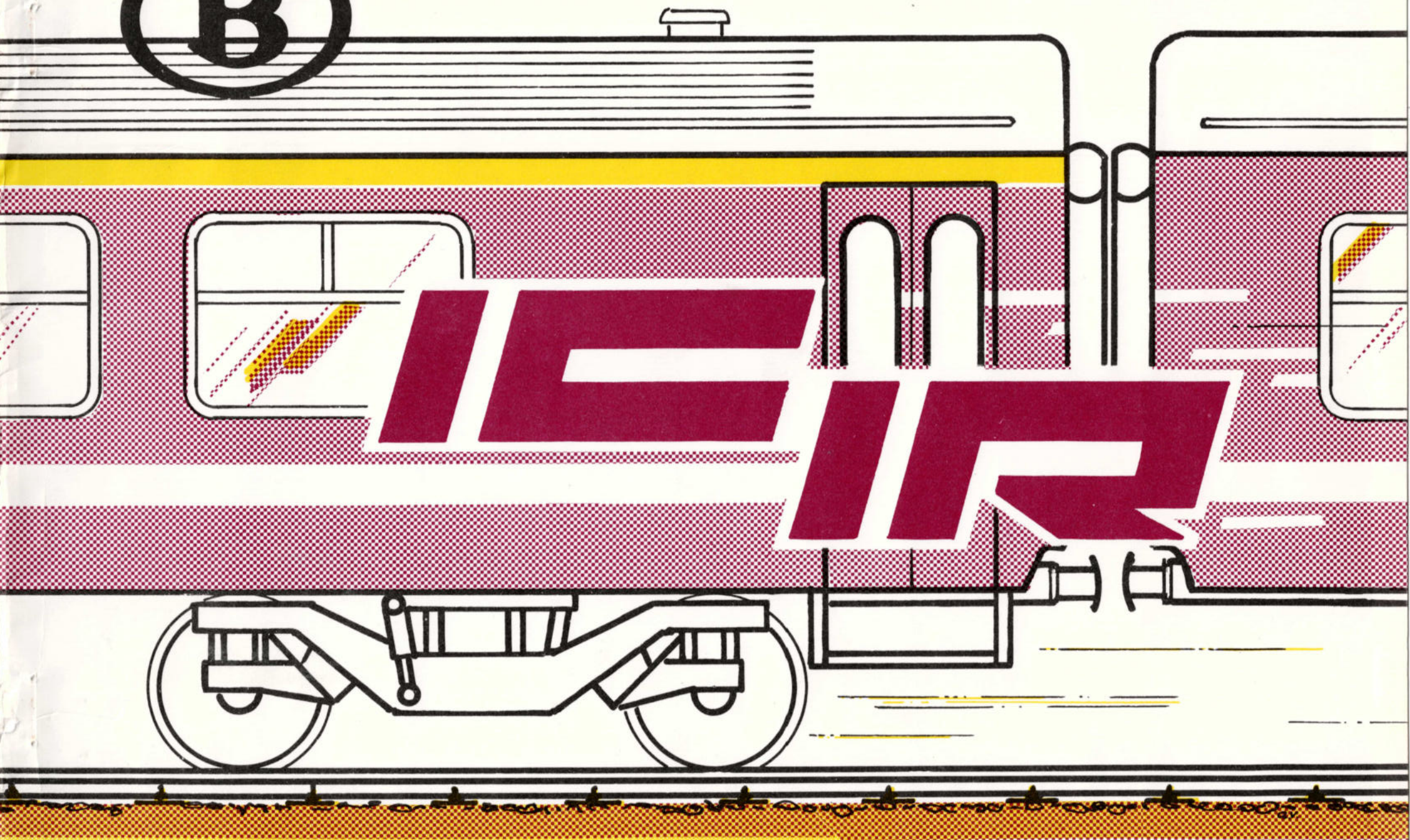


Direction E



3.6.1984 >>>>>>



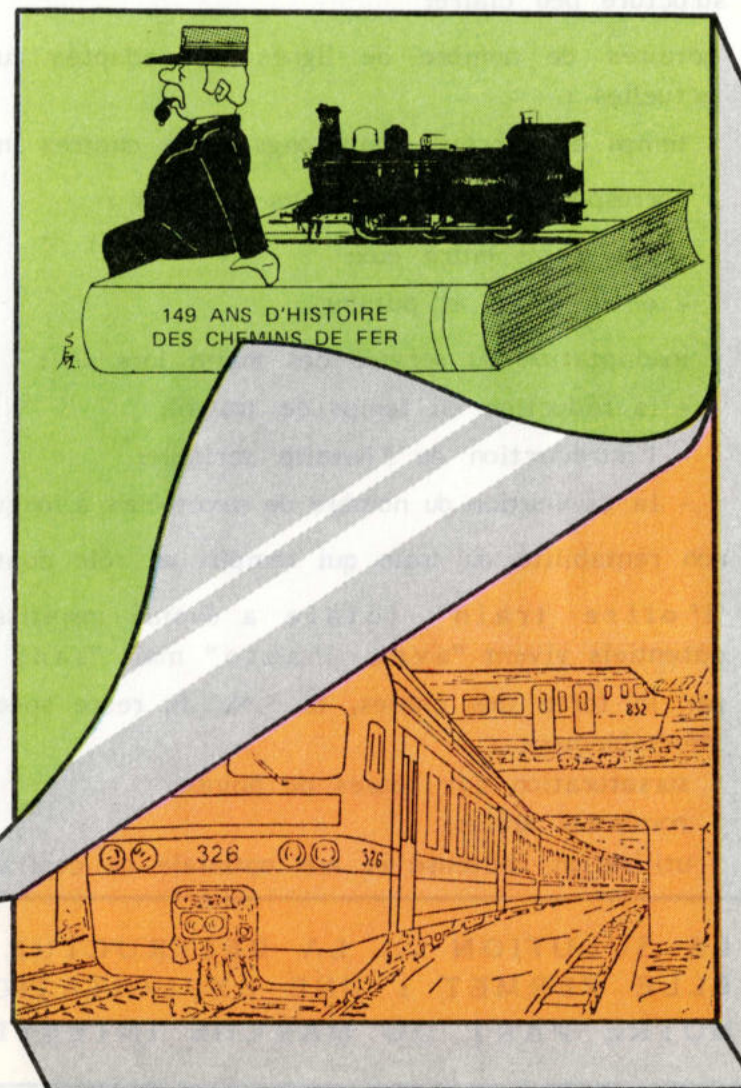
Le 3 mai 1983, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. approuve la réorganisation du service des voyageurs.

Cette réorganisation est intitulée :

"PLAN DE RESTRUCTURATION".

Avec l'entrée en vigueur de ce plan le 3 juin 1984, une période de 149 années d'histoire des chemins de fer s'achève.

Un concept nouveau voit le jour ...



1. POURQUOI UN PLAN DE RESTRUCTURATION ?

L'"offre train" actuelle est susceptible d'être améliorée :

- structure peu claire;
- horaires de nombre de lignes non adaptés aux exigences actuelles :
 - . temps de parcours trop longs entre centres importants;
 - . correspondances pas toujours assurées :
 - des trains entre eux;
 - entre trains et autobus.
 - . inadaptation du service des trains lors de :
 - la réduction du temps de travail;
 - l'introduction de l'horaire variable;
 - la diminution du nombre de navetteurs à longue distance :
- non rentabilité du train qui remplit un rôle dont un bus pourrait s'acquitter à meilleur compte
- "l'offre train" totale a évolué insuffisamment par rapport à la croissance du parc automobile. Nombre de clients potentiels vivent "avec l'auto" mais "sans le train".
- par la force des choses, la S.N.C.B. reste spécialisée dans le transport de masse, le coûteux transport des navetteurs d'où inévitablement :
 - ° sursaturation aux heures de pointe;
 - ° nombreux arrêts;
 - ° utilisation coûteuse et non optimale du capital "matériel" et "personnel".



**LA SOLUTION ... LA RESTRUCTURATION DU SERVICE DES TRAINS !
ELLE PERMET : UNE EXPLOITATION PLUS ECONOMIQUE, UNE AUGMENTATION DE
NOTRE PART DU MARCHE INTERVILLE.**

2. PRINCIPES DU PLAN

Trois principes de base caractérisent ce nouveau plan :

CADENCE

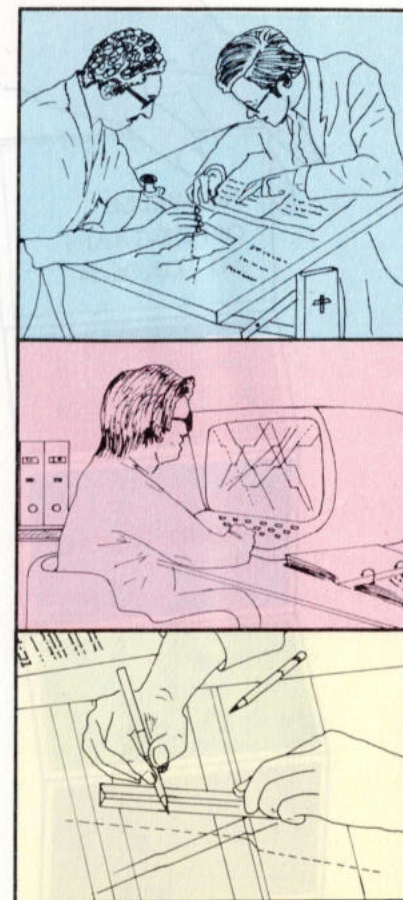
- horaires CADENCES, départ toujours à la même minute : 6 h.24, 7 h.24, ...
- toujours le même itinéraire, la même origine, la même destination, les mêmes arrêts;
- un train par heure, pour toutes les catégories de trains du service de base :
 - "Intercity";
 - "Interrégional";
 - "Omnibus".

REGULARITE

- trains circulant mieux à l'heure :
 - ° par l'aménagement de "temps régulateurs", à raison d'une minute par 35 km;
 - ° par le soulagement des goulets d'étranglement; meilleure organisation du service des trains.

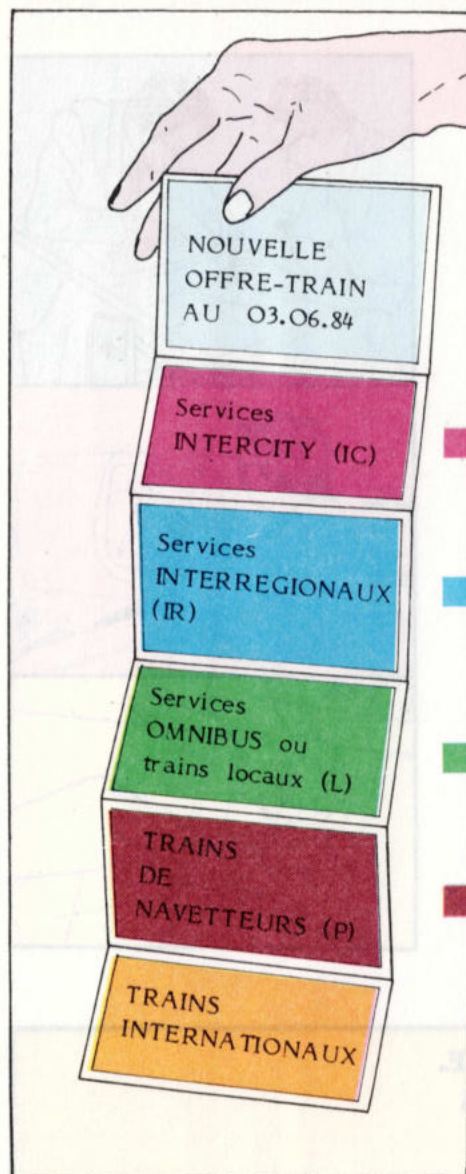
CORRESPONDANCES OPTIMALES

- des trains entre eux;
- entre trains et bus.



**CES PRINCIPES AMELIORENT LE SERVICE A LA CLIENTELE.
UNE OFFRE AMELIOREE CONSTITUE LA MEILLEURE DES
PUBLICITES.**

3. COMMENT EST CONCUE LA NOUVELLE OFFRE-TRAIN ?

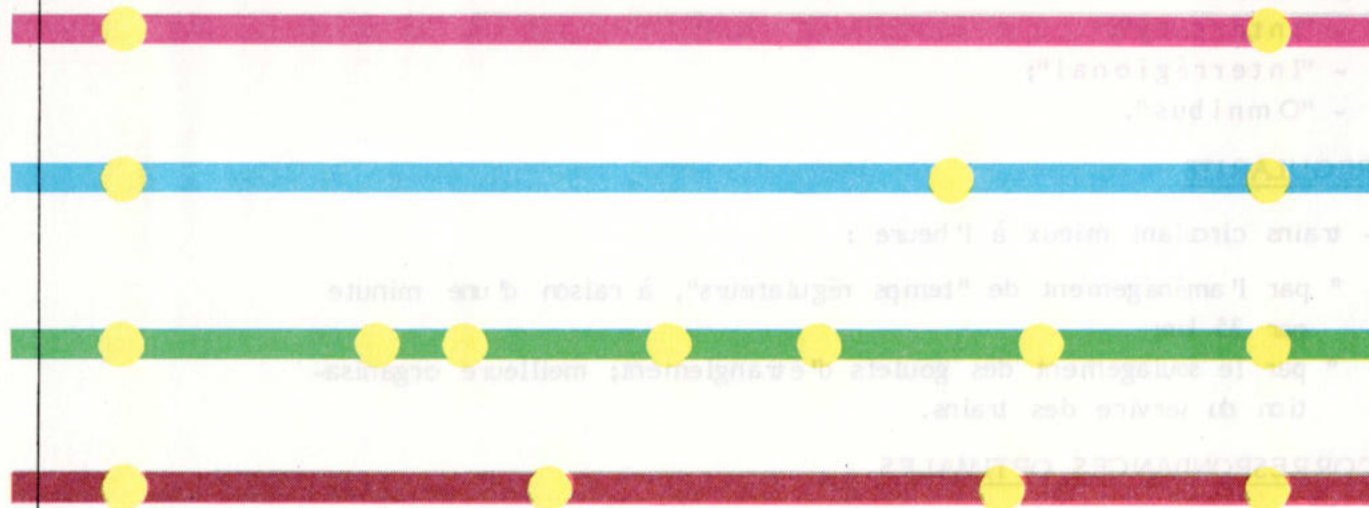


La réorganisation est profonde.

L'ensemble s'appuie sur la clarté et la simplicité.

Il faut absolument donner satisfaction aux usagers ... notre CLIENTELE.

Ainsi, les termes "direct" et "semi-direct" font place aux appellations nouvelles : "Intercity", "train Interrégional"; la dénomination "omnibus" subsiste, mais on dit également train local.



Le "BORDEAUX" est désormais la couleur des trains IC.

Certaines rames et voitures seront repeintes dès que l'occasion se présentera.

3.1. LES TRAINS INTERCITY

Les trains "intercity" relient les villes et les nœuds ferroviaires les plus importants à la vitesse commerciale maximale (85 km/h. minimum).

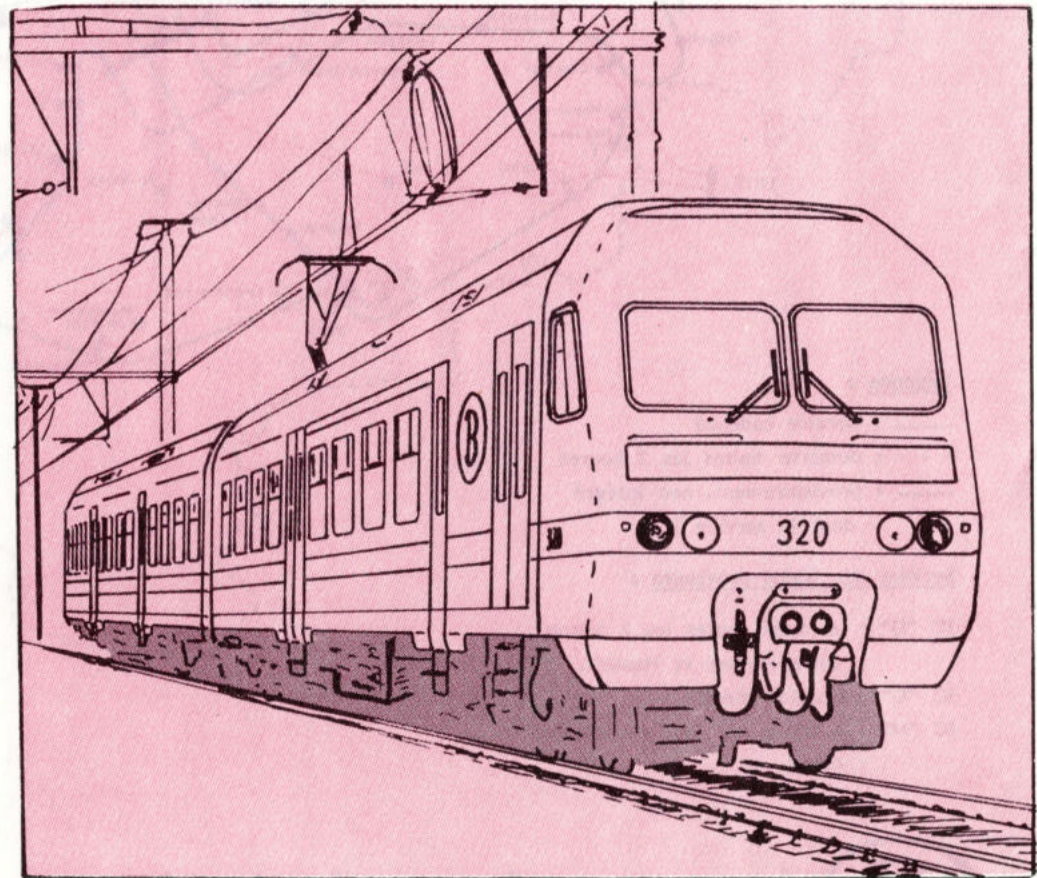
Chose rendue possible par :

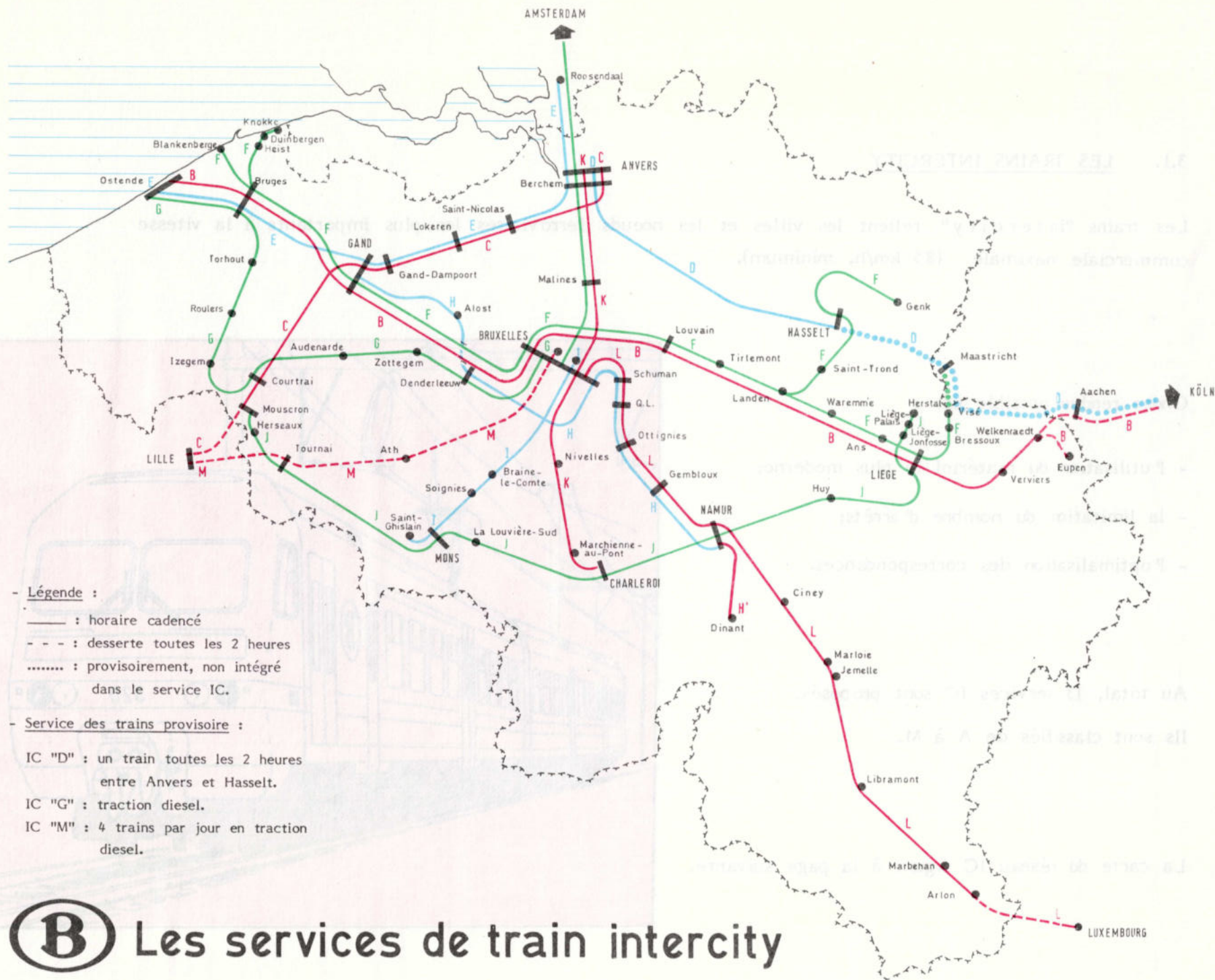
- l'utilisation du matériel le plus moderne;
- la limitation du nombre d'arrêts;
- l'optimisation des correspondances.

Au total, 13 services IC sont proposés.

Ils sont classifiés de A à M.

La carte du réseau IC figure à la page suivante.





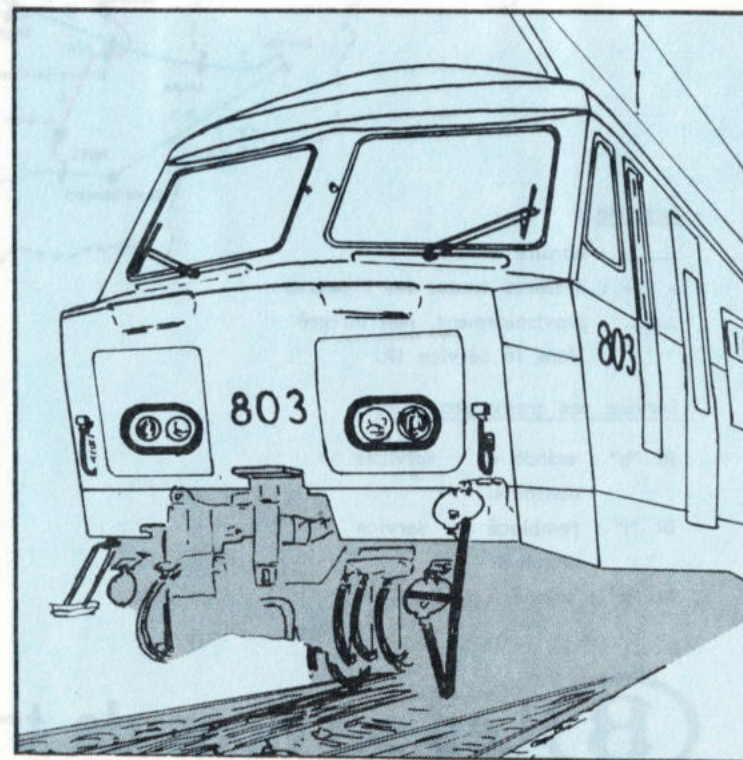
3.2. LES TRAINS INTERREGIONAUX

Les trains Interrégionaux présentent les mêmes caractéristiques que les "Intercity", mais ils desservent un plus grand nombre de gares.

Leur vitesse commerciale est moins élevée, elle atteint néanmoins encore 65 km/h.

Au total, 16 services IR sont prévus.

La carte du réseau IR figure à la page suivante.



3.3. LES OMNIBUS (ou trains locaux)

La desserte régionale repose également sur le principe de l'HORAIRE CADENCE.

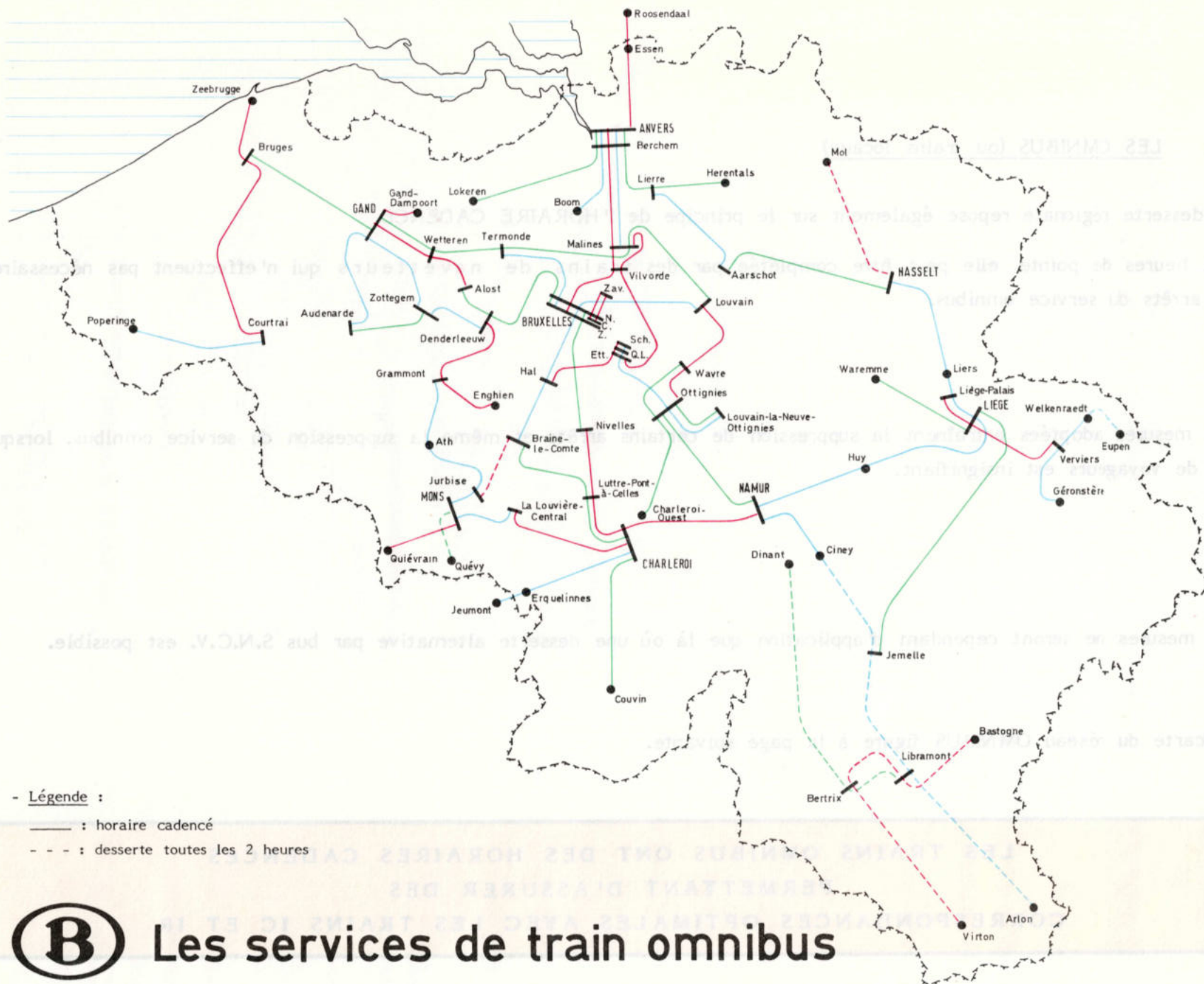
Aux heures de pointe, elle peut être complétée par des trains de navetteurs qui n'effectuent pas nécessairement tous les arrêts du service omnibus.

Les mesures adoptées entraînent la suppression de certains arrêts et même la suppression du service omnibus, lorsque le nombre de voyageurs est insignifiant.

Les mesures ne seront cependant d'application que là où une desserte alternative par bus S.N.C.V. est possible.

La carte du réseau OMNIBUS figure à la page suivante.

**LES TRAINS OMNIBUS ONT DES HORAIRES CADENCES
PERMETTANT D'ASSURER DES
CORRESPONDANCES OPTIMALES AVEC LES TRAINS IC ET IR**



3.4. LES TRAINS DE NAVETTEURS

Les navetteurs constituent les 2/3 de l'ensemble des voyageurs. Cette clientèle se déplace exclusivement aux heures de pointe.

Afin de traiter au mieux ce problème de transport de masse, le PLAN prévoit :

- des IC - IR et omnibus cadencés;
- des trains de navetteurs, sur les lignes où durant le reste de la journée aucun service de base n'est prévu;
- la mise en marche de ce genre de train aux heures de pointe sur les grands axes;

Quelques tronçons de lignes seront desservis par les trains de navetteurs uniquement.

Certains arrêts situés sur les lignes IC - IR ou omnibus seront seulement desservis par ces trains de navetteurs.

3.5. LES TRAINS INTERNATIONAUX

Les horaires des trains internationaux ne subissent pas de modifications importantes.

Quelques relations internationales se confondent cependant avec un service IC ou IR, ainsi :

- IC "A" BRUXELLES - AMSTERDAM;
- IC "B" OSTENDE - KOLN;
- IC "C" ANVERS - LILLE;
- IC "D" ANVERS - KOLN;
- IC "L" BRUXELLES - LUXEMBOURG;
- IC "M" BRUXELLES - LILLE
- IR "p" LIEGE - LUXEMBOURG

4. CRITERES RETENUS POUR LA DESIGNATION D'UNE GARE OU D'UN POINT D'ARRET

L'ambition d'accéder à une vitesse commerciale plus élevée ne peut se concevoir sans que soit résolu le problème de la desserte des villes et agglomérations de moindre importance.

Toutes les gares et points d'arrêt ont donc été reclassés par ordre d'importance dans un des groupes suivants :

- gares du réseau IC ou IR (119 au total dont 73 pour le service "Intercity")
- gares et points d'arrêt pris en considération pour le trafic des trains c'est-à-dire : qui ont une clientèle suffisante que pour en justifier la desserte
- gares et points d'arrêt, $\pm$ 240 au total, qui ne peuvent plus être pris en considération dans le trafic des trains; la desserte en sera assurée par autobus S.N.C.V.

Ainsi, 3 % seulement du nombre total des voyageurs devront avoir recours à un mode de transport alternatif.

Pour le maintien de ces différents arrêts, il a été tenu compte de :

- l'importance de "l'hinterland" (apport de voyageurs par trains omnibus, bus, auto);
- la situation géographique (situation centrale, bon réseau routier, etc.);
- la force attractive (écoles, centres commerciaux);
- l'équipement de la gare (possibilité de parcage, noeud, services offerts).

Normes exigées en dernier ressort :

- une desserte est justifiée si au moins 200 voyageurs y empruntent le train chaque jour;
- un service omnibus n'est rentable que s'il atteint au moins 50 voyageurs montés par km ou 1000 voyageurs/km par km.

**CES NORMES ONT ETE APPLIQUEES D'UNE FACON TRES SOUPLE.
NULLE PART LE TRAIN N'EST SUPPRIME SANS ETRE REMPLACE PAR UN AUTOBUS.**

5. DEROGATIONS AUX PRINCIPES

- 5.1. Sur certaines sections, surtout en bout de ligne, il n'est pas toujours justifié de mettre en marche un train omnibus à cadence horaire alors qu'un service trains IC ou IR existe déjà.

Sur ces trajets, les services "IC" et "IR" seront dégradés en omnibus, sans toutefois abandonner le cadencement.

Cette mesure est d'application sur les tronçons suivants :

IC ou IR	Tronçon	Arrêts supplémentaires
F	Bruges - Knokke Liège - Maastricht	Heist et Duinbergen Bressoux
H	Namur - Dinant	Jambes-Nord, Lustin, Godinne, Yvoir
J	Dorsale wallone	Herseaux
c	Leuven - Landen	Vertrijk, Ezemaal, Neerwinden
e	Renaix - Leuze	Anvaing, Frasnes-lez-Anvaing
h	Lokeren - Termonde	Zele
f	Herenthals - Turnhout	Tielen
i	La Panne - Tielt	Coxyde, Dixmude, Kortemark, Lichtervelde
j	Zottegem - Grammont	Lierde
k	St-Nicolas - Malines	Tamise, Bornem, Puurs
m	Liers - Charleroi	Milmort, Herstal

5.2. Tronçons desservis uniquement par des trains de navetteurs

15

ligne	Tronçon	Points d'arrêt
82	Alost - Burst	Vijfhuizen, Erpe-Mere, Bambrugge
123	Braine-Le-Comte - Enghien	Rognon
144	Gembloux - Taminés	Chapelle-Dieu, Vichenet-Bossièrès, Mazy, Onoz-Spy, Jemeppe-Froidmont, Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais.
162	Arlon - Sterpenich	Weyler, Autelbas, Barnich, Sterpenich

5.3. Points d'arrêt situés sur des sections de ligne où un service IC - IR ou omnibus est prévu et qui sont uniquement desservis aux heures de pointe

ligne	Points d'arrêt
15	Herentals-Canal
21	Alken
35	Wezemaal, Gelrode
36	Liège Haut-Pré
42	Grand-Halleux, Bovigny
50	Jabbeke, Oudenburg
59	Zwijndrecht-Fort
73	Aarsele
78	Néchin, Froyennes, Maubray, Callenelle, Basècles-Carières, Harchies, Ville-Pommerœul, Hautrage
89	Anzegem, Vichte

6. LES CORRESPONDANCES

En principe, il n'est question d'une correspondance optimale, que si le temps nécessaire et une réserve de 3' sont prévus.

D'où, il faut en principe :

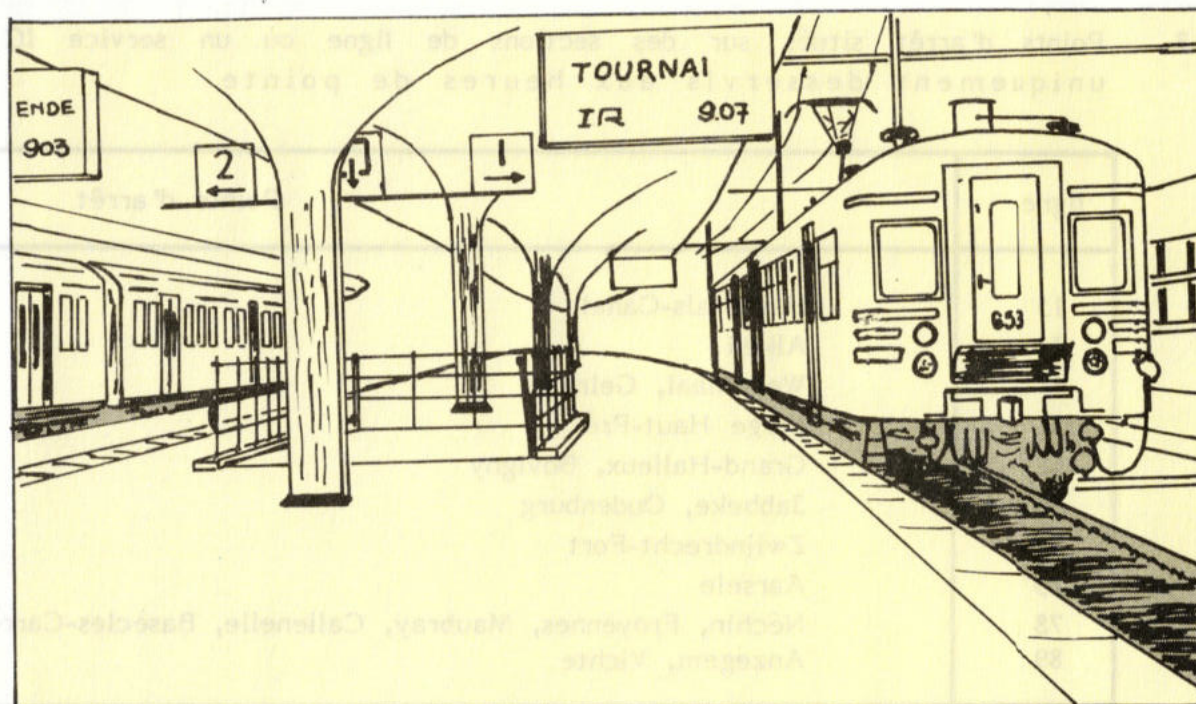
- pour une correspondance train-train :
un minimum de 6 minutes entre l'arrivée d'un train et le départ du train en correspondance
- pour une correspondance bus-train et vice-versa :
un minimum de 8 minutes entre l'heure d'arrivée du bus (ou du train) et le départ du train (ou du bus).

Des DELAIS D'ATTENTE sont prévus uniquement :

- quand la ligne n'est desservie que toutes les 2 heures;
- pour le dernier train de la journée;
- pour d'autres trains; quand cette attente n'a pas de répercussion sur le déroulement ultérieur du service.

En principe, les trains n'attendent pas les bus, sauf si les différentes conventions SNCB-SNCV le prescrivent.

Les gares de correspondance sont reprises au tableau I du LST, nouveau fascicule 0.



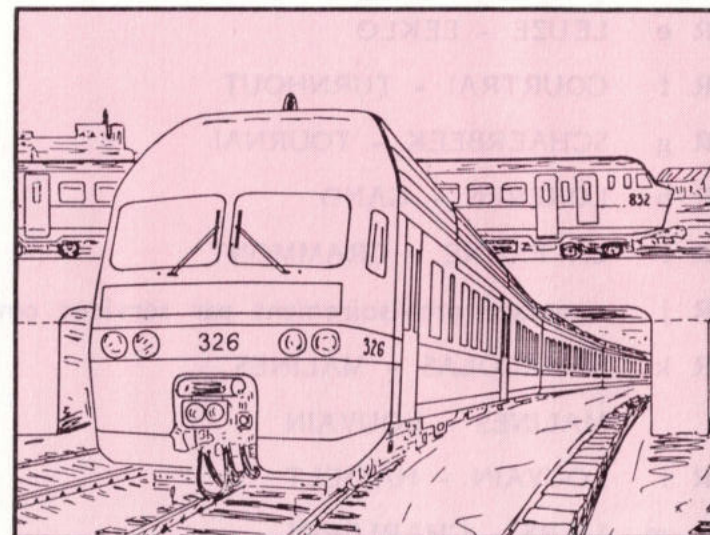
8. NUMEROTATION DES TRAINS

8.1. Les trains reçoivent la nouvelle numérotation suivante :

1 - 99	Trains TEE et trains IC
100 - 499	Trains internationaux dont un certain nombre s'intègre dans le service intérieur IC-IR : 130 - 149 Liège - Luxembourg; 150 - 199 Bruxelles - Amsterdam; 300 - 329 Ostende - Köln.
500 - 999	Trains IC
1000 - 1499	Trains express saisonniers
1500 - 2999	Trains IC ou IR
3000 - 3999	Trains de navetteurs partant avant 14 h.
4000 - 4999	Trains de navetteurs partant après 13 h.59
5000 - 9499	Trains omnibus et trains IC dans les relations Blankenberge - Bruges et Landen - Genk
9500 - 9749	Trains saisonniers mis en marche par la Direction E. 12-11
9750 - 9999	Trains saisonniers mis en marche par la Direction E. 12-12
10000 - 19999	Numérotation actuelle inchangée Le nouveau fascicule 0 du LST, reprend en détail la nouvelle numérotation.

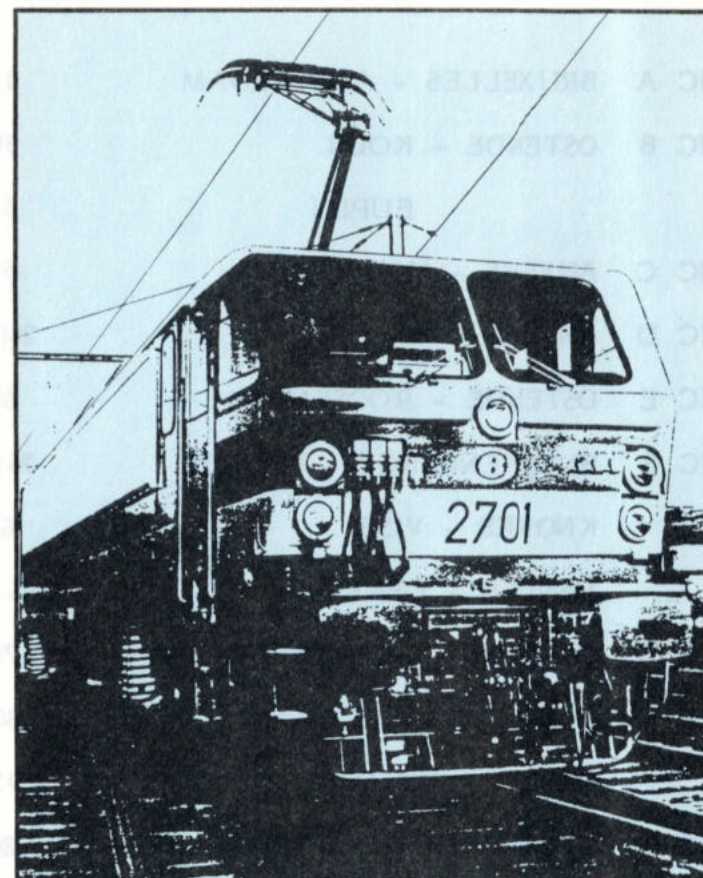
8.2. LA NUMEROTATION DES TRAINS IC

IC A	BRUXELLES - AMSTERDAM	150 - 199
IC B	OSTENDE - KOLN	300 - 329
	EUPEN	500 - 549
IC C	ANVERS - MOUSCRON	550 - 599
IC D	ANVERS - HASSELT	2400 - 2449
IC E	OSTENDE - ROOSENDAAL	600 - 649
IC F	BLANKENBERGE - BRUGES	5650 - 5699
	KNOKKE - VISE	650 - 699
	LANDEN - GENK	6650 - 6699
IC G	OSTENDE - BRUXELLES	700 - 1849
IC H	GAND - NAMUR	1800 - 1849
	NAMUR - DINANT	1950 - 1999
IC I	SAINT-GHISLAIN - SCHAERBEEK	800 - 849
IC J	MOUSCRON - LIERS	850 - 899
IC K	ANVERS - CHARLEROI	900 - 949
IC L	BRUXELLES - LUXEMBOURG	950 - 999
IC M	BRUXELLES - LILLE	750 - 799



20 8.3. NUMEROTATION DES TRAINS IR

IR a	ANVERS - CHARLEROI	1500 - 1549
IR b	ANVERS - BRUXELLES	1550 - 1599
	GRAMMONT - ENGHIEU	2350 - 2399
IR c	ANVERS - LANDEN	1600 - 1649
IR d	ANVERS - NEERPELT	1650 - 1699
IR e	LEUZE - EKKLO	1700 - 1749
IR f	COURTRAI - TURNHOUT	1750 - 1799
IR g	SCHAERBEEK - TOURNAI	2300 - 2349
IR h	LOKEREN - GAND	1850 - 1899
IR i	LA PANNE - GRAMMONT	1900 - 1949
IR j	remplacé provisoirement par services omnibus.	
IR k	ST NICOLAS - MALINES	2450 - 2499
	MALINES - LOUVAIN	2000 - 2049
IR l	LOUVAIN - HASSELT	2050 - 2099
IR m	LIERS - CHARLEROI	2100 - 2149
IR n	CHARLEROI - TOURNAI	2150 - 2199
IR o	SCHAERBEEK - BINCHE	2200 - 2249
IR p	LIEGE - LUXEMBOURG	130 - 149
	LIEGE - GOUVY	2250 - 2299



8.4. NUMEROTATION DES TRAINS DE NAVETTEURS ET DES TRAINS OMNIBUS

Elle est reprise, par itinéraire dans le nouveau fascicule 0 du LST.

9. PREVISIONS

L'avenir réside dans un réseau IC bien structuré, la preuve nous en vient des pays voisins.

Après l'introduction du plan IC :

- Les N.S. ont vu augmenter leur clientèle, les revenus augmentant quant à eux de 40 %.
- Les C.F.F., la S.N.C.F. et la D.B. ont eux aussi connu un résultat positif.

En Belgique, deux expériences s'avèrent déjà positives, avec une augmentation globale voyageurs de :

- ligne 59 Gand-St-Pierre - Anvers-Central 33 %;
- ligne 66 Courtrai - Bruges 28 %.



LA REORGANISATION ACTUELLE VA PLUS LOIN QUE LES EXPERIENCES PRECEDENTES PLUS LOIN QUE LES PROJETS DES RESEAUX VOISINS ! LES TRANSPORTS INTERVILLE ET REGIONAUX VONT ETRE ENTIEREMENT REORGANISES EN MEME TEMPS, UN TRES VASTE PROJET...

10. LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT

10.1. LE MATERIEL ROULANT

En trafic intérieur, il est prévu pour chaque sorte de train, un matériel roulant spécifique.

Trains IC : automotrices 03 (break), 08 (quadruples) et voitures M4.

Trains IR : automotrices 140 km/h., voitures M4 et M2.

Trains LOCAUX : automotrices autres que 140 km/h., autorails, voitures M2

Trains NAVETTEURS : voitures M4 et M2 et dans un stade ultérieur, rames réversibles à deux niveaux.

10.2. LES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE

Un nouveau plan d'investissement, d'électrification surtout, est indispensable. Certaines lignes ou sections de lignes, (extrémités de ligne IC ou IR), toujours exploitées en traction diesel, doivent encore être adaptées afin d'être insérées dans un service IC ou IR complet.

Seront électrifiés en priorité, les tronçons :

- Namur - Dinant
- Courtrai - Ypres - Poperinge
- Liège - Rivage - Marloie.
- Beverst - Maastricht et Visé - Montzen - Aachen (relation Anvers - Köln).

L'aménagement de nouvelles aires de parcage et l'amélioration des installations actuelles, devraient inciter les voyageurs à faire un meilleur usage du transport combiné "train-auto".

10.3. La liaison radio "SOL-TRAIN" contribuera à améliorer sérieusement la sécurité et la régularité du trafic.

11. AVANTAGES ET INCONVENIENTS

11.1. AVANTAGES.

La réorganisation nous permettra d'offrir un service :

- mieux adapté aux besoins de la vie moderne;
- viable en ces temps de crise;
- caractérisé par :
 - . CADENCE
 - . VITESSE
 - . REGULARITE
 - . CONFORT
 - . SECURITE
- mieux orienté vers la clientèle, en vue d'améliorer la relation train-bus-voiture personnelle;
- avec de bonnes correspondances, c'est-à-dire dans des délais raisonnables;
- avec allègement des difficultés actuelles (goulets);
- éventuellement complété par un service de bus si nécessaire.

Pessimistes et "broyeurs de noir" critiquent sévèrement la restructuration.

Pour eux, la réorganisation est en somme un plan d'économie camouflé, d'où :

- forte diminution du nombre train/km pour certaines catégories;
- offre de trains de navetteurs beaucoup trop faible pour certaines gares;
- transport par autobus = manque de confort + allongement de parcours la plupart du temps;
- application probable d'un plan de suppression du personnel.

Restructuration de la SNCB dans le Namurois : CONTESTEE PARTOUT

18 lignes interrégionales (IR)

Les trains interrégionaux, qui ne desservent pas les pays voisins, sont eux aussi des trains rapides cadences, dont les arrêts sont toutefois plus nombreux que sur les lignes IC.

Pour les 12 lignes IR, nous avons repris la prévision. Pour les 18 lignes, nous ne donnons que les retards de celles qui Wallonie.

Les Hutois arriveront juste à temps pour voir partir leur train

La SPI regrette que la SNCB n'ait pas cru bon de joindre une grille horaire à son plan de restructuration.

Des gares et points d'arrêts supprimés

Le plan SNCB implique aussi la suppression de 203 arrêts.

Aménagement du réseau vicinal

La SNCB ayant l'intention de supprimer des lignes et de restructurer le réseau ferré, il a été décidé de la "bus" en tenir le Du

La position syndicale

Les Syndicats des Cheminots, on le sait, siègent au

La seule liaison horaire

Suppression de la moitié des omnibus

Waremmes et Ans : une seule liaison dans les deux sens

Ans-Liège-Flémalle : un véritable prémetro

Bertrix-Virton-Athus-Arlon : fini ?

A PROPOS DE LA 144

La revanche du rail

Une mise au point du comité de défense de cette ligne SNCB qui doit être maintenue

Demain?

1 par heure



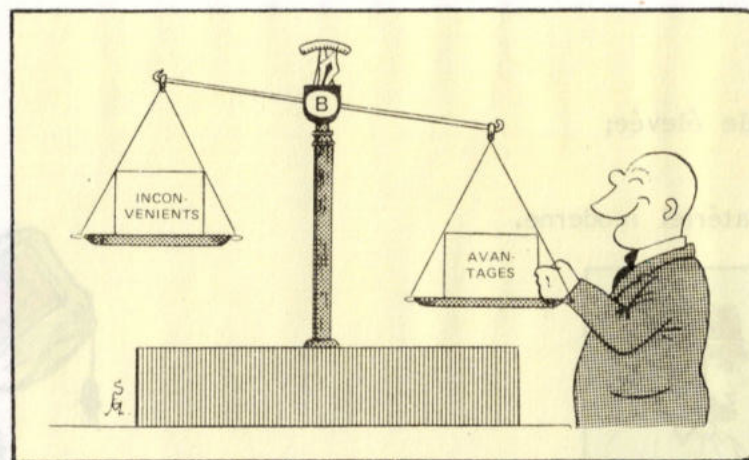
L'introduction de la nouveauté se heurte volontiers à la résistance, par habitude souvent, par peur de l'inconnu aussi.

Ce plan bouscule les habitudes de beaucoup de gens, c'est vrai !

POURTANT :

La plupart de ces critiques ne sont pas fondées !

Une analyse objective de la RESTRUCTURATION démontre indubitablement que les AVANTAGES prennent largement le pas sur les inconvénients.



LA RESTRUCTURATION VISE :

- UNE EXPLOITATION PLUS ECONOMIQUE
- UN MEILLEUR SERVICE A LA CLIENTELE

NOTRE COLLABORATION EST INDISPENSABLE ! FAISONS DONC PENCHER LA BALANCE DU BON COTE.

12 QUE PEUT ATTENDRE LE VOYAGEUR DE LA REORGANISATION ?

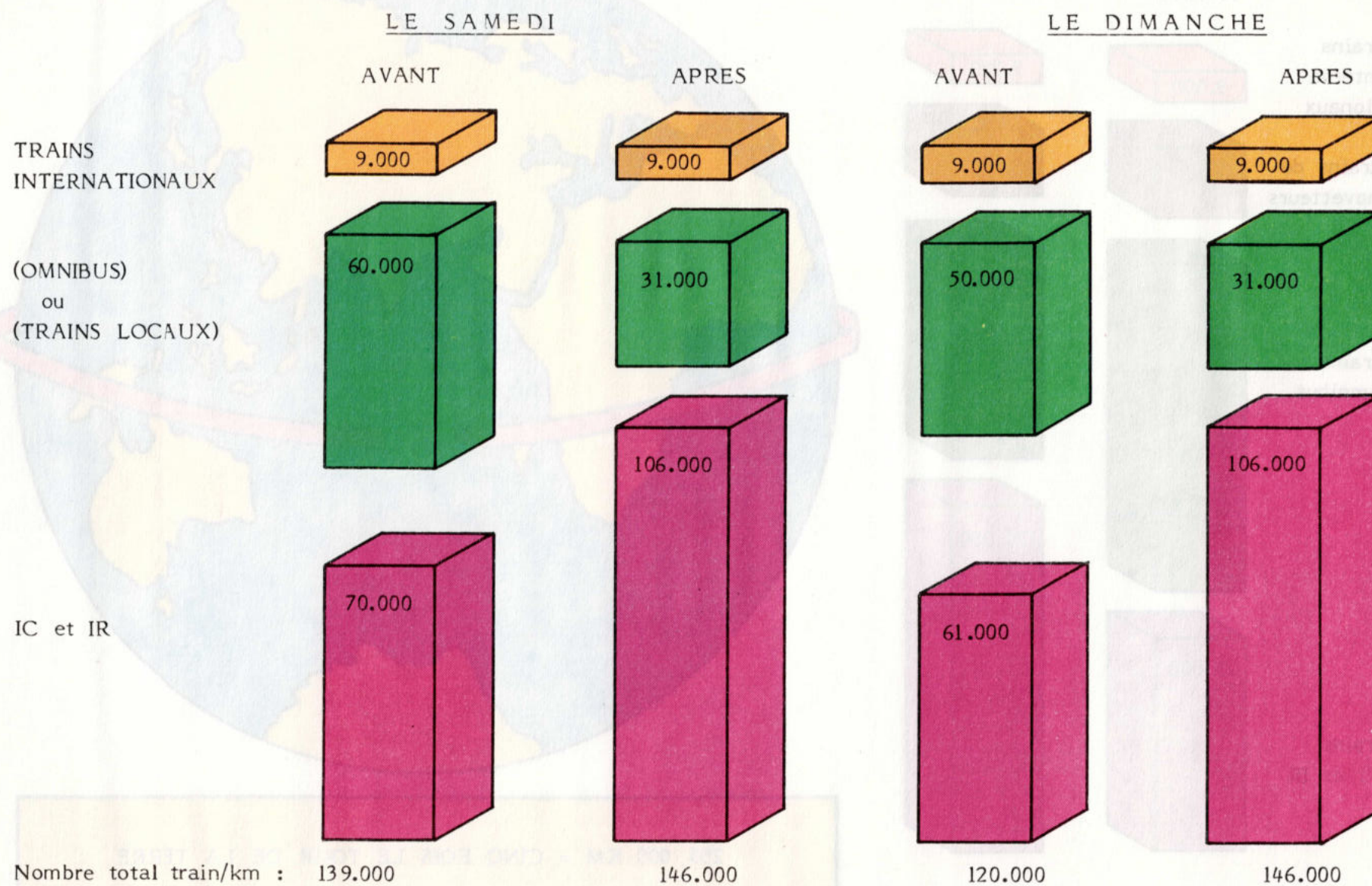
La réorganisation offre à la clientèle :

- augmentation sensible de l'offre "TRAINS RAPIDES";
- horaire (cadencé) facile à mémoriser, certitude de pouvoir disposer sur presque toutes les lignes, d'au moins un train par heure;
- bonnes correspondances en service intérieur et avec les trains IC des réseaux voisins;
- transport à une vitesse commerciale élevée;
- voyage confortable à bord d'un matériel moderne.

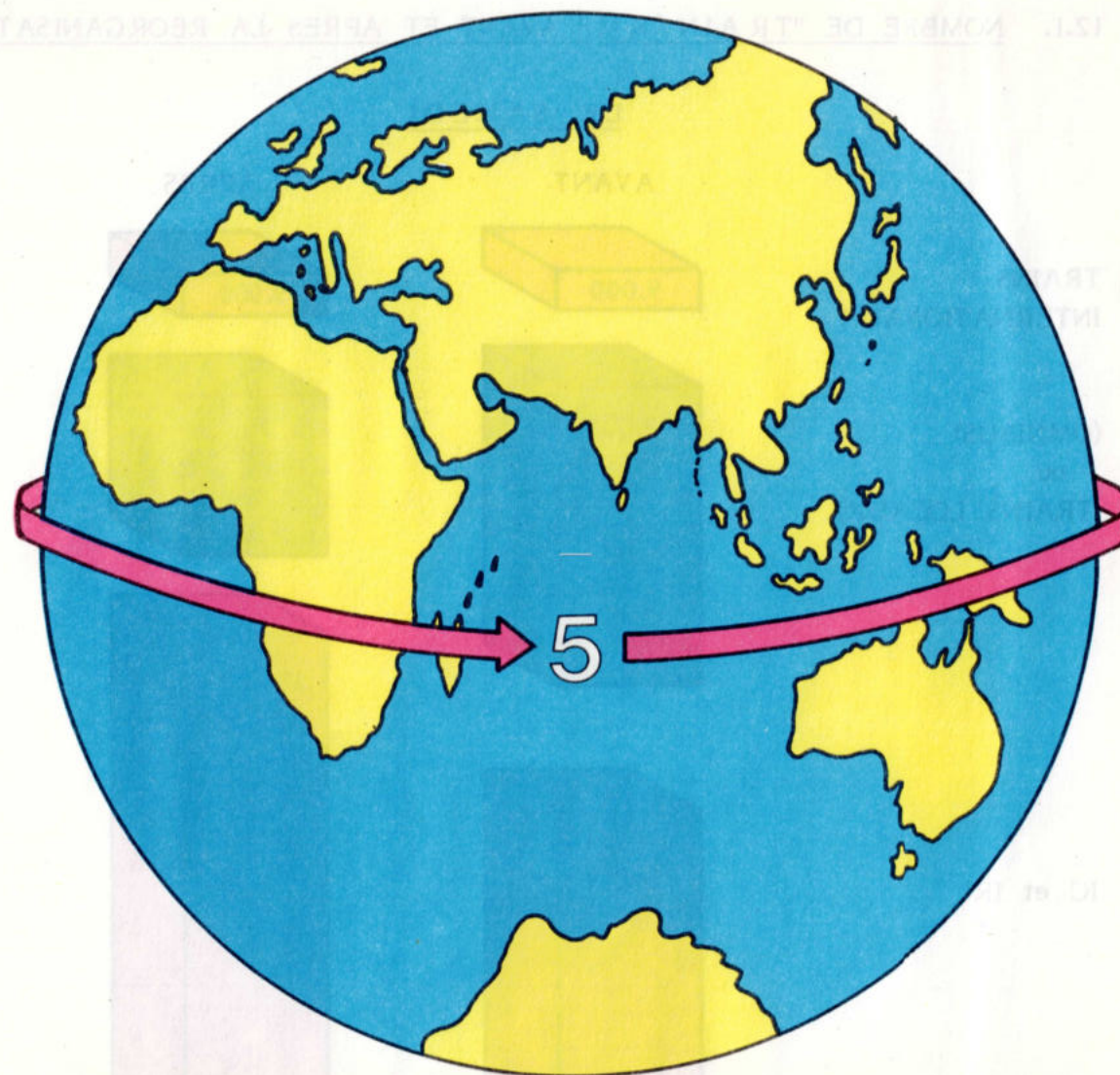
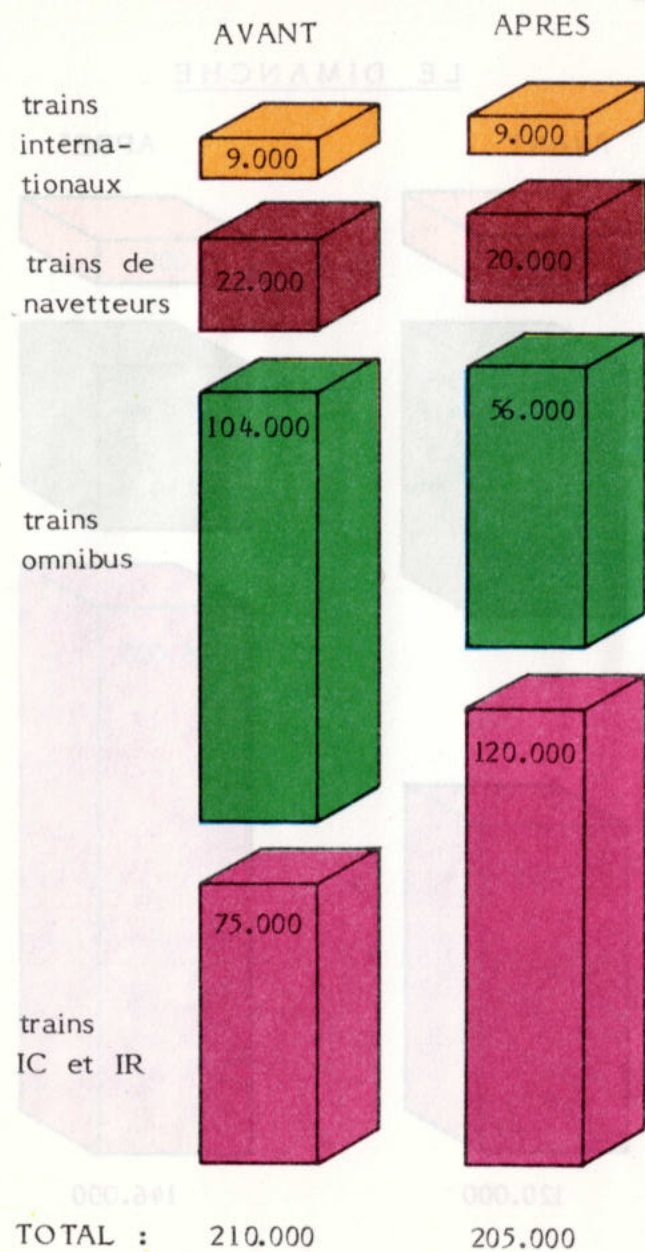


12.1. NOMBRE DE "TRAIN/KM" AVANT ET APRES LA REORGANISATION

27



JOURS OUVRABLES.



205 000 KM = CINQ FOIS LE TOUR DE LA TERRE

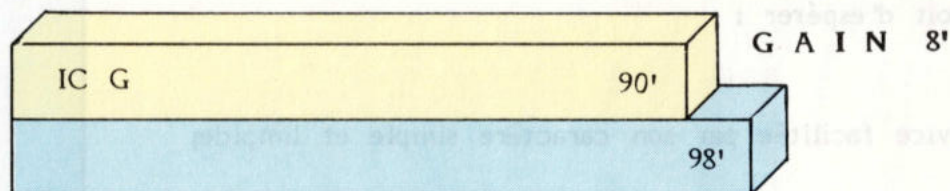
12.2. AMELIORATION DES TEMPS DE PARCOURS

29

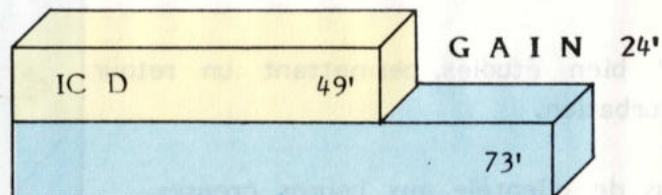
Une comparaison avec les anciens horaires fait apparaître presque partout, un gain de temps sensible.

Quelques trajets pris au hasard :

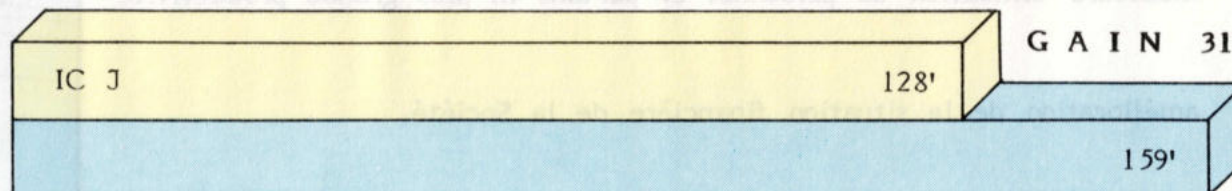
ROULERS - BRUXELLES-MIDI



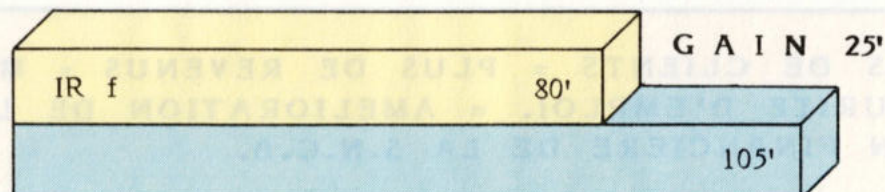
ANVERS-CENTRAL - HASSELT



TOURNAI - LIEGE GUILLEMIN



COURTRAI - MALINES



13. QUE POUVONS-NOUS ATTENDRE DU PLAN ?

Nous sommes en droit d'espérer :

- exécution du service facilitée par son caractère simple et limpide;
- accueil et information du voyageur plus aisés donc ... MEILLEURS;
- roulements "personnel et matériel" bien étudiés, permettant un retour rapide au service normal après perturbation.

nouvelle offre qui attirera plus de clientèle aux heures creuses.

- meilleure utilisation du personnel et partant ... plus grande productivité
- amélioration de la situation financière de la Société.



**PLUS DE CLIENTS = PLUS DE REVENUS = MEILLEURE
SECURITE D'EMPLOI. = AMELIORATION DE LA SITUA-
TION FINANCIERE DE LA S.N.C.B.**

14. L'ACCUEIL ET L'INFORMATION DU VOYAGEUR

L'accueil du voyageur sera nettement simplifié, nous permettant ainsi d'offrir un bien meilleur service, car :

Speakers, préposés aux guichets, personnel des trains et autres, pourront, avec un peu d'expérience, renseigner la clientèle rapidement et de façon plus sûre.

Les voyageurs quant à eux, n'éprouveront guère de peine à choisir "le bon convoi", grâce :

- aux plaques d'itinéraire IC et IR apposées sur les trains;
- aux tableaux d'affichage adaptés et uniformisés qui les accueilleront dans les halls et sur les quais.

LE VOYAGEUR EST AUSSI NOTRE EMPLOYEUR !

15. L'INDICATEUR

A nouveau service de train....

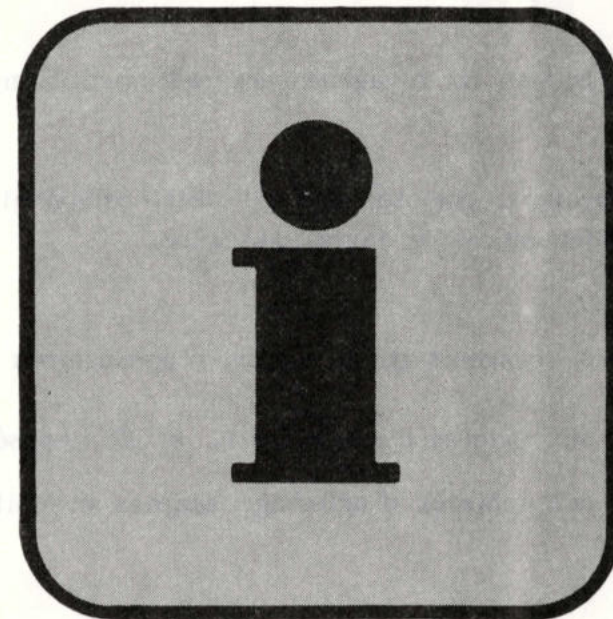
guide de conception nouvelle.

SES ATOUTS :

Simplicité, efficacité, clarté.

Comprenant trois parties, l'indicateur reprend :

- les renseignements généraux;
- les 1001 relations;
- un jeu varié de cartes (réseau et par région) d'un maniement aisé, permettant la découverte rapide du renseignement désiré.



15.1. LES 1001 RELATIONS

33

Cette partie du guide reprend les MEILLEURES RELATIONS (cadencées) entre une septantaine de gares.

En un coup d'œil, nous trouvons dans l'ordre :

- les gares pour lesquelles il existe une relation;
- les heures de départ du premier train, des suivants et du dernier train de la journée;
- les points de correspondance;
- les battements;
- la destination du train assurant la correspondance;
- l'heure d'arrivée à destination;
- la durée totale du parcours.

Braine-l'Alleud

Relations intervalles vers :
Interstedelijke verbindingen naar :

Antwerpen-Caal
Arlon
Berchem
Bru Nord/Noord
Bru Midi/Zuid
Charleroi-Sud
Denderleeuw

Gent-Sint-Pieters
Hasselt
Kortrijk
La Louvière-Sud
Leuven
Liège-Guillemins
Mechelen
Nivelles
Tournai
Vilvoorde

NOUVEAU DANS
L'INDICATEUR !
LES 1001
RELATIONS



Ⓐ	jours ouvrables werkdagen		premiers trains eerste treinen
ⓐ	samedi zaterdag		trains suivants volgende treinen
†	dimanche et jours fériés zon- en feestdagen		derniers trains laatste treinen
	temps de correspondance aansluitingstijd		trains non cadencés niet klokvast treinen
Ⓒ	durée totale du voyage totale reistijd		

Braine-l'Alleud

Vers - Naar	Départ - Vertrek	Train en direction de : Trein in de richting van :	Changer à Stap over te	Train en correspondance en direction de : Aansluitende trein in de richting van :	Arrivée - Aankomst
	Ⓐ ⓐ †				Ⓐ ⓐ † Ⓒ
Antwerpen-Caal	6 11 . 11 23 11	IR : Antwerpen-Caal IR : Antwerpen-Caal IR : Bru Nord/Noord			7 11 . 11 0 35
Arlon	6 39 . 39 7 44	5 39 5 39 L : Bru Nord/Noord L : Bru Nord/Noord L : Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord Bru Nord/Noord Bru Nord/Noord	15' IC : Arlon 15' IC : Luxembourg 15' IC : Luxembourg	8 46 . 46 10 46
Berchem	20 39 6 11 . 11 23 11	19 39 19 39 L : Bru Nord/Noord L : Bru Nord/Noord IR : Antwerpen-Caal IR : Antwerpen-Caal IR : Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord Bru Nord/Noord Bru Midi/Zuid	14' IC : Arlon 14' IC : Arlon 6' L : Antwerpen-Caal	22 46 7 07 . 07 0 32
Bru Nord/Noord	6 11 6 39 . 11 . 39 22 39 23 11	5 39 5 39 L : Bru Nord/Noord IR : Antwerpen-Caal L : Bru Nord/Noord IR : Antwerpen-Caal L : Bru Nord/Noord L : Bru Nord/Noord			6 13 7 13 . 34 . 13 23 14 23 34
Bru Midi/Zuid	6 11 6 39 . 11 . 39 22 11 22 39 23 11	5 39 5 39 L : Bru Nord/Noord IR : Antwerpen-Caal L : Bru Nord/Noord IR : Antwerpen-Caal L : Bru Nord/Noord IR : Bru Nord/Noord L : Bru Nord/Noord IR : Bru Nord/Noord			6 24 7 03 . 24 . 03 22 24 23 03 23 24
Charleroi-Sud	5 32 6 05 6 32 . 05 . 32	6 05 6 05 L : Charleroi-Sud IR : Nivelles IR : Charleroi-Sud L : Nivelles IR : Charleroi-Sud	Nivelles Nivelles	7' IC : Charleroi-Sud 7' IC : Charleroi-Sud	6 04 6 42 7 04 . 42 . 04

15.2. LES TABLEAUX DE TRAINS COMPLETS

On y retrouve tous les trains.

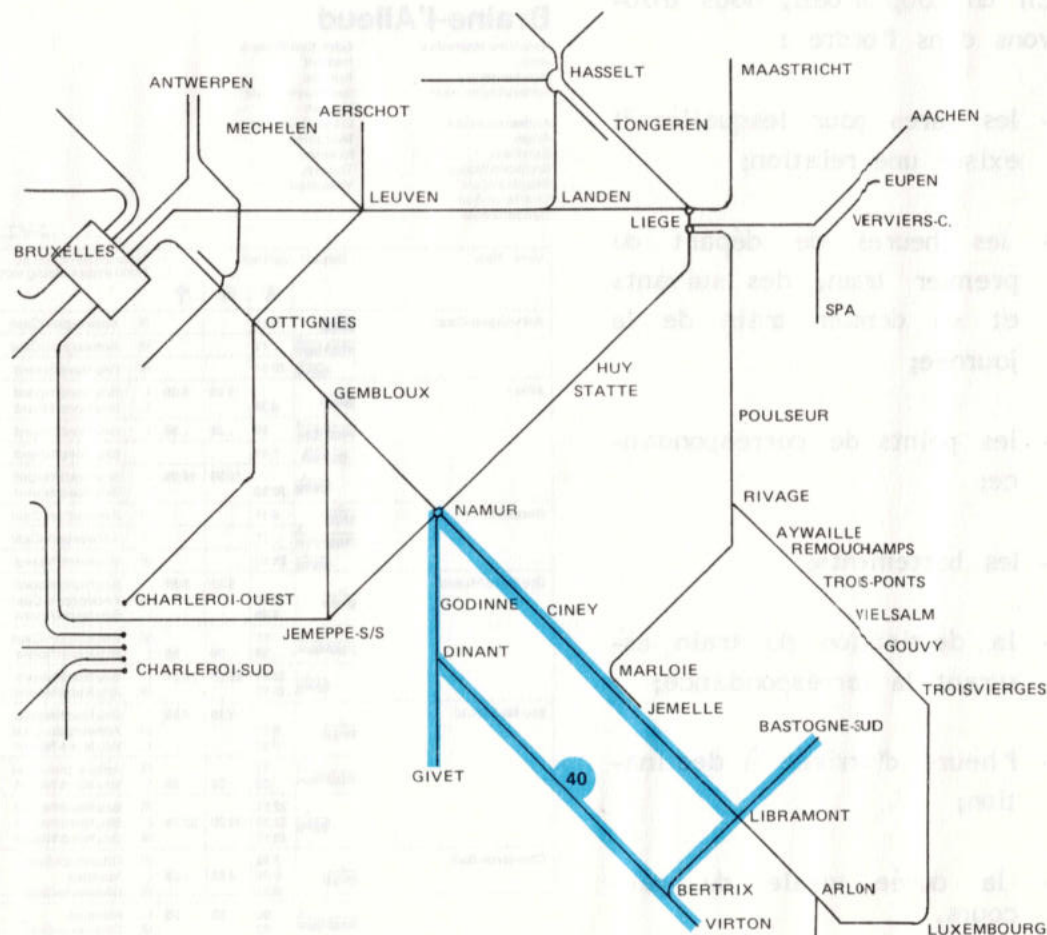
Les tableaux sont présentés par zone. La recherche d'une correspondance (OU ET QUAND ?) est grandement facilitée par l'emploi de deux couleurs.

Un changement de couleur indique un changement de train.

Exemple de zone :

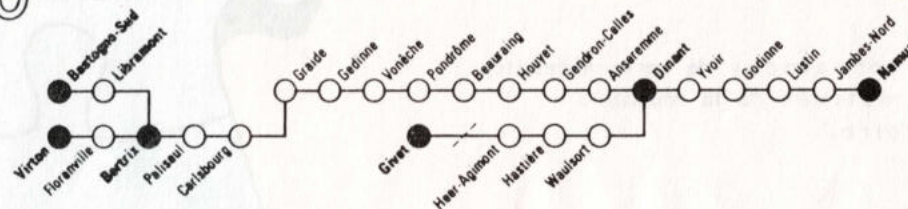
Le tableau 40 (voir également page suivante) comprend les tronçons :

- NAMUR - DINANT - GIVET (ligne 154)
- DINANT - BERTRIX (ligne 166)
- LIBRAMONT - BERTRIX - VIRTON (ligne 165)
- LIBRAMONT - BASTOGNE-SUD (ligne 163).



40

40



km		L 7625	IR 1976	L 7330	P 3695	P 3696	IR 1977	L 7627	IR 1978	IR 1979	L 7629	IR 1980	IR 1981	L 7631	IR 1982	IR 1983	L 7633	IR 1984	IR 1985	L 7635	IR 1986
0	Bastogne-Sud																				
29	Libramont							6 28			8 28			10 28			12 28			14 28	
41	Bertrix	○						6 39			8 39			10 39			12 39			14 39	
0	Bertrix																				
21	Florenville																				
45	Virton	○																			
0	Bertrix	4 46			5 26	5 30		6 46			8 46			10 46			12 46			14 46	
12	Paliseul	4 57			5 41	5 41		6 57			8 57			10 57			12 57			14 57	
15	Carlsbourg	5 01			5 40	5 45		7 01			9 01			11 01			13 01			15 01	
19	Graide	5 06			5 50	5 50		7 06			9 06			11 06			13 06			15 06	
27	Godinne	5 15			5 50	5 57		7 15			9 15			11 15			13 15			15 15	
35	Vonêche	5 23			6 05	6 05		7 23			9 23			11 23			13 23			15 23	
42	Pondrôme	5 31			6 12	6 12		7 31			9 31			11 31			13 31			15 31	
48	Beauraing	5 39			6 07	6 19		7 39			9 39			11 39			13 39			15 39	
58	Houyet	5 48			6 16	6 28		7 48			9 48			11 48			13 48			15 48	
63	Gendron-Celles	5 53			6 27	6 34		7 53			9 53			11 53			13 53			15 53	
70	Anseremme	6 01			6 27	6 41		8 01			10 01			12 01			14 01			16 01	
74	Dinant	○	6 07		6 32	6 47		8 07			10 07			12 07			14 07			16 07	
	Charleville-Mézières																				
	Givet																				
0	Heer-Agimont																				
4	Hastière																				
9	Waulsort																				
18	Dinant	○																			
0	Dinant		6 15		6 34	6 49	7 15		8 15	9 15		10 15	11 15		12 15	13 15		14 15	15 15		16 15
8	Yvoir		6 23		6 42	6 56	7 23		8 23	9 23		10 23	11 23		12 23	13 23		14 23	15 23		16 23
11	Godinne		6 27		6 46	7 01	7 27		8 27	9 27		10 27	11 27		12 27	13 27		14 27	15 27		16 27
14	Lustin		6 31		6 50	7 05	7 31		8 31	9 31		10 31	11 31		12 31	13 31		14 31	15 31		16 31
25	Jambes-Nord		6 41		7 15	7 15	7 41		8 41	9 41		10 41	11 41		12 41	13 41		14 41	15 41		16 41
28	Namur	○	6 45	6 56	7 02	7 20	7 45		8 45	9 45		10 45	11 45		12 45	13 45		14 45	15 45		16 45
	Q L - L W	○	7 33	7 44	7 58	8 03	8 37		9 37	10 37		11 33	12 37		13 37	14 37		15 37	16 37		17 37
	Bruxelles-Schuman	○	7 36	7 48	8 02	8 06	8 41		9 41	10 41		11 41	12 41		13 41	14 41		15 41	16 41		17 41
	Bruxelles-Nord-Noord	○	7 49	7 58	8 11	8 14	8 49		9 49	10 49		11 45	12 49		13 49	14 49		15 49	16 49		17 49
	Bruxelles-Midi-Zuid	○	7 58	8 08	8 21	8 27	8 58		9 58	10 58		11 56	12 58		13 58	14 58		15 58	16 58		17 58

16. NOTRE MISSION

SPOTS TV

Notre mission principale est de collaborer de façon DYNAMIQUE ET INTENSE à ce renouveau et de lui assurer une éclatante réussite.

Nous devons être convaincus de cette nécessité.
Nous devons être motivés "à la réussite".
Nous devons y croire.

CAMPAGNE
DE
PRESSE
REVUES.

Différents services de direction oeuvrent à une vaste campagne de publicité et de sensibilisation par affiches, dépliants, "spots-TV", articles dans les revues spécialisées, stands d'informations.

AFFICHES —
— DEPLIANTS

STANDS
D'
INFORMATION

Cette publicité est indispensable !
MAIS UN MOT AIMABLE AU GUICHET,
DANS LE TRAIN, SUR LE QUAI; UNE EXE-
CUTION SOIGNEE DU SERVICE, UN RENSEI-
GNEMENT CORRECT, UN SOURIRE ...
CONSTITUENT NOTRE MEILLEURE
PUBLICITE !

LE PLAN DOIT REUSSIR

LE CLIENT EST AUSSI
NOTRE EMPLOYEUR.



