

inFORMATIONS S.N.C.B

BULLETIN DE
LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS
DE FER BELGES

PERIODIQUE BIMESTRIEL
AVRIL

ⓑ

2/73



Il ne manque pas de secteurs économiques où les chemins de fer apportent leur contribution de transporteur polyvalent.

On nous signalait, voilà quelques semaines, le passage au terminal Interferry d'Anvers, d'un container un peu spécial. Venu de Grande-Bretagne, destiné à une firme autrichienne, il contenait un ordinateur. Vous avez bien lu: un container qui valait, à ce moment, quelque quarante millions de nos francs. On imagine sans peine les soins dont expéditeur, transporteur et destinataire ont entouré ce „colis" pas ordinaire.

Mêmes soins et même intérêt depuis le 26 février, à propos du train exposition qui fait halte dans 21 gares belges. La société Philips-Electrologica y présente, dans deux voitures spécialement aménagées, sa gamme d'ordinateurs de bureau. C'est la première fois que les chemins de fer prêtent leur concours à une telle opération. Gageons que celle-ci remporte auprès du public spécialisé le même intérêt que, dans l'avenir, d'autres expositions, d'un caractère différent, pourraient susciter auprès d'un public moins spécialisé. Voilà une formule nouvelle, capable de toucher un public très large, et, sans doute, très attentif.



SOMMAIRE



EQUIPEMENT

T.R.W.
p 3, 4, 5



ENTREPRISE

Train Philips
p 6, 7
Transport
d'animaux vivants
p 8, 9



TOURISME

Eté 73, p 11
Europabus, p 11
Tourisme social
p 12



NOUVELLES B

Organigramme
direction commerciale
p 14, 15



DES REMORQUES ROUTIERES QUI PRENNENT LE TRAIN



Wagon Kangourou.

Wagon poche.

Deux termes courants en gare de Bruxelles-Ouest. Deux termes que nos lecteurs connaissent déjà et qui prennent une importance croissante dans les milieux de transport.

Le transport combiné a vu le jour pendant la dernière guerre. En un peu plus de vingt ans, la technique s'est développée, apportant toujours de nouveaux avantages. Qu'il s'agisse de remorques construites spécialement pour être chargées sur des wagons plats, tout en respectant le gabarit ferroviaire international; que l'on charge sur wagons plats des caisses de semi-remorques à bogie amovible; que l'on utilise — et nous touchons là les procédés en vigueur pour la Belgique — des wagons kangourou ou „poche”, les routiers disposent d'un système de transport sur grandes distances à tous égards avantageux.

En effet, le transport combiné rail-route, organisé par la société T.R.W., est une solution au problème des déplacements rapides à grande distance, d'autant plus intéressant qu'il préserve le service „porte-à-porte” qui, lui, caractérise le transport routier. Il laisse aux transporteurs toute leur autonomie en les dégageant de tout souci sur les longs parcours. Le trafic s'est à ce point développé qu'à l'heure actuelle, des trains complets chargés de semi-remorques circulent chaque jour sur de grandes relations internationales. Dans le numéro de septembre 1970, Informations S.N.C.B. a dévoilé chaque face du transport combiné, tant au point de vue technique qu'en ce qui concerne les aspects commerciaux. Nos lecteurs peuvent se reporter à cette relation détaillée.



De la même manière, l'heure de départ est fixée exceptionnellement, le samedi à

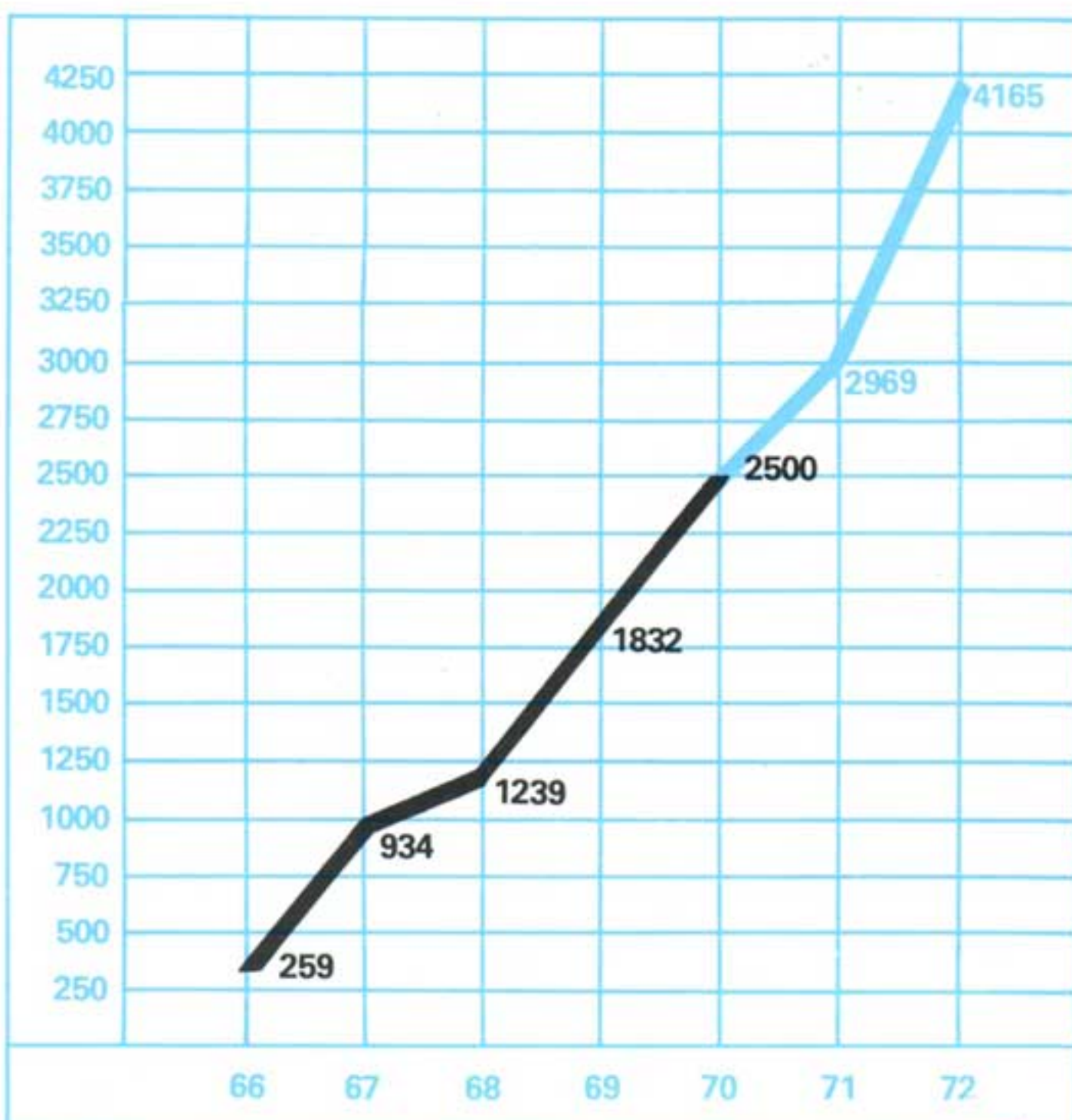
Bordeaux:	20.00
Lyon:	15.00
Marseille:	16.30
Toulouse:	19.30
Novare:	12.45
Milan:	12.45



	jour	départ		jour	arrivée
Anvers	A	18.00			
Bruxelles	A	18.30			
Charleroi	A	18.30			
Liège	A	18.30	Novare	C	8.00
			Milan	C	9.00
			Rome	D	8.00
Novare	B	20.45			
Milan	B	20.15			
Rome	A	20.00	Anvers	D	7.30
			Bruxelles	D	7.30
			Charleroi	D	7.30
			Liège	D	7.30
			Rotterdam	D	8.00



Nombre de remorques transportées par an. Les chiffres parlent clairement; sans commentaire.





Depuis le 26 février dernier, Philips-Electrologica organise, en collaboration avec la S.N.C.B., une exposition itinérante d'ordinateurs de bureau Philips P 350 et de matériel d'informatique pour la prise de données. C'est la première fois qu'un train spécial est formé en Belgique pour une présentation itinérante de matériel. L'exposition dure deux mois et l'itinéraire couvre toute la Belgique et le Grand Duché de Luxembourg; le train s'arrête dans 21 gares et, selon leur importance, y reste de 1 à 3 jours.

Gestion moderne.

Philips-Electrologica accorde un intérêt particulier aux contacts étroits avec les utilisateurs potentiels de son matériel. La gamme très large de ses ordinateurs de bureau s'adresse tant aux petites et moyennes entreprises qu'aux plus grandes soucieuses d'une décentralisation administrative. C'est la raison pour laquelle Philips-Electrologica a voulu toucher chez elles toutes les firmes pouvant être intéressées par son matériel.

Deux wagons spécialement réservés aux ordinateurs de bureau présentent toute la gamme du matériel.

Un non-initié se rend difficilement compte des travaux pris en charge par ces ordinateurs de bureau. C'est pourquoi le constructeur présente les applications choisies dans la clientèle existante et qui se rapportent à des travaux de facturation, de comptabilité, de salaires et de gestion des stocks.

La série d'ordinateurs P 350.

P 351.

Ces ordinateurs, de la taille d'un bureau de dactylo, traitent à la vitesse électronique les données enregistrées au clavier pour la réalisation des factures et des comptes historiques des clients et de la comptabilité. Ils sont conçus pour remplacer les systèmes manuels ainsi que les machines comptables et facturières.

P 352 — P 356.

Ces ordinateurs possèdent une très large gamme d'application. Ils intègrent en un seul cycle de travail différentes opérations comptables ayant une liaison entre elles, telles que la facturation réalisée simultanément à la mise à jour des comptes clients et à l'édition des journaux de vente. Ce type d'intégration horizontale élimine les répétitions d'informations et réduit le temps d'exécution tout en apportant des résultats immédiats et imprimés en clair.

P 354 — P 358.

Ces ordinateurs procurent à l'utilisateur un moyen de gestion économique de ses enregistrements. Il s'agit de l'utilisation des comptes à piste magnétique pour tous les traitements nécessitant un „historique“ complet, entre autres les comptes clients, les comptes de stock, les comptes individuels des salariés. Ces mémoires auxiliaires externes automatisent l'information et éliminent la répétition des enregistrements fixes tels que nom et adresse des clients, nom et conditions de vente des articles.

De plus, ils actualisent en permanence toutes les données statistiques de la clientèle, dont on peut tirer une situation, à tout moment, sans frais supplémentaires.

Les périphériques.

Dans le but d'accélérer encore le traitement des informations, la série des ordinateurs P 350 peut se relier à des périphériques d'entrée et de sortie. Citons les cartes et bandes perforées, les disques magnétiques et les liaisons comme terminal intelligent d'un ensemble plus puissant.

L'accélération de l'impression peut se réaliser par une imprimante rapide annexée à la console.

Bibliothèque de programmes.

Ayant rencontré les problèmes de quelque 1.000 utilisateurs, Philips-Electrologica a créé après un effort de standardisation, une bibliothèque des applications devenues „classiques“.

Le „software“ ainsi créé est mis à la disposition des nouveaux utilisateurs, en leur donnant la possibilité de procéder à des mises au point spécifiques à leur cas.

Succès croissant des ordinateurs de bureau.

Ce type de matériel rencontre un intérêt majeur de la part des dirigeants d'entreprises. En effet, il permet une meilleure maîtrise de la gestion tout en gardant au système le principe d'autonomie. Il ouvre la voie aux techniques évoluées de l'informatique en respectant la personnalité de l'entreprise.

Sa manipulation est simple et est confiée au personnel administratif de l'entreprise. Le constructeur a d'ailleurs conçu des cours de formation destinés aux futurs opérateurs et programmeurs recrutés parmi les employés de l'utilisateur.

La série des encodeuses X 1100.

Depuis le début de 1970, Philips Data Systems a pris place dans le domaine de la collecte des données, destinée aux grandes configurations d'ordinateurs.

Cette série fut lancée, à l'origine, pour remplacer les activités centrales de perforation, mais très vite l'importance d'une unité décentralisée se manifesta. L'existence de facilités de télétransmission accentua davantage encore cette orientation de décentralisation. Un nouveau champ d'application fut donc créé: la saisie des données et l'interprétation locale, liées à un traitement central.

La démonstration de l'appareillage utilisé pour une telle application a lieu dans le train-exposition. En application réelle, une liaison est établie par ligne téléphonique à un centre d'ordinateurs pour l'échange des données. Les résultats obtenus sont imprimés sur place.

Ce faisant, l'autonomie d'une entreprise est garantie pour un prix de revient modéré.

OFFICE COMPUTER



1

2

3

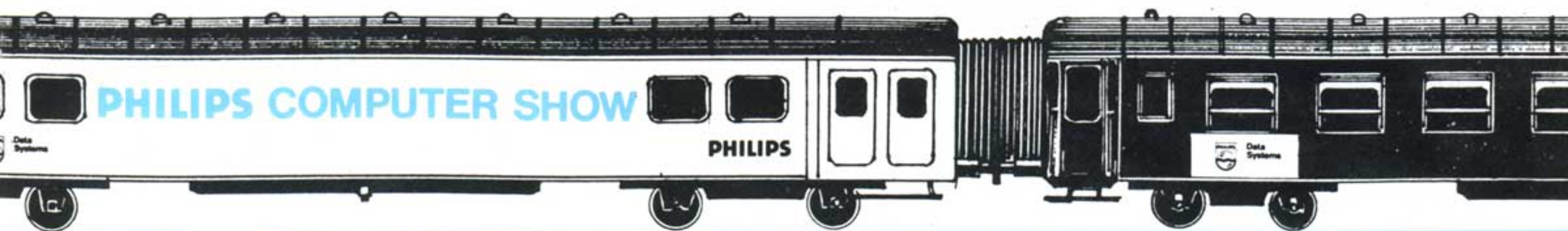
4

1. Heure H moins 1. Voiture vide... ou presque. Le personnel de Philips-Electrologica termine les préparatifs.

2. Les premiers visiteurs: des étudiants. La génération montante de la comptabilité s'initie à l'informatique.

3. L'exposition est ouverte depuis une heure seulement et les délégués de Philips-Electrologica ont déjà vu défiler du monde. Sur le P 352, une employée prépare des documents explicatifs.

4. Peu de place dans un bureau, un travail précis, rapide, exact... Les meilleurs arguments de l'exposant.



Une part active.

Comme certains réseaux voisins l'ont déjà fait dans des cas semblables, la S.N.C.B. a prêté son concours à cette opération. Le service du matériel a fourni et aménagé deux voitures pour en faire des „salles d'exposition". Le service de l'exploitation, en accord avec l'exposant, a pris toutes les mesures pour respecter un timing précis et assurer, dans les gares, la sécurité de l'exposition et de ses visiteurs. Chaque visiteur, d'ailleurs, invité directement par Philips-Electrologica, obtient des conditions avantageuses de transport et d'accès aux gares où le train s'est arrêté. Mille autres détails ont encore été réglés par le service commercial.

Les chemins de fer belges ont donc mis leur dynamisme au service de la publicité. Plutôt que de déplacer un public sans doute fort occupé, l'exposant, grâce à la formule itinérante, a accompli la démarche inverse.

Aujourd'hui, l'imagination a le champ libre. On peut envisager toutes les formes d'expositions itinérantes, du „salon publicitaire" à l'exposition d'art. Et l'on peut supposer que dans l'avenir, des trains du même genre s'adresseront à un public très large: particuliers, entreprises, écoles, groupes divers... Le chemin de fer pourra donc être présent — et d'une manière plus particulière encore — dans le vie économique et culturelle du pays.

Le train Philips Computer Show fait donc arrêt dans 21 gares. Deux voitures peintes aux couleurs de la firme ont été transformées en hall d'exposition. On peut y voir les ordinateurs que nous venons de décrire et assister aux démonstrations entre 9 et 18 heures.

Une voiture-bar complète l'ensemble, où les intéressés peuvent, dans une ambiance détendue, étudier les problèmes spécifiques de leur entreprise et découvrir les solutions que proposent les spécialistes en organisation de Philips-Electrologica.

des porcs belges pour

Si vous passez vos vacances en Italie, si un soir, à l'hôtel, vous commandez un plat à base de porc, peut-être mangerez-vous un produit belge!

En effet, notre papays exporte vers la botte transalpine bon nombre de ces animaux dodus. Pas des petits cochons roses, non! De solides bêtes sélectionnées par l'exportateur en fonction de leur poids: de 115 à 180 kilos.



Depuis novembre 1970, certaines gares françaises envoyaient en direction de Modane de pleins wagons d'animaux vivants.

Les porcs belges partaient aussi vers l'Italie, mais leur trajet présentait quelques problèmes. De l'élevage, on les transportait par camion à Lendeledé où ils subissaient un premier contrôle vétérinaire. De nouveau, on les chargeait dans ces camions grillagés pour prendre, cette fois, la direction de la douane. Arrêt à Mouscron pour contrôle. Puis nouveau départ vers Tourcoing où l'on procédait au transbordement des animaux dans des wagons couverts de grande capacité au préalable équipés d'une litière adéquate. Et recontrôle!

On le voit, les opérations se multipliaient et les risques de contamination, de maladie, de mort étaient grands.

Depuis quelques mois, la S.N.C.B. est entrée dans le jeu. Elle pouvait apporter à l'organisation de ce trafic quelques améliorations notables. Si les formalités administratives étaient aliénantes dans le passé, le transport par fer contribue à les simplifier: un seul contrôle sanitaire au départ, un contrôle douanier unique avant le passage en France; les opérations de chargement y ont aussi gagné: ayant quitté l'élevage en camions, les animaux sont transbordés une seule fois: de camion à wagon. Et jusqu'au terme du voyage, ils occuperont le même véhicule.

La formule apporte donc un avantage très sensible lorsqu'on calcule le prix de transport: l'embarquement immédiat dans les wagons élimine les délais importants d'immobilisation du personnel et des camions pendant les contrôles.

La solution „fer” était donc avantageuse à tous égards.

Mais de quelle gare lancer ce trafic?

La situation géographique des centres d'élevage n'offrait pas d'alternative: il fallait trouver dans la région de Courtrai la gare présentant les meilleures conditions de travail. A Lendeledé, St.-Katharina, Heule et Lauwe, on préféra Marke, dont les 175 mètres de voie permettent le chargement d'une rame de 10 wagons et où l'absence de trafic régulier présente quelques avantages notoires.

De fait, Marke est une toute petite gare où s'arrête, toutes les heures (ou presque) un train roulant vers Courtrai ou venant de cette gare importante pour aller longer la frontière française par Mouscron et refermer la boucle en direction de Tournai. En ce qui concerne les marchandises, on n'enregistre plus d'autre trafic. De ce fait, le chargement ne doit suivre d'autre horaire que celui du départ; voilà sans conteste un argument positif lorsqu'il s'agit d'animaux vivants.

En outre, Marke, à trois kilomètres de Courtrai, est reliée à la gare de formation comme par un raccordement de particulier. Enfin, il faut encore tenir compte de la proximité d'un réseau routier fort pratique: routes nationales de Courtrai à Ypres et à Bruges, autoroute E3, et bientôt, routes rapides de Courtrai à Furnes et à Zeebrugues. La remarque est importante: la gare de départ tient lieu de centre de regroupement, les éleveurs étant établis dans cette même région.

l'Italie

Par exemple...

Conditions réunies, accord passé, Marke est donc aujourd'hui la „rampe de lancement“ des trains d'animaux vivants destinés à l'Italie.

Nous sommes allés, un mercredi de mars, voir sur place comment s'organise le transport. A notre arrivée, trois wagons attendaient, sur une voie en cul de sac, l'arrivée de leur chargement. Dans l'un d'entre eux, quelques porcs dormaient déjà sur la litière de sable épandu sur le plancher. Les wagons de type Gas ont une surface de chargement de 40 m². Cela convient très bien pour le transport de quelque 80 bêtes. Quinze heures: deux camions arrivent, où les animaux sont répartis en deux étages. Le transporteur gare le véhicule le dos au wagon et abaisse, à hauteur de plancher, une passerelle flanquée de deux garde-fous.

Ouverture des portes. Les porcs ne semblent pas conscients d'une nouvelle liberté. Il faut aller les déloger, les tirer de leur sommeil, bousculer les réticents. Si notre journal possédait un moyen de reproduction du son, la relation serait plus saisissante: les animaux rechignent, protestent, crient, et c'est tout à peine si le camionneur ne doit pas crier plus fort qu'eux pour qu'ils prennent le chemin du wagon.

Le chargement de 160 porcs environ dure une vingtaine de minutes. On ferme les portes, on remplit les papiers. Bon à rouler. Une motrice vient ébranler les wagons pour les conduire à Courtrai-formation. Là, un vétérinaire procédera au contrôle sanitaire avant que les portes ne se ferment définitivement sur les quelque 30 à 35 tonnes de jambons, côtelettes, lard et pieds de porc encore vivants.

Il est 17 heures 50. Au centre de formation, on a placé les wagons dans un train complet qui peut alors prendre le départ en direction de Mouscron. Là, contrôle douanier. Tout le train y passe. Lors des premiers envois, ce contrôle était effectué à Courtrai même. Quelques problèmes de déplacement ont fait changer d'optique.

La frontière est passée, les wagons belges atteignent Tourcoing. Une nouvelle fois, on va les placer différemment selon leur destination. Nos trois wagons chargés de porcs prennent place dans un train qui, à 20 heures 02, partira pour Modane.

Deuxième jour: aux portes de l'Italie, douaniers et vétérinaires entrent une nouvelle fois en action. Il est 15 heures 42; tampons et certificats s'ajoutent aux documents qui accompagnaient les wagons depuis la frontière belge. De Modane, les wagons partent vers leur destination finale, et l'on peut compter que le vendredi, c'est-à-dire le troisième jour, on dépecera les porcs belges dans un quelconque abattoir italien.

Les premiers chargements du genre ont quitté la Belgique en septembre 72. En juillet, déjà, tout était prêt, mais pendant une partie de l'été, le trafic est suspendu: la chaleur particulièrement forte ferait courir de plus grands risques au chargement. Pendant six mois, on a expédié en Italie 279 wagons chargés de porcs. La moyenne s'établit donc à 46 wagons par mois. En fait, cette moyenne est bien plus proche de 50, et dépasserait même ce chiffre si la récente crise monétaire n'avait mis un frein aux expéditions du mois de février.

Voilà donc un trafic qui rend un peu de vie à la gare de Marke, entre la Lys et le bourg. Un trafic qui fait honneur au pays, car — il faut bien l'avouer — nous avons trouvé ces cochons bien propres!



*Deux camions, 160 porcs vivants.
Tout est prêt
pour le chargement.*

*Dans le wagon fermé,
la litière de sable
attend les occupants.*

*Le pont est presque franchi.
Dans un moment,
ce sera le long voyage.*





INTERCONTAINER

Société Coopérative R. C. BRUXELLES 34 25 46
Direction générale, CH - 4010 BASEL, Hirschgässlein 11
Téléphone (061) 22 25 25 Télex 62 296

**BULLETIN DE REMISE
ÜBERGABESCHEIN
TRANSFER NOTE**

<p>1) Raison sociale et adresse du commettant (expéditeur) Firma und Adresse des Auftraggebers (Absenders) Name and address of principal (sender)</p>	<p>4) Gare expéditrice / Chantier ou embranchement particulier Versandbahnhof / Bereitstellungsplatz oder Gleisanschluss Sending station / Loading point or private siding</p>
<p>2) Raison sociale et adresse du réceptionnaire (destinataire) Firma und Adresse des Empfängers Name and address of receiver (consignee)</p>	<p>5) Conditions de remise - Übergabebedingungen - Conditions of acceptance</p> <p><input type="checkbox"/> sur wagon / auf Wagen / on wagon <input type="checkbox"/> sur parking / auf Abstellplatz / on ground <input type="checkbox"/> sur camion / auf LKW / on road vehicle</p> <p><input type="checkbox"/> Enlèvement par camion à l'adresse suivante Abholung mit LKW bei folgender Adresse Collection by road vehicle from following address</p>
<p>3) Facture à adresser à (voir remarque case 44) Rechnung senden an (Hinweis Feld 44 beachten) Invoice to be sent to (see note in section 44)</p>	<p>6) Gare destinataire / Chantier ou embranchement particulier Bestimmungsbahnhof / Bereitstellungspl. oder Gleisanschl. Destination station / Unloading point or private siding</p>
<p>8) Pièces annexées - Beilagen - Accompanying documents</p>	<p>7) Conditions de livraison - Auslieferbedingungen - Conditions of delivery</p> <p><input type="checkbox"/> sur wagon / auf Wagen / on wagon <input type="checkbox"/> sur parking / auf Abstellplatz / on ground <input type="checkbox"/> sur camion / auf LKW / on road vehicle</p> <p><input type="checkbox"/> Livraison par camion à l'adresse suivante Zustellung mit LKW an folgende Adresse Delivery by road vehicle to following address</p> <p>9) Instructions relatives au transport - Anweisungen, die den Transport betreffen - Instructions concerning the consignment</p>

CONTAINERS

12)	13) Marque Zeichen Owner's code	14) Numéro Nummer Number	15) Imm Imm Reg	16) Longueur Länge Length	17) Largeur Breite Breadth	18) Hauteur Höhe Height	19) Désignation de la marchandise Bezeichnung des Gutes Description of goods	Poids - Gewicht - Weight			23) Scellés Siegel Seals
								20) Tare Tara Tare	21) Contenu Inhalt Contents	22) Brut Brutto Gross	
1											
2											
3											
4											
5											

24) Je déclare avoir pris connaissance des Conditions Générales de la Société Intercontainer et les accepter.
Ich erkläre, von den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Intercontainer Kenntnis genommen zu haben, und nehme sie an.
I declare that I am aware of the General Conditions of Intercontainer, and that I accept them.

Date et visa du commettant - Datum und Unterschrift des Auftraggebers - Date and signature of principal

30) 31) Expédition - Versand

Numeros des wagons utilisés
Nummer der verwendeten
Number of used

39) Obs:

41) Date d'ac
Annahme
Date of ac

43) Date et visa du réceptionnaire
Datum und Unterschrift des Empfängers
Date and signature of receiver

Intercontainer
Stamp or signature

es on arrival
Justifications
Begründung
Reasons

Total
Summe
Total

Les lecteurs ont peut-être cherché, dans notre précédente livraison, la reproduction du bulletin de remise des containers... La place nous a manqué!

Voici donc ce nouveau document, utilisé par Interleary depuis le 1^{er} avril. Les expéditeurs peuvent l'obtenir auprès de cette firme.

Notons que la partie inférieure, cernée d'une ligne grasse, est réservée au chemin de fer.

Important! All charges are invoiced to the payer indicated in section 3. This may only be sender (section 1) or consignee (section 2). In the event of the designated payer failing to pay, charges will be invoiced to the sender (General Conditions Art. 21).

Wichtiger Hinweis! Alle Kosten gehen zu Lasten des in Feld 3 bezeichneten Frachtzahlers. Dies kann nur der Auftraggeber (Feld 1) oder der Empfänger (Feld 2) sein. Können die Kosten bei dem vom Auftraggeber bezeichneten Frachtzahler nicht eingetrieben werden, werden Sie dem Auftraggeber in Rechnung gestellt (Allg. Geschäftsbedingungen Art. 21).

Remarque importante! Tous les frais sont facturés au débiteur désigné dans la case 3. Celui-ci ne peut être que le commettant (case 1) ou le réceptionnaire (case 2). En cas de défaillance du débiteur désigné par le commettant, les frais sont facturés à ce commettant (Art. 21 des Conditions Générales).

1



Europabus existe depuis plus de 20 ans. Son réseau touristique (exploité par les chemins de fer européens) n'a cessé de se développer, lançant même des tentacules vers le Maroc et le Proche-Orient. Le programme 73 est paru. Nos lecteurs l'ont trouvé encarté dans notre précédente livraison.

Nous y revenons pour attirer l'attention sur un voyage au départ de la Belgique et trois autres, que le programme belge ne reprend pas.

Belgique

Europabus ne se borne pas aux services routiers par car. Dans le programme, on trouve aussi des voyages combinés „car + train“ avec séjour libre de 3 ou 4 jours à Paris. Départ en train et retour en car ou inversement. Il s'agit là d'un „tour complet“ puisque le prix forfaitaire comprend les transports en car et en train, le logement et le petit déjeuner dans un hôtel A**, les taxes et le service. Et cela au départ de toute gare belge.

Hors programme Belge

Notons au passage trois nouveautés:

— deux nouvelles lignes d'abord: Munich - Salzburg - Vienne - Budapest, et Vienne - Piastany - Trenc. Teplice (station thermale tchécoslovaque).

— Un circuit, également, qui fait le tour des châteaux et monuments de l'Île de France et de Touraine en deux jours: Paris, Versailles, Fontainebleau, Blois, Chambord, Amboise, Chenonceau, Azay-le-Rideau, Tours, Chartres.

Renseignements dans les gares importantes et les agences de voyage accréditées.

été 73

**RAILTOUR
F.T.S.**

Dans trois mois, les vacances!

Déjà, vous y pensez, vous les organisez, en homme prudent, avant que les hôtels affichent „complet“, que toutes les places soient réservées dans les trains internationaux qui vous intéressent.

Et vous avez le choix. Vacances libres, où vous avez tout organisé vous-même; départ en voiture, pour de longues étapes fatigantes; voyage relax en autocouchettes, pour excursionner; „tout-compris“, logement, nourriture, visites, de telle sorte que vous partiez l'esprit libre...

Les grossistes du „tout-compris“, Railtour et F.T.S., ont une fois de plus remué ciel et terre pour offrir à leurs clients les meilleures conditions de voyage, des formules variées, des tours à la portée de toutes les bourses.

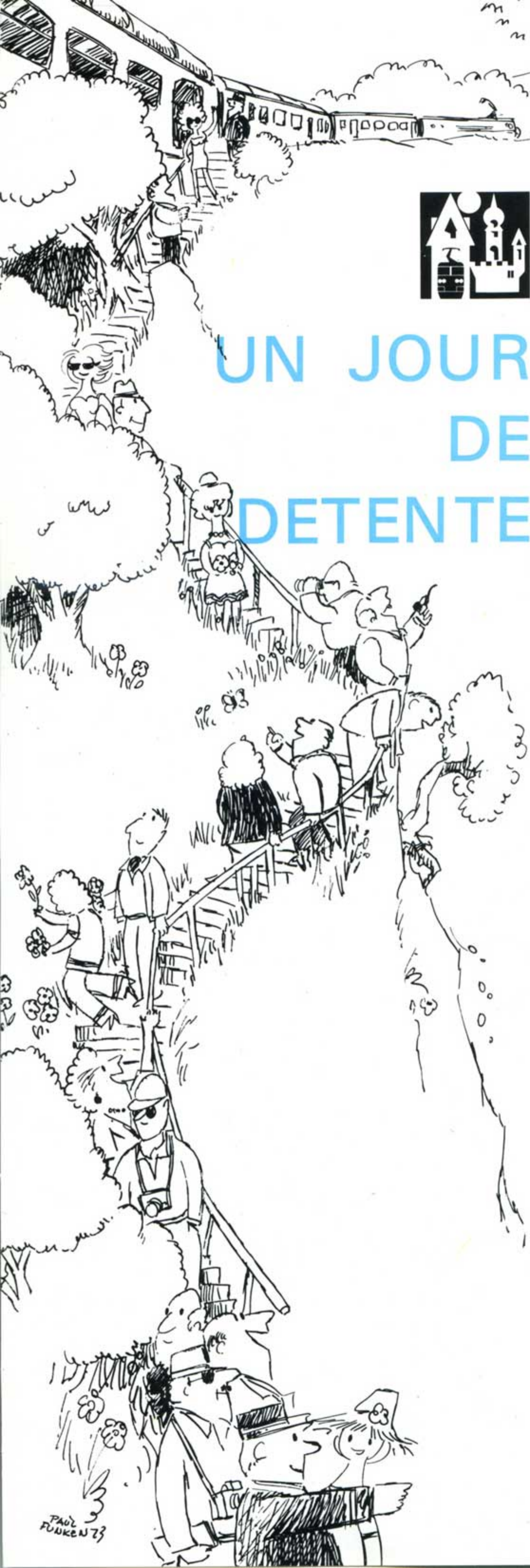
Les programmes sont d'ores et déjà disponibles dans les gares et les agences de voyage accréditées.

Au passage, nous avons épinglé...

...Dix jours de tourisme équestre en Aveyron avec F.T.S. Par groupes de 7 ou 8 cavaliers, vous découvrirez le Rouergue, région de lacs, de sites pittoresques, de châteaux, tout le long des 700 kilomètres de pistes. Vingt-trois gîtes d'étape et 8 centres de départ vous y attendent, entre le 28 mai et le 17 septembre.

...Nouvelle formule pour Railtour: les vacances contrastées. Une semaine à Rimini, une autre à Rovinj, le St-Tropez yougoslave. Sous un même soleil (Rimini et Rovinj se font face, de part et d'autre de la mer), on découvre deux univers différents; la station touristique classique en Italie, et la ville de pêcheurs en Yougoslavie.

Un voyage de 17 jours.



UN JOUR DE DETENTE

Un jour, c'est peu. C'est beaucoup, peut-être, pour les groupes de travail: l'occasion de mieux se connaître, de faire fi des relations professionnelles et de découvrir un autre aspect des collègues.

Un jour loin du téléphone, de la comptabilité, du train-train de l'entreprise, et au lendemain duquel un nouveau dynamisme peut animer l'équipe.

Les psycho-sociologues vous décriront mieux que nous ne pourrions le faire l'importance des contacts extra-professionnels. La mine épanouie de vos employés confirmera ces réflexions. Notre job à nous, c'est de mettre tous les moyens à votre disposition, de penser „groupes”, réductions, espaces verts!

Les groupes de 10 participants obtiennent 25% de réduction sur tous les parcours belges. S'il y a 20 participants, la réduction est portée à 50%. Le chemin de fer pose cependant une condition: le groupe de 20 personnes doit couvrir, aller-retour, un minimum de 100 kilomètres. Inversement, quelle que soit la distance parcourue, le prix maximum du billet ne pourra pas dépasser 350 francs en première classe et 235 francs en seconde classe.

Ne limitez cependant pas votre „action loisirs” à cette journée de détente. Votre service social sera sans doute heureux de présenter à vos employés les formules réservées aux „individuels”.

La carte t constitue un avantage des plus intéressants. Si le voyageur compte parcourir au moins 460 kilomètres en 5 jours, 630 km en 10 jours, ou 810 km en 15 jours, sa carte t est bien plus avantageuse que les billets ordinaires.

Les cartes t 5, t 10 et t 15 sont des abonnements valables 5, 10 ou 15 jours, permettant au porteur d'effectuer n'importe quel voyage sur les lignes intérieures à un prix forfaitaire. Et quel prix!

carte t 5: 960 F en 1e classe, 640 F en 2e;

carte t 10: 1.340 F en 1e et 890 F en 2e;

carte t 15: 1.730 F en 1e et 1.150 F en 2e.

Il existe aussi une carte t 5/14, valable pendant 5 jours à choisir parmi les 14 jours de validité. Celle-ci coûte 1.160 F en 1e classe et 770 F en 2e.

La carte „demi-tarif pour un mois” permet aussi de voyager à bon compte. Pour 396 F en première classe ou 264 F en seconde, le voyageur obtient une réduction de 50% sur toutes les lignes intérieures pendant le mois de validité.

On „rentabilise” rapidement l'achat de la carte. Après deux aller-retour de Liège à Charleroi ou de La Louvière à Anvers, on voyage vraiment à moitié prix.

La carte „familiale” présente les mêmes avantages à des prix meilleurs encore: 200 F en première classe ou 132 F en seconde.

Restent les excursions „train + car”, „un beau jour à...”, „une journée à la mer/en ardenne”... Encore des avantages, des prix intéressants, des sites à découvrir, des heures à passer au soleil et au vert.

Tout ceci est plus largement détaillé dans le dépliant „le train en vacances” que nous avons encarté dans le présent numéro. Vous pourrez recevoir d'autres exemplaires de ce dépliant (qui comprend une carte touristique de Belgique) en nous retournant la carte-réponse jointe également. Bon loisir, bonnes vacances.

parking de gare à Waremme

A dater du 1er avril 1973, la S.N.C.B. met à la disposition de sa clientèle un parking pour autos à Waremme, entre les numéros 26 et 30 de la rue Emile Hallet.

Ce parking est réservé aux automobilistes qui continuent leur voyage par chemin de fer et est accessible moyennant paiement d'une taxe de parcage établie par jour (période de 24 heures) ou fraction de jour et qui s'élève à :

- 15 fr. pour une auto ou station-wagon;
- 60 fr. pour un autocar ou camion;
- 30 fr. pour tout autre véhicule automobile.

Les titulaires d'un abonnement de chemin de fer peuvent obtenir un abonnement ordinaire de parking valable pour un mois au prix de :

- 200 fr. pour une auto ou station-wagon;
 - 300 fr. pour tout autre véhicule automobile,
- à l'exception des autocars et des camions pour lesquels il n'est pas délivré d'abonnements mensuels de parking.

Les abonnés généraux du chemin de fer, titulaires d'un abonnement général de parcage, ont libre accès au parking de Waremme.

TERRAIN A LOUER

Le groupe de Charleroi nous signale l'existence d'un terrain industriel à louer.

Situé environ en gare de Jumet-Hamendes, ce terrain d'un hectare est nivelé, accessible par la route à l'avant et raccordable au chemin de fer par l'arrière ou latéralement.

Ce terrain situé à 5 kilomètres de Charleroi est proche des autoroutes de Wallonie et Bruxelles-Charleroi: l'accès de Jumet-Est en est distant de 1.800 mètres.

Tous renseignements peuvent être obtenus auprès du Service de la Voie, soit au bureau 36-14, à Bruxelles, 85, rue de France, soit au groupe de Charleroi, quai de la gare, 1, tél. 07/36.40.10, postes 341 et 345.

Rédaction: Rue de France, 85, 1070 Bruxelles.

Tél. 02/23.80.80, poste 2299.

Conception: P. Funken, Bruxelles.

Imprimerie: s.a. Omega, Anvers.

Photos:

Cinéphoto SNCB: 1.

Philips-Electrologica: 2.

T.R.W.: 3 - 4 - 5.

Service publicité SNCB: 6 - 7 - 8 - 9.

Declerfayt, Bruxelles: 11.

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.

Bretagne Midi

Espagne Portugal

Automobilistes, cet été, un nouveau train vers SAINT-BRIEUC vous ouvrira les portes de la BRETAGNE.

Evitez l'énerverment des longues journées au volant! En « autos-couchettes » vous partez le soir, dormez paisiblement en couchette ou wagon-lits et reprenez le volant le lendemain, prêt à sauter à pieds joints dans la joie des vacances.

Accordez-vous deux ou trois semaines de totale insouciance: l'air vivifiant de l'Atlantique, les plaisirs délicats de la table aux fruits de mer dans leur fraîcheur d'origine. Au départ de Bruxelles et de Liège, une nuit également vous suffira pour gagner avec votre voiture :

BIARRITZ - TOULOUSE - NARBONNE - ST-RAPHAEL

qui vous ouvriront les routes ensoleillées du Midi, de l'Espagne et du Portugal.

— Réductions sur le prix de transport de la voiture en cas de trajets successifs (ou aller-retour).

— Réduction supplémentaire importante selon le nombre de personnes occupant la voiture.

— Réductions pour familles (jusqu'à 75 %) sur les trajets français.

Renseignez-vous dans les grandes gares et les agences de voyages. Ne tardez pas, certains trains sont déjà complets.



LA DIRECTION COMMERCIALE A VOTRE SERVICE



Encore un organigramme ?

Encore, oui, mais présenté sous une nouvelle forme et mis à jour. Car la direction commerciale de la S.N.C.B. „bouge”. Depuis le premier avril, certains services ont changé de tête.

Ainsi, Messieurs Riga, Boonen et Marnef ont fait une „tournante”, se remplaçant l'un l'autre. Monsieur Peeters a pris la direction de la division 63-1 tandis que Monsieur Mainil, son prédécesseur, occupe la place de Monsieur Breugelmans, admis, entre-temps, à la retraite.

Certains services ont été profondément bouleversés: plusieurs bureaux ont changé de service, de nouveaux visages sont apparus, certains ont obtenu une promotion.

Inutile d'entrer davantage dans les détails: la direction commerciale est là, sous vos yeux, répartie en bureaux. Tous ces gens sont à votre service.

Vous pouvez prendre contact avec eux par écrit ou en leur rendant visite au 85, rue de France, 1070, Bruxelles, ou par téléphone au numéro unique 02/23.80.80, les postes intérieurs étant indiqués pour chaque bureau.

Encore un renseignement: il est possible aussi de communiquer par téléx. La direction commerciale y est enregistrée comme suit: Railcb b 25035.

Directeur Commercial: M. WEBER 2600



SERVICE 61

Affaires générales et trafic voyageurs

M. DE SMET 2610

61-1	Problèmes généraux	M. RIGA 2611 adjoint M. HEINEN 2605	61-4	Trafic voyageurs	M. GOVERS 2614 adjoints M. BREULET 2608 M. LEGENDRE 2640
61-11	Secrétariat	2605	61-41	Trafic intérieur: police, contrôle, contentieux	M. GHYS 2618
61-12	Organisation	M. CHAMPLUVIER 2609	61-42	Trafic intérieur: tarifs, autobus	M. DECORTE 2657
61-13	Traitement de l'information commerciale	M. VAN LAETEM 2634 M. DECOSTER 2698	61-43	Trafic international: tarifs, contentieux, douane, sûreté, réglementation internationale, pool wagons-lits	M. PULINCKX 2292
61-14	Marketing voyageurs	M. EVERAERT 2643 M. PARDON 2645	61-44	Trafic international: réservation TEE, TAA, couchettes, Europabus	M. DESWEEMER 2683
61-15	Inspection marchandises	M. NOYNAERT 2685 M. FRIES 2685	61-45	Trafics internationaux spéciaux, agences de voyages	M. METENS 2692
61-16	Contacts avec clientèle voyageurs, prospection	M. MAGOTTEAUX 2659 M. DERRE 2658 M. ANTOINE 2642 M. LAMBERT 2641 M. VAN WESEMAEL 2641			
61-2	Publicité et tourisme	M. SERGIJSELS 2612 adjoint M. WINTEN 2601			
61-21	Tourisme	M. de CHAFFOY 2663			
61-22	Accueil clientèle voyageurs	M. DEMEUSE 2637			
61-23	Publicité S.N.C.B.	M. LANCKMAN 2652			
61-3	Concessions, publicité pour tiers, buffets	M. BUSKENS 2613 adjoint M. SEPTEMBER 2656			
61-31	Buffets, wagons-lits	M. COLLART 2686			
61-32	Concessions, PubliFer	M. SIBENALER 2682			

SERVICE 62

Trafic marchandises par wagons complets			
	M. DE HAECK	2620	
62-1	Transcontainers, systèmes Rail-Route	2621	
62-11	Etudes		
	M. MONTANGIE	2619	
	M. LUCAS	2283	
62-12	Transcontainers, systèmes rail-route		
	M. SMOLDERS	2648	
62-2	Trafic international		
	M. BOONEN	2622	
	adjoint M. VAN KEER	2687	
62-21	Trafic Bénélux		
	M. DE JONGHE	2627	
62-22	Trafic France, Espagne, Portugal		
	M. TELLIER	2291	
62-23	Trafic pays nordiques, Allemagne, Pologne, U.R.S.S., Grande-Bretagne, pays d'Asie sauf le Proche-Orient		
	M. LEFEBVRE	2624	
62-24	Trafic Suisse, Italie, Autriche, pays balkaniques, Proche-Orient		
	M. DE SITTER	2294	
62-25	Bureau commun franco-belge de marketing		
	M. DELAHAYE	2654	
62-3	Trafic intérieur		
	M. MARNEF	2623	
	adjoint M. MORTAIGNIE	2647	
62-31	Surveillance du marché: Produits métallurgiques		
		M. CORNETTE	2676
	Combustibles solides, liquides et gazeux, minerais		
		M. COUNET	2629
	Chaux, ciments, verre, carrières, céramique		
		M. MORTAIGNIE	2647
Produits chimiques, engrais			
	M. MULLIE	2639	
Produits agricoles et alimentaires, boissons, bois, papier, textiles, machines, explosifs, véhicules routiers			
	M. SEGERS	2298	
62-32	Etudes marchandises, tarifs généraux intérieurs, tarifs transports exceptionnels		
	M. DEPOOTER	2638	
	M. LIPSZYC	2285	
62-33	Bureau administratif		
	M. CUYPERS	2268	

SERVICE 63

Affaires générales marchandises et trafic envois de détail		
	M. LOKKER	2630
63-1	Trafic envois de détail	
	M. PEETERS	2631
	adjoint M. WIJNANT	2821
63-11	Envois de détail (S.N.C.B.-colis)	
	C 1. Tarifs intérieurs, prospection	2822
	C 2. Tarifs directs internationaux	
	TCEX — TGED	2825
	C 3. Colis postaux	2826
	C 4. Recherche colis	2827
C 5. Facturation, T.V.A.	2838	
Prospection	2829	
63-2	Législation contentieux, douane, fiscalité, chômage	
	M. MALFAISON	2632
63-21	Questions douanières et fiscales	
	M. DEMOULIN	2616
	M. MASSART	2626
63-22	Législation, contentieux	
	M. CRIEL	2293
	M. VAN BELLE	2635
63-23	Publication tarifs généraux intérieurs, chômage	
	M. VANDERPOEL	2625
63-3	Matériel, raccordements, agences commerciales	
	M. MAINIL	2633
63-31	Wagons spéciaux, raccordements, locations, containers	
	M. FELTES	2661
63-32	Wagons P, Interfrigo, Ferry-Boats	
	M. BETERMIER	2680
63-33	Agences commerciales, organisation de l'acquisition du trafic	
	M. DE KONINCK	2261

Le train, c'est déjà les vacances

