.

— Nouvel An, quatre jours: 7.630 francs.

— Les deux fêtes, onze jours: 15.990 francs.

Encore deux points importants à signaler: les inscriptions doivent être prises au plus tard le 30 novembre à 10 heures; le programme détaillé peut être obtenu dans les bureaux d'information des grandes gares.



Le soleil est à portée... de train

Ce soleil, c'est, au creux de l'hiver, l'espoir d'un délicieux repos. Il est au rendez-vous de la Côte d'Azur... et vous le trouverez aussi aux sommets enneigés des montagnes.

Pour atteindre ce gai soleil... le mieux, c'est encore de prendre le train. Trains directs, trains de nuit, voitures-couchettes ou voitures-lits, tous les comforts vous sont offerts pour vos vacances d'hiver.

Fatigué au départ, détendu dès l'arrivée à votre lieu de séjour.

Forfaits Railtour et FTS (voyage, séjour à l'hôtel en pension complète) à partir de 7.990 F par semaine.

Principales destinations.

ALPINA EXPRESS: Val d'Aoste (Martigny) - Haute Nendaz (Sion) - Zermatt (Zermatt) - Villars (Aigle) - Verbier (Martigny) - Crans (Sierre) - Montana (Sierre).

BRUXELLES - BRIGUE/COIRE: Kandersteg (Kandersteg) - Arosa (Arosa) - Lenzerheide (Coire) - Landquart - St. Moritz (St. Moritz) - Davos (Landquart).

SKI EXPRESS: Kitzbühel - Zell am See - Dobbiaco - St. Johann - Kufstein - Badgastein - Mallnitz.

FRANCE ALP EXPRESS: St. Gervais (St. Gervais) - St. Pierre de Chartreuse (Grenoble) - Megève (St. Gervais) - Chamonix (St. Gervais) - Le Corbier (Chambéry) - Aix-les-Bains (Aix-les-Bains).

COTE D'AZUR.

AGENCE BELLIUX 5660



VACANCES D'HIVER - CHEMINS DE FER.

BELGIQUE-ITALIE

Le TFBW, n° 9581 (franco-belge)

Nos lecteurs se souviennent de l'introduction, en 1975, d'un tout nouveau tarif applicable aux envois non-CECA par wagons complets entre la France et la Belgique, le tarif franco-belge 9581.

Ce tarif a reçu un accueil chaleureux, puisque le volume transporté aux conditions de ses barèmes a toujours été, malgré la mauvaise conjoncture, en croissance continue, dépassant même les records établis dans les années « fortes ». Ce succès, il le doit à ses qualités intrinsèques : la simplicité de la tarification, le prix étant établi sur base de l'addition d'un terme fixe, représentant les charges terminales, et d'une taxe au kilomètre parcouru ; la diversité des marchandises concernées, puisqu'il fut le premier à se référer à la nomenclature commune des marchandises, qui séria mieux les matières dans les différentes classes.

Le TEW 9490 (tarif général européen)

En fait, le TFBW, tarif idéalement adapté aux réalités commerciales, avait été inspiré des principes du TEW 9490.

Ce tarif, d'application facultative à toutes les marchandises sans différenciation de classe et basé sur un prix par wagon, résultait de l'idée d'intégrer les différentes tarifications nationales en une seule. Cette idée fut d'ailleurs l'une des lignes directrices de la politique commerciale de ces dernières années en matière tarifaire. Pourtant, le TEW sera supprimé le premier octobre, cette année.

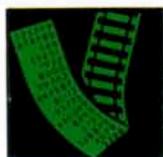
C'est que l'élève a dépassé le maître. Contrairement à la forte popularité du TFBW, celle du TEW diminue : la clientèle en revendique de moins en moins l'application, signe évident que sa structure et ses conditions ne sont plus adaptées au marché actuel.

Pour le remplacer, la SNCB a décidé d'étendre les conditions du TFBW au trafic vers l'Italie via Modane et Vintimille.

Pourquoi supprimer le TEW et non le modifier ?

Supprimer les tarifications nationales et les remplacer par une tarification directe de bout en bout, applicable d'office, procure un intérêt évident pour la clientèle : la facilité de taxation.

Cette évolution n'est pourtant guère facile pour les réseaux nationaux concernés. En effet, il faut établir un niveau tarifaire attractif (en moyenne, la nouvelle tarification directe ne peut être plus chère que la tarification scindée), et pouvoir faire jouer la dégressivité tarifaire sur la totalité du parcours. Or, étant donné les spécificités italiennes (très grandes distances, diffé-



renciation des produits transportés selon la région, particularités tarifaires propres aux chemins de fer italiens), il n'a pas été possible de remplir ces conditions immédiatement.

Les réseaux se sont donc trouvés devant le choix suivant :

- soit attendre quelques (très longues) années pour réunir les conditions énoncées ;
- soit étendre le tarif franco-belge 9581 aux points frontières de Modane et Vintimille avec, ensuite, application de la tarification (avantageuse) italienne.

La SNCB a choisi, dans l'intérêt de sa clientèle, l'efficacité, peut-être partielle, mais immédiate, de la deuxième solution.

Dès le 1 octobre, les expéditeurs peuvent donc bénéficier plus largement de l'attrait du tarif 9581.

L'acheminement

La direction commerciale de la SNCB est bien consciente du fait que le prix n'est qu'une donnée de l'offre ou de la demande de trans-

Le TFBW d'application pour les charges complètes non-CECA de et vers l'Italie via Modane et Vintimille.

port. La qualité de service est, pour le moins, aussi essentielle.

Aussi a-t-on également ouvert le point frontière de Vintimille au transport par la voie française. De plus, nous sommes en mesure d'annoncer que les chemins de fer font actuellement d'importants efforts pour accroître, à Modane, la capacité de traitement des wagons, ce qui, dans un bref délai, améliorera encore l'acheminement de nos transports de et vers l'Italie.

Concrètement

- 1) Pour les envois vers et de l'Italie, le choix de l'itinéraire (voie française ou voie suisse) est toujours possible.
- 2) Le tarif franco-belge (TFBW 9581) sera d'application obligatoire par la voie française, et ce via les points frontières de Modane et Vintimille.
- 3) Le prix total du transport se compose de celui établi par le tarif 9581 auquel on ajoute le prix du parcours italien.

A votre service

Pour obtenir de plus amples informations, vous pouvez prendre contact avec l'un des services suivants :

- SNCB - Direction commerciale - bureau 62-22
85, rue de France, 1070 BRUXELLES
Tél. 02/523.80.80, poste intérieure 22291
- Représentation générale de la SNCF
25, Boulevard Adolphe Max, 1000 BRUXELLES
Tél. 02/217.00.20
- Représentation générale des chemins de fer italiens
46, Place de Brouckère, 1000 BRUXELLES
Tél. 02/219.09.42

TRAINS-EXPOS SUR TOUS LES RESEAUX

en plusieurs petits salons, avant de leur faire parcourir la voiture-exposition et de les amener devant le programme audio-visuel de synthèse.

Il s'agissait là, comme dans le cas du Bosch-Express, venu un peu plus tôt, d'un train-expo « fermé » ou, pour mieux dire, à accès limité.

D'autres trains du genre sont ouverts au grand public. C'était le cas du train Forum-France Inter, qui a

conduit dans quantité de villes françaises les animateurs de la station de radio en vue de l'enregistrement ou de la diffusion en direct de certaines émissions, le tout étant agrémenté de la présentation d'un spectacle promotionnel.

Notre pays aussi a ses trains-expos. L'un, consacré au millénaire de Bruxelles, a circulé en juin.

L'autre tournera bientôt, avec une exposition à caractère didactique

qui s'adressera particulièrement aux élèves de tous les réseaux d'enseignement.

C'est que la SNCB possède des voitures-expositions (appelées Trexpo) que la clientèle peut louer pour y présenter ses produits et services. Il s'agit de quatre voitures vides, entièrement occultées, dans les parois desquelles sont aménagées de grandes portes prévues pour le chargement du matériel à exposer.

Munies d'un tapis de sol, équipées de huit prises de courant 220 V-10 A, d'un chauffage à air chaud, d'un éclairage mobile, elles présentent une surface utile de 50 m² au sol et 71 m² de parois. Ce matériel a déjà circulé, pour Philips Data Systems, pour Raitour, pour la SNCB dans les trains-expositions de son cinquantenaire, en 1976... Il est pratique et se prête à des aménagements très variés. Il peut être, le cas échéant, complété par une voiture-cinéma et une voiture-bar.

Bien sûr, la mise en marche d'une telle rame s'accompagne d'un service dans chaque gare visitée, notamment de la collaboration d'un technicien pour le raccordement au réseau électrique.

Impossible de donner ici tous les détails: chaque cas demande une étude particulière. Pour en savoir plus, prenez donc contact avec le bureau 63-24 de notre Direction commerciale, soit par écrit, au 85, rue de France, 1070 Bruxelles, soit par téléphone, au numéro 02/523.80.80, poste 2641. Monsieur Delmoitié ou Monsieur Goovaerts se mettront en quatre pour vous informer.



Un train-exposition des chemins de fer hollandais (NS) nous a rendu visite fin mai, faisant arrêt à Anvers et Bruxelles. Il était ouvert à la clientèle belge des NS, qui pouvait y voir développé un thème commercial précis: les wagons P, wagons de particuliers, que les entreprises font construire pour leur propre compte ou qui leur sont loués par des firmes spécialisées. Un thème que nous aussi avons développé dans ces pages.

Le représentant général des NS pour la Belgique et la Flandre Zélandaise, Monsieur Lucas, avait invité personnellement plus de 300 dirigeants d'entreprises intéressées par le trafic ferroviaire belgo-néerlandais. Il a reçu ses invités dans une voiture-accueil, divisée





ON FEMINISE



Ca y est. Elles sont arrivées. P'tit chapeau nuit à galon d'or, tailleur sombre, assez classique, chemisier bleu clair, avec cravatte plus foncée... Oui ma chère, elles sont à croquer! Même celles qui ont choisi le pantalon.

Ajoutez un sifflet, la sacoche habituelle, et vous obtenez un authentique garde de trains *au féminin*. La nuance est subtile, pas vrai? C'est que jusqu'à présent, les linguistes ont séché sur cette colle, pris sans doute de cours par les événements (ils ont même refusé «poinçon-neuse»).

Il faut le préciser: la loi prévoit que toutes les professions soient accessibles aux représentants des deux sexes. Une victoire féministe. La SNCB a donc engagé des gardes de trains féminins. Ces demoiselles ont pris du service à la rentrée et, après quelques semaines d'écolage, ont commencé à remplir seules les fonctions bien connues: contrôle des billets, surveillance de l'embarquement, information aux voyageurs...

Les chemins de fer belges avaient déjà du personnel féminin «assis»: hôtesses d'accueil, guichetières, par exemple. Voici maintenant le personnel «debout», que l'on rencontrera, en nombre croissant, un peu partout sur le réseau.

La SNCB a marqué le coup, le 19 septembre, en présentant à la presse le premier bataillon du genre. Les photographes s'en sont

donné à cœur joie. Le sujet était bon, souriant, nouveau... une petite révolution! Effectivement, cette profession était traditionnellement réservée aux hommes. Il faut dire que jadis, cela n'allait pas sans dangers, sans risques que la galanterie d'alors obligeait à éviter aux dames. Aujourd'hui, le matériel moderne offre des conditions de travail bien meilleures.

Encore un petit peu de féminisme. A travail égal salaire égal, entend-on proclamer très souvent. C'est bien le cas. Et, comme nous le disait en souriant un de leurs collègues masculins: «ce sera vraiment égal, elles vont avoir les avantages et les inconvénients». Riez, mon ami, riez: elles sont de taille à faire face. Et à première vue, elles le font bien.

la voiture de location ...complément direct du train



AVIS

le train va plus loin...

jusque dans les coins les plus reculés de Belgique grâce à la formule «TRAIN + AUTO» mise au point par la SNCB et AVIS dans les principales gares de Belgique.

Voyagez tranquille en train: à votre destination, une voiture neuve vous attend.

Vous êtes libre de mouvements et vous gagnez du temps.

C'est la formule idéale pour l'homme d'affaires à l'agenda chargé mais aussi la formule qui rejoindra les désirs du touriste flâneur.

Aussi, pour votre prochain voyage, réservez gratuitement votre «TRAIN + AUTO» dans n'importe quel bureau d'information SNCB ou dans le bureau AVIS le plus proche.

**Pour recevoir la brochure «TRAIN + AUTO»,
adressez-vous aux bureaux d'information des
gares ou à**

**AVIS — Promotion des Ventes
rue Américaine 145
1050 BRUXELLES
tél.: 02/538 83 18**



TRAIN + AUTO



VACANCES D'HIVER ... EN TRAIN

Il neige à gros flocons. D'heure en heure, la couche s'épaissit. Un temps à sortir ses skis, sans aucun doute. Mais pas à prendre le volant. Alors, les vacances d'hiver? EN TRAIN, naturellement. Réfléchissez avec nous. Vous partez en montagne. Pas l'habitude des routes en lacets... et en côte. L'été, déjà, les Belges ont la réputation de souffrir à l'approche des cols. Ajoutez-y que même après le passage des chasse-neige, le tapis blanc se reforme. Vous allez équiper votre voiture de chaînes? Bonne idée. Mais est-ce un remède miracle? Le problème reste malgré tout important.

Résultat: votre sécurité, c'est de prendre le train. Vic Callaert le suggère, dans notre dernière affiche routière, que nous reproduisons en couverture, par le truchement d'un vacancier souriant placé sur rails, dans la bonne voie.

Rassurez-vous: il ne déconseille pas la voiture pour autant. Mais il croit, avec nous, que la sécurité des passagers et du véhicule est bien amoindrie dans les conditions hivernales. Réflexion saine, conseil judicieux.

Vacances en train

Les vacances d'hiver, d'ailleurs, les grossistes en voyages par fer, Raitour et FTS, les ont préparées pour vous. Ils ont concocté des programmes soignés pour tous les goûts et tous les budgets.

FTS catapulte sa clientèle vers les pistes françaises. Raitour couvre l'Autriche, la Suisse, sans oublier les amoureux du soleil italien, auxquels le grossiste belge suggère aussi quelques stations.

Pour sa part, la SNCB met en circulation, à la fin de l'année, plusieurs trains directs pour la neige, à destination des grands centres de montagne — et des plus petits, qu'on atteint grâce à un transport terminal. Voyez-en la liste dans l'annonce que nous reproduisons page 13.

Il est prudent de réserver les places assez tôt: l'année dernière, ces trains ont fait le plein et quelques voyageurs indécis s'en sont vus exclus, sans appel, arrivés trop tard au guichet de réservation.

La réservation est ouverte deux mois avant la date du départ. Calculez donc bien et n'arrivez pas en dernière minute; sur ces lignes-là, il n'y a pas de places debout.



BRUXELLES-PARIS : PETIT CHANGEMENT

Comme nous l'avions expliqué voilà peu de temps, la ligne Bruxelles-Paris est probablement la plus fréquentée d'entre les liaisons ferroviaires internationales.

Au mois de mai dernier, les horaires de cette relation avaient subi quelques modifications. La clientèle n'a pas tardé à manifester sa satisfaction de certains aménagements et son dépit devant d'autres. Aussi la SNCB a-t-elle négocié avec la SNCF une nouvelle adaptation, intervenue le 30 septembre. Deux trains ont été intervertis: le TEE 86, qui revient à peu de chose près dans sa précédente plage horaire, et le train 484, dit «qualifié», c'est-à-dire train à supplément, composé de voitures de première et deuxième classes.

Nous vous livrons ici les nouveaux horaires:

TEE 86	Bruxelles Midi	D	18.38
			(au lieu de 17.53)
	Paris Nord	A	21.06
Train 484	Bruxelles Midi	D	17.53
			(au lieu de 18.12)
	Mons	D	18.26
	Aulnoye	A	18.48
	Saint-Quentin	A	19.17
	Paris Nord	A	20.40

Rappelons à toutes fins utiles que le TEE 86 ne circule ni le samedi ni le dimanche.



CA CHANGE A BRUXELLES MIDI



Bruxelles Midi a connu — et ce n'est pas terminé — quelques bouleversements heureux. Après l'aménagement de la rangée de boutiques et des espaces centraux du hall sous voies, la SNCB a décidé de rénover le buffet-restaurant. Au printemps, les travaux ont commencé. Et certains voyageurs en ont éprouvé quelque désagrément. Ces menus ennuis, dus notamment au débordement du chantier sur les trottoirs de la rue de France, sont le prix à acquitter pour une plus grande satisfaction.

En effet, pendant les mois de vacances, les voyageurs ont pu déjà s'installer dans la nouvelle taverne, cadre moderne, endroit agréable. Vers la fin de l'année, le complexe sera achevé. Il comprendra, outre la taverne, un self-service où les voyageurs pressés trouveront une restauration à prix modérés et un restaurant de haut standing à la carte très élaborée. La plus grande gare du pays disposera alors d'une infrastructure de restauration qu'on lui enverra. Le nouveau complexe, diversifiant les formules, pourra accueillir une clientèle plus large encore, dans un cadre idéal, avec une gamme de prix assez étendue pour que toutes les bourses s'y retrouvent.



NOUVEAU VISAGE



Le 31 juillet dernier, une figure bien connue de la SNCF en Belgique nous a fait ses adieux : après 43 ans de carrière dans les chemins de fer français, dont 14 à Bruxelles, Monsieur Lacôte, Représentant Général, est parti goûter aux joies d'une retraite bien méritée. Oui, l'expression a un côté classique, mais nous ne doutons pas que dans le cas de Monsieur Lacôte, elle prenne sa signification la plus immédiate, et nous le lui souhaitons de tout cœur.

C'est Monsieur Jacques Audouard qui préside désormais aux destinées de la représentation de la SNCF pour le Benelux. Monsieur Audouard nous arrive de la Direction commerciale marchandises de la SNCF, où il s'occupait de la division Trafic international. Il faut signaler aussi qu'il a été chef de gare à Paris Est. De ces deux éléments biographiques, nous concluons que ce Docteur en droit, Ingénieur principal à la SNCF, connaît bien les problèmes posés par le transport des marchandises et celui des voyageurs. De notre rencontre avec lui — à table dans un train, notre photo — nous retirons l'impression d'un homme sympathique, qui saura nouer, avec la clientèle belge, des contacts détendus et fructueux. Nous souhaitons à Monsieur Audouard bienvenue dans nos provinces et bon travail.

AU REVOIR MONSIEUR WEHNER

Le Représentant Général d'un autre réseau voisin nous quitte aussi le 1 octobre: Monsieur Wehner, de la Deutsche Bundesbahn.

Atteint par la « limite d'âge », Monsieur Wehner quitte les chemins de fer allemands après 45 années de carrière, dont presque 10 passées à la tête de la représentation générale pour la Belgique et le Luxembourg.

Ce n'est pas sans émotion — on peut le comprendre — que Monsieur Wehner a plié bagages: il a adressé à ses confrères des autres réseaux une lettre dans laquelle apparaît sa grande satisfaction d'avoir travaillé en Belgique. Le successeur de Monsieur Wehner n'est pas encore connu au moment où nous mettons ce numéro sous presse. Mais nous ne manquerons pas de le présenter à la clientèle belge dans une prochaine édition.



HERMES:

Handling through European Railways Electronic System

Chaque société ferroviaire européenne possède un réseau informatique dont elle use notamment pour gérer son parc de matériel roulant et traiter tout problème de trafic, tant voyageurs que marchandises, bref, pour procéder aux opérations que la machine facilite et accélère. L'intégration ferroviaire en Europe est, on le sait, l'un des soucis majeurs de l'UIC. Dans cet ordre d'idées, si l'unification tarifaire progresse à tout petits pas (tout petits, vraiment), l'informatique connaîtra assurément une poussée plus rapide. En effet, la société française SESA a été chargée par l'UIC de réaliser à titre d'essai un réseau téléinformatique groupant les chemins de fer anglais, allemands, suisses, italiens, belges et français. Grâce à l'interconnexion des réseaux informatiques de ces pays, il devrait être possible d'échanger en 1980-81 des informations relatives au trafic ferroviaire, voyageurs et marchandises. Cette opération permettra entre autres de faciliter le passage des trains de marchandises aux frontières, et, par voie de conséquence, d'accélérer leur vitesse commerciale. Le projet a été baptisé Hermès, comme le messager des dieux, lui-même dieu des marchands. Son aboutissement devrait ouvrir de nouvelles perspectives à l'intégration européenne des chemins de fer et donc favoriser ce moyen de transport idéal sur moyennes et longues distances.



BILLETS DE CHEMIN DE FER « ELECTRONIQUES »

Voilà un certain temps déjà, nous avons annoncé la mise à l'épreuve de machines électroniques pour la délivrance de billets de chemin de fer. L'extension du système était prévue si les tests s'avéraient positifs.

Ce fut le cas : les gares sont donc progressivement équipées de ce matériel sur l'ensemble du réseau belge.

Il s'agit de petits ordinateurs autonomes équipés d'une mémoire fixe, de deux mémoires à disquettes magnétiques, d'un clavier de commande, d'un écran de contrôle et d'une unité d'affichage lumineux.

La machine peut délivrer les billets selon toutes les formules imaginables et en tout cas toutes celles qui existent dans la réglementation tarifaire de la SNCB, à l'une ou l'autre exception près (les billets collectifs, par exemple).

La mémoire sur disque magnétique comprend la liste complète des gares, avec les distances, une formule de calcul du prix, une liste de toutes les réductions et des formules touristiques à prix dégressif. Il faut noter que chaque gare a son disque, et ne peut délivrer de billets qu'au départ de ses propres quais (il est donc impossible de se faire délivrer à Bruxelles Central un billet Namur-Liège).

Chaque information peut être introduite sous forme de code numérique : quatre chiffres pour les gares, deux chiffres pour les réductions et formules touristiques.

Parmi les commandes, on trouve, bien sûr, un clavier numérique pour l'introduction des données, un clavier comprenant les principales réductions et les formules de classe, de trajet (simple ou aller et retour) ainsi que d'autres indications. Enfin, un troisième clavier permet à chaque gare d'accélérer encore le travail. Chacune peut en effet, en raison de son trafic, des demandes de billets généralement enregistrées, pré-programmer les références d'une trentaine d'autres gares ; dans ces cas, plus besoin de composer un code numérique : une seule touche suffit pour que la machine réagisse.

Une imprimante à aiguilles fabrique les billets ; elle y porte la date, l'heure, le numéro du ticket émis, les gares de départ et d'arrivée, la classe, le trajet et le prix ; le cas échéant, une mention de réduction est également portée sur le billet. Lorsqu'il s'agit de formules telles que « un beau jour à », comprenant des suppléments, ceux-ci font l'objet d'un billet complémentaire (par exemple l'entrée au zoo pour un beau jour à Anvers).

Certains codes s'excluent mutuellement. Ainsi, une réduction pour orphelin ne peut être cumulée avec une réduction pour enfant ; la machine procède automatiquement à cette exclusion. Dans certains autres cas, il arrive à la machine de proposer — d'elle-même — une formule de prix plus avantageuse pour le voyageur. Un exemple montrera clairement la chose : je de-

mande un billet aller et retour pour Ostende ; la machine signale tout de suite que l'usage d'un billet « une journée à la mer » est préférable ; à moi de signaler au préposé que je rentrerai le jour même et de suivre les conseils de la machine.

Toutes les opérations effectuées sont enregistrées sur une deuxième disquette magnétique, dont l'ordinateur central fait ses délices à intervalles réguliers. De la sorte, on est en mesure d'établir des statistiques très poussées, de signaler par exemple au service du mouvement des trains que dans la gare X, entre 7 et 8 heures, la quantité de places offertes est insuffisante, alors qu'entre 8 et 9 heures, elle est trop importante. L'étude de ces statistiques très précises et bien plus complètes qu'auparavant mettra la SNCB en mesure de mieux répondre à la demande de transport, et cela d'une manière très souple, très nuancée.

Le travail est facilité aussi aux services de billettisation, cela ne peut que favoriser l'esprit d'accueil des préposés qui rencontreront à présent des voyageurs moins irrités par une attente incompréhensible. Ce n'est pas un moindre avantage.

Mais la mise en service de ces machines électroniques ouvre une nouvelle ère pour les abonnements.

Désormais, le voyageur demandera un abonnement au moyen d'une formule précise. L'ordinateur central de la SNCB lui imprimera alors une carte d'abonnement, portant un numéro (que le voyageur gardera pendant toute sa carrière d'abonné), mise à disposition dans la gare choisie par le demandeur (la gare de domiciliation). Cette carte en sa possession, l'utilisateur pourra faire valider son abonnement dans n'importe quelle gare équipée d'une machine électronique, et la preuve de validité de son abonnement sera le ticket imprimé par la machine. Il sera possible d'interrompre la période de validité pendant un temps limité sans devoir, après, réintroduire une demande et subir les ennuis administratifs qui en découlent. Lors des majorations de tarifs, de nouvelles cartes d'abonnement seront imprimées et remises à leurs destinataires à la gare de domiciliation, sans autre formalité.

Tout ceci fonctionne déjà très bien pour les abonnements mensuels, trimestriels et annuels. Pour les abonnements de semaine, la mise en route sera un peu plus difficile, les trajets d'autobus entrant en compte, ce qui implique une participation de la SNCV à l'élaboration des documents.

MISTER CASH DANS LES GARES

Les clients du Crédit Communal et de la Société Générale disposent depuis un certain temps d'un réseau pratique de dépôt et de retrait d'argent, qui fonctionne 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 : Mister Cash. L'argent pratique, à tout moment. La clé — le Sésame, en quelque sorte — de la petite boîte : une carte magnétique et un code secret.

Depuis début septembre, les facilités sont plus étendues encore. Sept gares belges — Bruxelles Midi, Central et Nord, Anvers Central, Liège Guillemins, Charleroi Sud et Gand-St Pierre — sont équipées de terminaux Mister Cash. Si bien que tout voyageur qui achète un billet international ou renouvelle son abonnement peut le faire sans manipulation d'argent ni de chèque.

Le voyageur remet au guichetier sa carte Mister Cash, qui est introduite dans le terminal. Sur un petit appareil placé de son côté, il compose, à l'abri des regards, son numéro de code secret. Le guichetier fait connaître à l'ordinateur central le montant à payer. L'ordinateur peut refuser l'opération ou l'accepter, selon la somme en compte (dont le guichetier, soit dit en passant, n'aura jamais connaissance). S'il accepte, tout est automatiquement enregistré et le client reçoit, avec son titre de transport, un ticket justificatif.

Le système est à l'essai pour une période d'un an. Nul doute qu'il rencontre un certain succès auprès des titulaires d'une carte Mister Cash. Après une quinzaine de jours de fonctionnement, près de 200 paiements avaient été exécutés de cette manière. Peu de chose, à première vue. Mais l'information sur cette possibilité nouvelle n'avait pas encore porté tous ses effets et le réflexe n'était pas encore pris. Il faudra voir à longue échéance.

Vic Callaert

VACANCES D'HIVER EN TRAIN



RENSEIGNEMENTS DANS LES GARES ET LES AGENCES DE VOYAGES • FORFAITS RAILTOUR & FTS A PARTIR DE 7.990 F