

INFORMATIONS

SNCFB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique bimestriel - Numéro 5 - Décembre 1972

**le train
contre
la montre**





LE TRAIN CONTRE LA MONTRE

Puissant, racé, d'une classe incomparable, le TGV 001 est venu de France pour une courte visite à Bruxelles Midi. Nulle fausse pudeur ne peut nous empêcher de dire l'émotion des spécialistes belges devant cette superbe réalisation de leurs amis français. Emotion qui fit place très vite à une vague de fierté reconfortante.

Enfin, ils l'avaient devant les yeux, ce train de l'avenir dont nous entretenons depuis des années journaux et revues.

La presse a longuement décrit le turbotrain français, le photographiant sous tous les angles. Nous pouvons donc sauter la phase descriptive pour mettre en évidence certains aspects techniques, économiques et commerciaux propres aux trains à grande vitesse, et au TGV 001 en particulier.

Les très grandes vitesses (TGV)

La réalisation de très grandes vitesses est étudiée depuis plusieurs années sous diverses formes et selon divers objectifs: 200, 300, voire 500 km/h. Les études portent sur des solutions classiques et sur d'autres, parfaitement révolutionnaires, ainsi qu'une game de formules intermédiaires.

Nous entendons par solutions classiques celles qui concernent la voie de chemin de fer traditionnelle; le turbotrain en est une, permettant des vitesses qui plafonnent aux environs de 300 km/h.

Au-delà sont étudiées et même déjà expérimentées des formules où le rail et la roue sont abandonnés au profit d'autres dispositifs de propulsion, de guidage et de sustentation. Un système fréquemment préconisé est le monorail, constitué d'une voie en forme de T renversé sur laquelle le train, «à cheval», est guidé latéralement et soutenu à quelques millimètres de la surface de glissement par un coussin d'air (à la manière des «hovercraft»). L'aérotrain de l'ingénieur Bertin procède de ce principe.

Dans d'autres cas, la sustentation est magnétique; trois groupes de constructeurs allemands préparent actuellement un véhicule de ce genre.

On envisage différentes formes de propulsion: par moteur d'avion, à réacteur ou à hélice (aérotrain Bertin) ou par moteur électrique linéaire (procédé Krauss-Maffei).

La grande vitesse «paie»

On pourrait se demander: «pourquoi le TGV?». La vitesse coûte cher. Comment, alors expliquer l'évolution actuelle?

En fait, les chemins de fer se sont progressivement rendu compte de la parfaite rentabilité de la grande vitesse. En effet, son succès commercial est incontestable. Toutes les expériences l'ont prouvé: la grande vitesse amène au chemin de fer une clientèle nouvelle et lui ramène aussi quantité de clients qui l'avaient abandonné pour l'avion ou l'auto.

On cite communément à ce sujet plusieurs exemples frappants. Au Japon, la ligne Tokaido (Tokyo-Osaka, 515 km), construite en 1964 et parcourue à la vitesse de 210 km/h, a pu être amortie en 7 ans et fait actuellement des bénéfices substantiels. 250.000 personnes y voyagent chaque jour. Sur la ligne Londres-Manchester (265 km), l'électrification a permis de réduire la durée du voyage de 3 h 40 à 2 h 40 et a fait progresser le trafic de 50%, alors que le transport aérien entre ces mêmes villes, pourtant en plein essor, diminuait en même temps d'un tiers.

Ce phénomène dont nul n'aurait soupçonné le développement il y a dix ans, même dans le monde ferroviaire, s'explique pourtant aisément: un taxi vers l'aéroport, les formalités (identité, bagages), une heure d'attente au sol, le temps de vol, les manœuvres d'atterrissage, la récupération des bagages, un nouveau taxi vers le centre de la ville... En appliquant ce schéma à la relation Paris-Bruxelles, un journal de la Métropole arrive à la conclusion que le passager d'Airbus aura mis 3 h 30 pour accomplir le trajet qu'il aurait couvert en 2 h 20 par TEE et que le TGV effectuera en un peu plus d'une heure. Une heure qui ne sera d'ailleurs pas perdue puisque le voyageur pourra la consacrer à se relaxer, à revoir un dossier ou même à dicter son courrier.

Les hautes vitesses ferroviaires ne se posent pas seulement en concurrentes de l'avion, elles jettent le gant aux autoroutes: l'automobile n'a plus accès aux vitesses envisagées. Et l'avantage du porte à porte qu'elle offre à son utilisateur est fréquemment réduit par les difficultés de parage à destination.

Le TGV 001

Le TGV 001 est de type classique. Il peut entrer en gare sur les voies actuelles, nous l'avons vu. Sa vitesse de pointe nécessite cependant la construction de toutes nouvelles lignes respectant des rayons de courbure de 3.000 à 5.000 mètres.

Les véhicules, quant à eux, sont de conception moderne. Détaillons-en quelques caractéristiques parmi les plus intéressantes. La rame comprend un véhicule moteur spécialement caréné en tête et en queue. Dans sa version définitive, on trouvera entre les motrices sept voitures intermédiaires (dont une voiture-bar) lui permettant d'emporter quelque 300 passagers.

Les bogies sont fortement réduits en nombre par rapport aux trains ordinaires. Ils sont situés entre les voitures, chacune d'elle y prenant appui par son extrémité. Cette disposition contribue à éliminer une part importante du bruit, celui-ci étant produit surtout entre les portes d'intercommunication. La rame se trouve considérablement allégée: 10 bogies dans la rame définitive au lieu de 18 dans un train classique de même composition, ce qui signifie 80 tonnes en moins à tirer.

La sécurité était un des objectifs majeurs: le caisson des voitures est en acier, de construction extrêmement robuste et capable de résister à des efforts de compression axiale très élevés.

Ces mesures de sécurité sont heureusement complétées par l'installation de quatre circuits de freinage: 2 freins sans frottement (électrique rhéostatique et rotatif à courants de Foucault) et deux freins à frottement (oléopneumatique à sabots et électromagnétique à patins). Les quatre systèmes sont mis en œuvre selon un programme qu'un petit calculateur établit en fonction de la vitesse et de la décélération désirée. L'adhérence roue/rail est exploitée au maximum par des dispositifs anti-enrayeurs commandés électroniquement.

Aux vitesses réalisées, la résistance aérodynamique devient très élevée. Aussi le carénage de la rame a-t-il été spécialement étudié par les procédés les plus modernes en usage dans les constructions aéronautiques. C'est l'amélioration du profil résultant de ces



études qui a permis de maintenir la résistance à l'air à un niveau très bas. Ceci explique que la puissance installée ait pu rester très modérée bien que permettant de dépasser les 300 km/h.

Globalement, de l'énergie consacrée à faire avancer la rame, 5% sont absorbés à vaincre la résistance au roulement, le reste à vaincre celle de l'air. La force développée par le couple roue/rail reste, pour sa part, étonnamment basse.

Il est difficile de comparer TGV et avion sur le plan de la consommation. Le premier utilise du fuel ordinaire, l'autre brûle du kérosène. Cependant, une première estimation permet de dire que le train est plus économique.

Par rapport à l'automobile, la comparaison n'est pas moins remarquable.

Au cours des essais effectués sur la ligne des Landes, la consommation moyenne constatée était de l'ordre de 7 à 8 litres par place occupée et par 100 kilomètres. L'homme d'affaires, au volant de sa voiture, aurait, sur la même distance, atteint au minimum une moyenne de 10 litres, et encore, pour ne pas dépasser les 160 km/h contre 300 pour le TGV.

Ces chiffres ne pourront que s'améliorer en faveur du train lorsque les rames rouleront au complet avec leurs sept voitures.

La pollution sonore extérieure du TGV reste elle aussi très basse: la rame produit, à 300 km/h, à la distance de 7,5 mètres, un bruit de 90 décibels, ce qui est la limite imposée aux transporteurs routiers. Le TGV est d'ailleurs moins bruyant qu'un train classique.

Le point de vue de l'utilisateur

La presse n'a pas tari d'éloges sur le confort général très élevé du TGV 001. Disons, en résumé, que le TGV offre le summum du standing TEE remis au goût le plus moderne. Plus remarquable encore, la vitesse et le confort sont désormais conçus pour tous. En effet, la rame TGV se compose de voitures de première et seconde classes. Et quelle deuxième classe! Dans chaque voiture, 56 places par quatre de front avec couloir central; les places sont disposées comme dans un avion mais sont plus avantageuses tant en largeur qu'en «pas» (largeur: 0,52 m contre

0,48 en classe économique avion; pas: 0,90 m contre 0,76 m).

Autre détail d'importance, le niveau sonore est très bas à l'intérieur des voitures: 60 décibels, à comparer avec les 75 décibels d'une voiture automobile lancée à 100 à l'heure et les 78 décibels d'une Caravelle en régime de croisière. (Notons que l'échelle de mesure est logarithmique).

Mais tout ceci à quel prix? nous direz-vous. Que nos lecteurs se rassurent. Eu égard aux résultats techniques et commerciaux déjà acquis, ainsi que nous l'expliquions plus haut, la très grande vitesse sera offerte au public à un prix tout-à-fait concurrentiel.

Perspectives immédiates

La SNCF estime pouvoir mettre le TGV en service actif d'ici quelques années.

Elle commencera par la nouvelle ligne Paris-Lyon qui sera parcourue en moins de deux heures (contre 3 h 45 actuellement en TEE). Le pas suivant concernera vraisemblablement l'équipement de l'étoile centrée sur Lille et dont une branche empruntera le tunnel sous la Manche. Le passage du tunnel nécessite bien entendu la mise au point d'un TGV électrique. La naissance de ce dernier ne saurait plus tarder puisque le problème de la captation du courant à haute vitesse, qui avait causé quelque difficulté, peut être considéré à présent comme résolu.

Sur cette ligne à très grande vitesse, on enregistrera les performances suivantes:

Paris-Lille: 1 heure (contre 2 heures actuellement);

Paris-Londres: 2 heures 30 (contre 4 heures actuellement par train et avion et 6 heures 30 par train et bateau);

Bruxelles-Lille: 30 minutes (contre 1 heure 30 actuellement);

Bruxelles-Paris: 1 heure 30 (contre 2 heures 30 actuellement en TEE);

Bruxelles-Londres: 2 heures 15 (contre 4 heures 30 à peu près en train et avion et 8 heures environ en train et bateau).

1. 2e classe: 4 sièges
2. 1e classe: 3 sièges



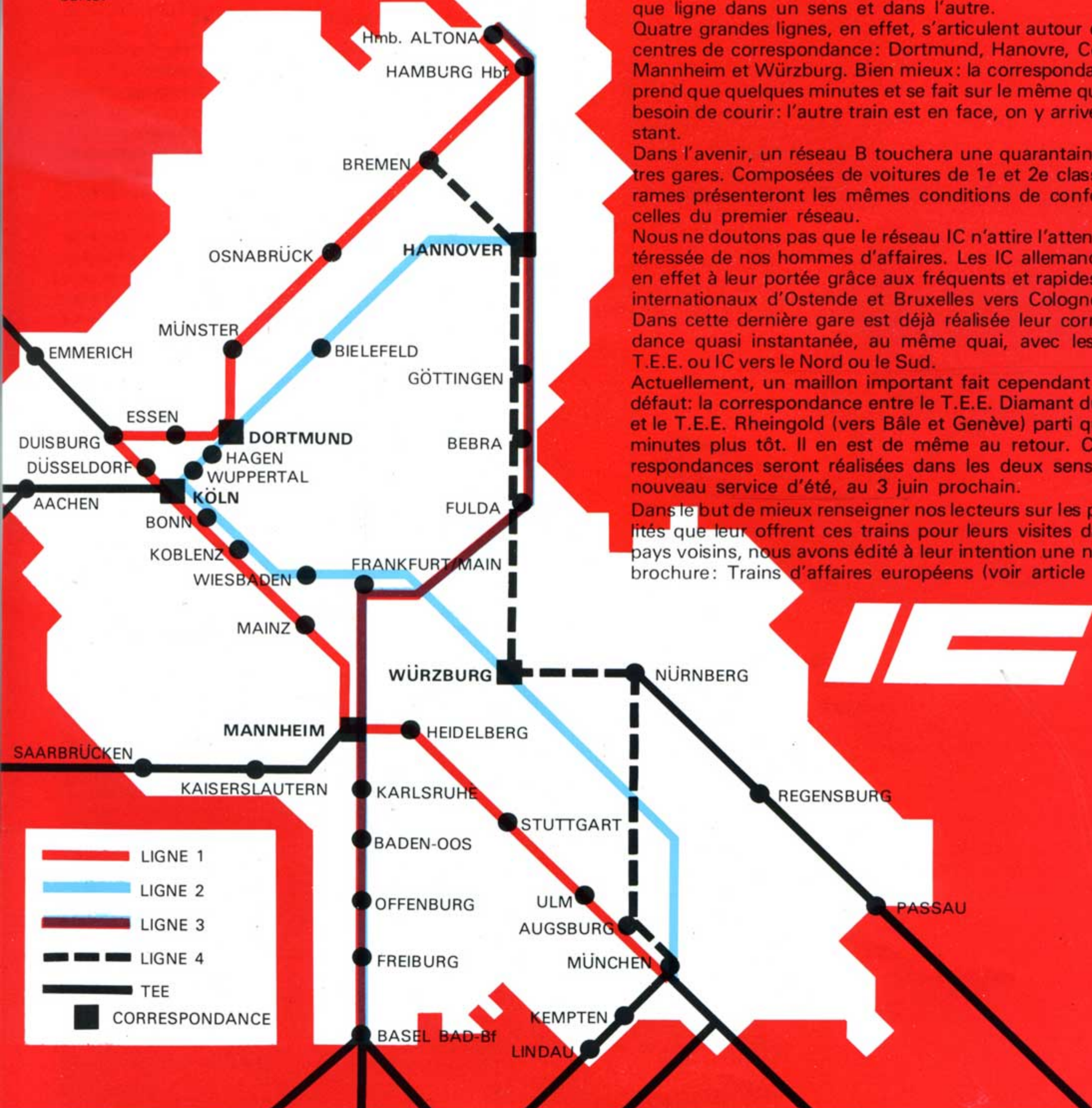
INTERCITY:

L'ALLEMAGNE DANS TOUS LES SENS
AVEC LE STANDING T.E.E.

Nos lecteurs connaissent bien les trains T.E.E.: première classe, restaurant, climatisation, confort, rapidité...

Ils n'auront donc aucune peine à imaginer les trains Intercity (IC) dont la Deutsche Bundesbahn a mis en ligne tout un réseau.

Objectif: relier entre elles quelque 70 grandes villes de la République Fédérale par un ensemble de trains rapides et de grand confort, offrant en plus une fréquence élevée de desserte.



Le matériel utilisé est conçu dans l'optique du standing T.E.E. Les IC sont en fait des T.E.E. intérieurs allemands. On note cependant quelques nuances que nos lecteurs découvriront au passage.

Le réseau à relier entre elles 33 villes importantes que nous avons reportées sur notre carte. Les voyageurs circulent sur les 3.700 km de lignes en première classe et moyennant un supplément de 8 DM par course. Les hommes d'affaires trouveront dans chaque train un secrétariat; ils pourront également téléphoner du train à leurs correspondants les plus lointains.

Les jours ouvrables, un train dans chaque sens s'arrête toutes les deux heures au moins dans chacune des 33 villes. Les samedi et dimanche, trois trains au moins desservent chaque ligne dans un sens et dans l'autre.

Quatre grandes lignes, en effet, s'articulent autour de cinq centres de correspondance: Dortmund, Hanovre, Cologne, Mannheim et Würzburg. Bien mieux: la correspondance ne prend que quelques minutes et se fait sur le même quai; pas besoin de courir: l'autre train est en face, on y arrive à l'instant.

Dans l'avenir, un réseau B touchera une quarantaine d'autres gares. Composées de voitures de 1e et 2e classes, les rames présenteront les mêmes conditions de confort que celles du premier réseau.

Nous ne doutons pas que le réseau IC n'attire l'attention intéressée de nos hommes d'affaires. Les IC allemands sont en effet à leur portée grâce aux fréquents et rapides trains internationaux d'Ostende et Bruxelles vers Cologne.

Dans cette dernière gare est déjà réalisée leur correspondance quasi instantanée, au même quai, avec les trains T.E.E. ou IC vers le Nord ou le Sud.

Actuellement, un maillon important fait cependant encore défaut: la correspondance entre le T.E.E. Diamant du matin et le T.E.E. Rheingold (vers Bâle et Genève) parti quelques minutes plus tôt. Il en est de même au retour. Ces correspondances seront réalisées dans les deux sens dès le nouveau service d'été, au 3 juin prochain.

Dans le but de mieux renseigner nos lecteurs sur les possibilités que leur offrent ces trains pour leurs visites dans les pays voisins, nous avons édité à leur intention une nouvelle brochure: Trains d'affaires européens (voir article p. 11).



Rover.



Parce que le TEE ne va pas partout.

Le confort d'un pullman. La douceur et le silence d'un wagon-salon. La vitesse, la sécurité, la stabilité d'un express. Avec, en plus, des horaires très souples, un réseau très dense, local, régional ou international. Et autant d'arrêts sur demande que l'on veut...

Voilà la Rover, une voiture devenue symbole de perfection automobile, sous le capot comme dans l'habitacle, pardon, dans le

compartiment habillé de bois et de cuir. Evidemment, il n'est pas donné à tout le monde d'avoir un TEE dans son garage... A partir de 169.000 F.

Une Rover se juge au volant: il y a un concessionnaire British Leyland tout près de chez vous. Rover 2000 ou 3500: 4 ou 8 cylindres, boîte automatique ou manuelle, 91 à 160 CV DIN.



un prix U.I.C. en Belgique

Chaque année, le Centre de Publicité de l'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de fer) décerne un prix distinguant une annonce publicitaire qui émane d'une entreprise non ferroviaire et fait référence à une caractéristique positive des transports par chemin de fer.

Ce prix symbolise l'intérêt que témoignent les réseaux européens aux annonces s'inspirant d'un sujet ferroviaire. Il consiste en une somme de 5000 francs suisses remise à l'annonceur en même temps que le trophée de l'U.I.C. et un diplôme signé par les Directeurs du Centre.

Le jury composé de spécialistes délégués par chaque réseau membre désigne l'annonce primée en appréciant sa valeur publicitaire pour le chemin de fer à l'exclusion du produit ou service concerné et du but de l'annonce.

Cette année, le jury a décerné le prix à la BRITISH LEYLAND de Belgique pour l'annonce réalisée par l'agence Dechy et que nous reproduisons ici.

Une cérémonie officielle a eu lieu fin octobre en gare de Schaerbeek, dans une rame de trois voitures T.E.E. C'était un peu normal!

ORGANIGRAMME



INFORMATIONS a publié, au cours de cette année, l'organigramme de la Direction Commerciale, document précieux pour nos lecteurs. La « commerciale » n'est qu'un département parmi les 7 directions de la Société des chemins de fer. Nous avons cru utile de reproduire ici l'organigramme d'ensemble et de donner quelques précisions sur la structure générale de la société.

La S.N.C.B., créée en 1926, est chargée de l'exploitation du réseau ferroviaire belge pour une durée de 75 ans. Elle doit fonctionner comme service public tout en appliquant des méthodes industrielles et commerciales.

Le pouvoir y est réparti entre différents organes dont nous donnons ici un aperçu.

L'Assemblée Générale des Actionnaires se compose de tous les titulaires ou porteurs d'actions ordinaires ou privilégiées. Les rapports annuels sont soumis à son approbation.

C'est le **Conseil d'Administration**, comptant 21 membres, qui gère la société. Le Ministre ayant les Chemins de Fer dans ses attributions en préside les réunions.

Le Roi nomme 18 des 21 membres en raison de leur compétence particulière surtout en ce qui concerne les problèmes de transport. Les trois autres membres sont nommés par le personnel.

Le Conseil d'Administration a reçu de larges pouvoirs qui lui permettent de gérer la Société et de remplir ses nombreuses obligations.

Le **Comité Permanent** se compose de six membres du Conseil d'Administration chargés de l'étude et de la préparation des problèmes à soumettre au Conseil. L'un des membres de ce Comité doit être un représentant du personnel.

Le **Collège des Commissaires** se compose de six membres absolument indépendants de la S.N.C.B. Ce Collège assure la surveillance de la Société.

Le **Directeur Général** est nommé par le Conseil d'Administration dont il ne fait pas partie.

Sous son autorité directe, le directeur de la Direction Générale traite les problèmes généraux.

De la même manière, les directeurs de 7 départements appelés Directions se répartissent les autres tâches.

Chaque Direction est chargée de la gestion d'un des grands secteurs de la S.N.C.B., à savoir:

- l'Exploitation,
- le Matériel et les Achats,
- la Voie,
- l'Electricité et la Signalisation,
- les Finances,
- le Personnel et les Services Sociaux,
- la Direction Commerciale.

Dans chaque secteur, nous trouvons:

1. les organes de direction;
2. les services régionaux ou groupes.

Les groupes sont au nombre de 8: Bruxelles, Anvers, Charleroi, Gand, Hasselt, Liège, Mons, Namur.

Chaque groupe comprend un certain nombre de sections ou d'arrondissements (sauf en ce qui concerne le service du matériel).

3. les services d'exécution. Les gares en constituent l'essentiel. Elles agissent sous l'autorité du groupe.

4. les services auxiliaires, ateliers et dépôts centraux, placés sous l'autorité immédiate des directions.

SERVICE 01
M. Poulet J.
Ingénieur en chef
Affaires générales
et coordination

SERVICE 02
M. Demanche M.
Inspecteur en chef
Service juridique

SERVICE 03
M. Degrez E.
Ingénieur en chef
adj. au directeur
Problèmes économiques
et informatique

DIRECTION GENERALE
DIRECTEUR
M. Adam A.

EXPLOITATION
Directeur
M. Marchal A.

SERVICE 11
M. Walewijns S.
Inspecteur en chef
Services généraux
et organisation

SERVICE 12
M. Squilbin R.
Ingénieur en chef
Mouvement voyageurs

SERVICE 13
M. Frenay P.
Ingénieur en chef
Mouvement
marchandises

SERVICE 14
M. Fransen P.
Ingénieur en chef
Problèmes techniques

SERVICE 15
Rationalisation et
automatisation

MATERIEL ET ACHATS
Directeur
M. Vanhee G.

SERVICE 21
M. Buret P.
Ingénieur en chef
adj. au directeur
Services généraux

SERVICE 22
M. Van Volden J.
Ingénieur en chef
Utilisation du matériel
de traction

SERVICE 23
M. Deprez G.
Ingénieur en chef
Matériel de transport

SERVICE 24
M. Suls K.
Ingénieur en chef
Entretien et réparation
du matériel de traction
Etude des motorisations

SERVICE 25
M. Boulanger S.
Ingénieur en chef
Etudes et laboratoires

SERVICE 26
M. Hance A.
M. Carlier J.
Ingénieurs en chef
Achats

VOIE
Directeur
M. Baeyens F.

SERVICE 31
M. Debaize O.
Ingénieur en chef
adj. au directeur
Secrétariat -
Organisation
Coordination - Contrôle

SERVICE 32
M. Stordiau P.
Ingénieur en chef
Voies (travaux
et entretien)
Outillage - Ateliers

SERVICE 33
M. Franssen L.
Ingénieur en chef
Ouvrages d'art

SERVICE 34
M. Bibauw T.
Ingénieur en chef
Bâtiments

SERVICE 35
M. Adam J.
Ingénieur en chef
Exécution grands
travaux
Etudes
suppression P.N.

SERVICE 36
M. Soete A.
Ingénieur en chef
Voies (constitution)
Installations diverses
Raccordements
Terrains - Police

CONSEIL D'ADMINISTRATION
M. LE MINISTRE D'ETAT
COMMUNICATIONS
PRESIDE

COMITE PERMANENT
PRESIDENT
M. DE SPOT J.

DIRECTEUR GENERAL
M. LATAIRE L.

STRATION
ES

NT

AL

FINANCES
Directeur
M. Bourdon P.

PERSONNEL ET
SERVICES SOCIAUX
Directeur
M. Arijns E.

DIRECTION
COMMERCIALE
Directeur
M. Weber R.

ELECTRICITE ET
SIGNALISATION
Directeur
M. Maenhaut L.

SERVICE 41
M. Deberdt M.
Ingénieur en chef
Contrôle des recettes

SERVICE 51
Affaires générales
Rémunérations
Recrutement

SERVICE 61
M. De Smet L.
Inspecteur en chef
adj. au directeur
Services généraux
Tarifs voyageurs

SERVICE 72
M. Piérard A.
Ingénieur en chef
Signalisation

SERVICE 42
M. Van de Velde J.
Inspecteur en chef
Comptabilité
Service financier

SERVICE 53
M. Frère G.
Inspecteur en chef
Sécurité sociale
et avantages sociaux

SERVICE 62
M. De Haeck F.
Inspecteur en chef
Tarifs wagons complets

SERVICE 73
M. Meyer E.
Ingénieur en chef
Electricité

SERVICE 54
Dr Bouckaert J.
Médecin en chef
adj. au directeur
Services médicaux

SERVICE 74
M. Mertens P.
Ingénieur en chef
Télécommunications

SERVICES 55 ET 56
Dr. Dufaux J.
Médecin en chef
Médecine collective
Affaires générales

SERVICE 75
M. De Geest L.
Ingénieur en chef
Approvisionnements
Laboratoire

SERVICE 43
M. Schoonjans P.
Ingénieur en chef
Statistiques et
prix de revient
Traitement de
l'information

SERVICE 63
M. Lokker C.
Inspecteur en chef
Tarifs envois de
détail (colis)
Organisation de
l'acquisition
du trafic

nouveau
symbole :
délai
garanti



Dans notre numéro 3 de cette année, nous annonçons l'organisation d'un nouveau mode d'acheminement des marchandises par chemin de fer: le régime du délai garanti.

Tout système doit avoir son symbole. Les services de publicité des réseaux concernés par le délai garanti se mirent donc au travail pour élaborer des projets.

Le Centre de Publicité de l'U.I.C. réunissait à Rome, en octobre dernier, les responsables de ces services. Parmi tous les projets apportés, le Centre a retenu celui qui présentaient les chemins de fer belges.

Un bon point, donc, pour Monsieur Pasture, auteur du symbole et dont nos lecteurs ont pu apprécier les créations à plusieurs reprises dans les pages de la présente revue.

L'auteur apportait à son graphisme les justifications suivantes: association du temps, délai (cadran horaire) et du G de garanti fermant le tout; la synthèse s'inscrit dans une forme ronde qui suggère la roue, le mouvement.

Le Centre de Publicité y a apprécié en outre l'absence de toute indication d'heure ou de délai précis exprimé en heures.



MASJUS 6517

Direct pour la neige.

*Avec le Ski Express
vers la Suisse.**

Cette année encore au départ de Bruxelles, un **train direct** de nuit vous mènera aux sports d'hiver en Suisse. Il vous déposera le lendemain matin à Montreux, Sion, Sierre ou Coire à proximité immédiate de votre station de ski préférée. L'Alpina Express circule de décembre à avril, avec départ de Bruxelles le vendredi soir et retour vers Bruxelles le samedi soir. WL, couchettes 2^e classe et places « assises » 1^e et 2^e classe. Premier départ le 20.12.1972. Pour tous renseignements, adressez-vous à votre agence de voyages ou à une gare SNCB.

* Des trains directs « sports d'hiver » vous mènent également en Suisse italienne, en France, en Autriche et en Italie.



TERRAINS DISPONIBLES

Le représentant commercial de la S.N.C.B. à Bruges porte à notre connaissance l'existence de terrains industriels disponibles dans sa circonscription.

Aarsele	4.000 m ² (400 m x 10 m) près de la cour à marchandises.
Ardoioie-Koolskamp	un terrain de 5.800 m ² .
Adinkerke	1. 3 parcelles aux dimensions suivantes: 200 x 30; 150 x 20; 250 x 35. Ces terrains ne peuvent être raccordés au réseau belge sans frais importants. 2. Une autre parcelle, de 400 x 12 m, raccordable, est aussi disponible.
Bruges	un terrain de 8.000 m ² .
Handzame	deux terrains de 1.000 et 1.500 m ² non raccordables sans frais importants.
Lichtervelde	300 m de terrain sur 9 mètres de large, entre la route et la cour à marchandises. Raccordé. 10.000 m ² . Raccordé.
Kortemark	3.500 m ² en bord de route.
Lissewege	8.000 m ² ; non raccordable sans frais importants; situé en bord de route.
Maldegem	5.000 m ² ; raccordable.
Ostende	800 m x 28 m; raccordable.
Furnes	deux terrains raccordés de 1.700 et 2.700 m ² sur l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises.
Pittem	

Sauf mention contraire, ces terrains sont situés à proximité des gares et ne sont pas raccordés au réseau. En plus, ils sont accessibles par la route.

Toutes informations complémentaires peuvent être obtenues auprès de

Monsieur VAN CLEYNENBREUGEL
Représentant commercial S.N.C.B.
Stationsplein,
8000 BRUGGE
Tél. 050/369.97

NOUVELLE ADRESSE

Dans le courant du mois de janvier, l'agence commerciale S.N.C.B. à Courtrai sera transférée; sa nouvelle adresse:

ONZE LIEVE VROUWESTRAAT 9
8500 COURTRAI
(près de la Grand-Place)
Tél.: 056/200.49



BIENVENUE

Dans notre numéro précédent, nous annonçons la nomination de Monsieur D'Hont au poste de représentant de la S.N.C.B. à Rotterdam.

Au même moment, la représentation commerciale des N.S. (chemins de fer néerlandais) pour la Belgique, le Luxembourg et la France changeait de visage. Après 8 années de service à Bruxelles, Monsieur Buijinck, nous laissant le regret de sa compétence souriante et aimable, abandonne son bureau de directeur à Monsieur LUCAS, auparavant représentant commercial N.S. à Rotterdam. En souhaitant la bienvenue à Monsieur Lucas, nous formons le vœu qu'il trouve chez nous de nombreuses occasions de mettre à profit sa solide expérience de représentant commercial.

Rappelons l'adresse:

Représentation commerciale des N.S.
Boulevard de l'Impératrice 66
1000 BRUXELLES

votre remorque

prend le train!

Les wagons kangourou sont spécialement conçus pour le transport de vos remorques routières.

A la sécurité, ils allient la rapidité d'un transport combiné par route et par fer. Voie libre sur toute la ligne, mobilité du camion semi-remorque, économie de personnel sur l'essentiel du trajet, trois atouts à mettre dans votre jeu.

Embarquement à Bruxelles ouest, Anvers schijnpoort, Charleroi sud quais, Liège-Bressoux terminal, pour la France et l'Italie.

Pour tous renseignements:

T.R.W. s.a.

Rue Vandepereboom,
1080 Bruxelles
Tél.: 02/25.62.51,
téléx: 24.829

Photos:
F. Putman - Bruxelles
G. Delise - Bruxelles

Rédaction:
rue de France 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2299

Conception:
P. Funken - Bruxelles.

Imprimerie:
s.a. Omega - Anvers.

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

Editeur responsable:
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

Toute bonne revue donne, en fin d'année, le sommaire général des numéros parus dans les douze mois. Nous ne voulons pas faillir à cette règle.

EN 72 INFORMATIONS

...a visité plusieurs entreprises:

- N 1 B.A.S.F. à Schaerbeek - p 2
- N 3 C.C.C. à Harmignies - p 2
- N 3 Caterpillar à Gosselies - p 8
- Société Wagner à Jumet
- N 4 Euro-Silo à Gand - p 4
- N 4 Glucoseries Réunies à Alost - p 6
- N 4 Socol à Lincet - p 10
- N 5 Le train contre la montre - p 2

Aussi les deux pages présentes sont-elles consacrées au classement par centres d'intérêt des articles parus dans les cinq derniers numéros: visites d'entreprises, reportages divers, reproduction d'interviews et conférences, secteur des horaires et tarifs, éléments typiquement ferroviaires, y compris la containerisation et le parc de wagons, tourisme, réseaux étrangers...

Plutôt que de nous limiter aux seuls titres des articles, nous avons tenté de résumer en peu de mots le contenu de ces derniers.

La lecture du sommaire vous en sera facilitée. Vous trouverez par exemple: N 3 Extension de la convention Europ - p 10. Cela signifie que dans notre numéro 3, à la page 10, on trouvait des informations relatives à l'extension du parc de wagons concernés par la convention Europ.

...a visité aussi:

- N 2 Salon du Bâtiment - p 18
- N 4 Le marché fruitier à Bruxelles T.T. - p 7

...a reproduit les interviews et conférences de:

- N 1 Sir Richard March, président des Chemins de fer britanniques, à propos du Marché Commun - p 6
- N 2 Syndicat des cheminots allemands, à propos de la Pollution - p 2
- N 3 Monsieur Adam, directeur à la S.N.C.B., à propos de la Pollution - p 16
- N 2 Monsieur Delwaide, à propos du port d'Anvers - p 5
- N 2 Monsieur Herremans, représentant commercial S.N.C.B. à Anvers, à propos du port - p 6

...s'est penché sur les tarifs, horaires, problèmes douaniers:

- N 1 Système T.E.W. - p 10
- N 1 Dédouanement dans les gares françaises - p 11
- N 3 Addendum au précédent - p 18
- N 3 Régime du délai garanti - p 12
- N 3 Liaisons nouvelles pour voyageurs - p 14
- N 3 Taxation des bagages en service international - p 18
- N 4 Colis postaux C.E.L. pour la Grande-Bretagne - p 18
- N 4 Réductions consenties aux enfants - p 18
- N 4 Régime accéléré en France - p 18
- N 4 L.I.M. - p 14
- N 4 Lettres de voiture internationales - p 14
- N 4 Accord Autriche-C.E.E. - p 18
- N 5 Intercity - p 4

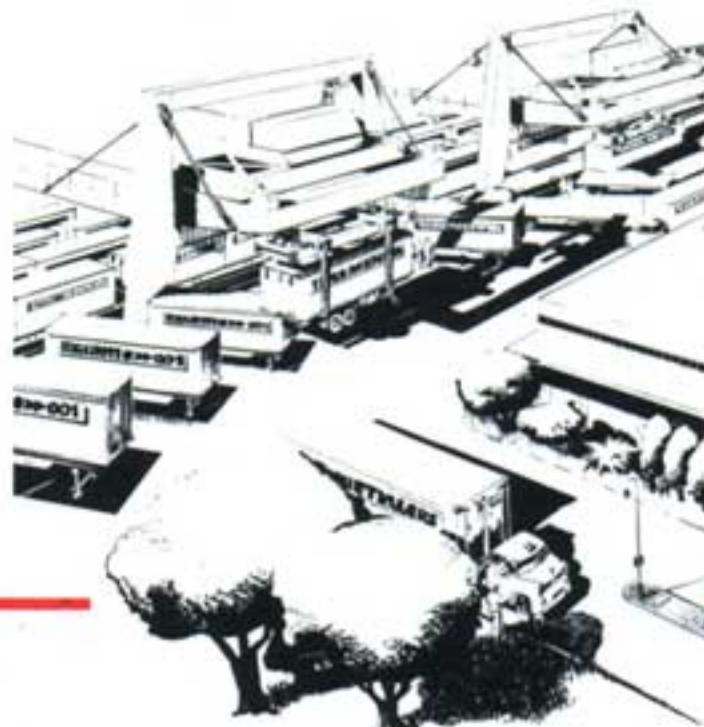
...a parlé du parc de wagons:

- N 1 Brochure descriptive - p 10
- N 2 Nouvelles unités - p 23
- N 3 Extension de la convention Europ - p 10
- N 4 Fiche technique pour la construction et l'utilisation des engins de manœuvre - p 18



...a suivi de près les problèmes de containerisation:

- N 1 Bulletin Intercontainer N° 1 - p 13
- N 3 Bulletin Intercontainer N° 2 - p 18
- N 2 Location de containers - p 22
- N 2 Extension du terminal d'Anvers - p 8
- N 4 Chaîne du froid Afrique-Europe - p 18



...vous a tenus au courant de la vie des chemins de fer:

- N 3 Palettisation - p 6
- N 1 Record de trafic - p 12
- N 2 Terrains disponibles - p 23
- N 4 Terrains disponibles - p 18
- N 5 Terrains disponibles - p 9
- N 2 Nominations à la Direction Commerciale - p 22
- N 4 Nomination à Rotterdam - p 18
- N 5 Nomination à Bruxelles - p 9
- N 2 Organigramme de la Direction Commerciale - p 12
- N 5 Organigramme général de la S.N.C.B. - p 6
- N 3 Relations radio avec les trains - p 19
- N 3 Salles d'exposition à louer - p 18
- N 1 Fréquentation des gares bruxelloises - p 5
- N 4 Transport exceptionnel à Marcinelle - p 13
- N 3 Mécanisation de la facturation - p 5
- N 5 Nouveau symbole délai garanti - p 8
- N 5 Prix UIC 1972 - p 5



...vous a proposé 100 idées de tourisme ferroviaire:

- N 1 Europabus - p 14
- N 1 Vacances d'été - p 15
- N 2 Tourisme social et d'entreprise - p 10
- N 2 Train de nuit - p 14
- N 4 Vacances d'hiver - p 17
- N 4 Salon d'accueil à Bruxelles Midi - p 2
- N 5 Intercity - p 4



...n'a pas oublié les réseaux étrangers:

- N 2 Japon, U.S.A., Grande-Bretagne, Allemagne - p 20
- N 3 Europe - p 15
- N 4 Eurailpass - réseaux européens - p 18



...a envisagé divers problèmes:

- N 1 Taxes de roulage - p 9
- N 4 Marché des céréales - p 3



agenda 1973

«TRAINS D'AFFAIRES»

Les chemins de fer belges se font un plaisir de vous envoyer ci-joint, avec leurs meilleurs vœux pour 1973, leur nouvel agenda.

Celui-ci comporte, à l'intérieur de la couverture de plastique, deux pochettes destinées à recevoir:

- à l'avant, la brochure déjà bien connue «Nos meilleurs trains» contenant une sélection d'horaires de trains intérieurs, et qui a été envoyée à nos lecteurs au début de cette année;
- à l'arrière, la nouvelle brochure horaire «Trains d'affaires».

Cette dernière, éditée pour la première fois, vise à donner aux gens d'affaires, les horaires des meilleurs trains en service international et de leurs correspondances en terri-

toire étranger. C'est ainsi que pour l'Allemagne, ces horaires ne mentionnent que des trains TEE ou ceux du nouveau réseau Intercity.

Nous n'avons pu donner dans cette édition que les horaires vers la France et l'Allemagne ainsi qu'un tableau de tous les wagons-lits directs au départ de la Belgique. Ce contenu sera complété dans les éditions ultérieures.

Nous ne doutons pas que le nouvel agenda et ses annexes ne rendent d'utiles services à notre clientèle de gens d'affaires.

La brochure «Trains d'Affaires» paraîtra deux fois par an, lors des renouvellements des horaires, à fin mai et à fin septembre. Nous vous en assurerons le service régulier par l'intermédiaire d'Informations SNCB.

Le ski, c'est l'affaire du train

