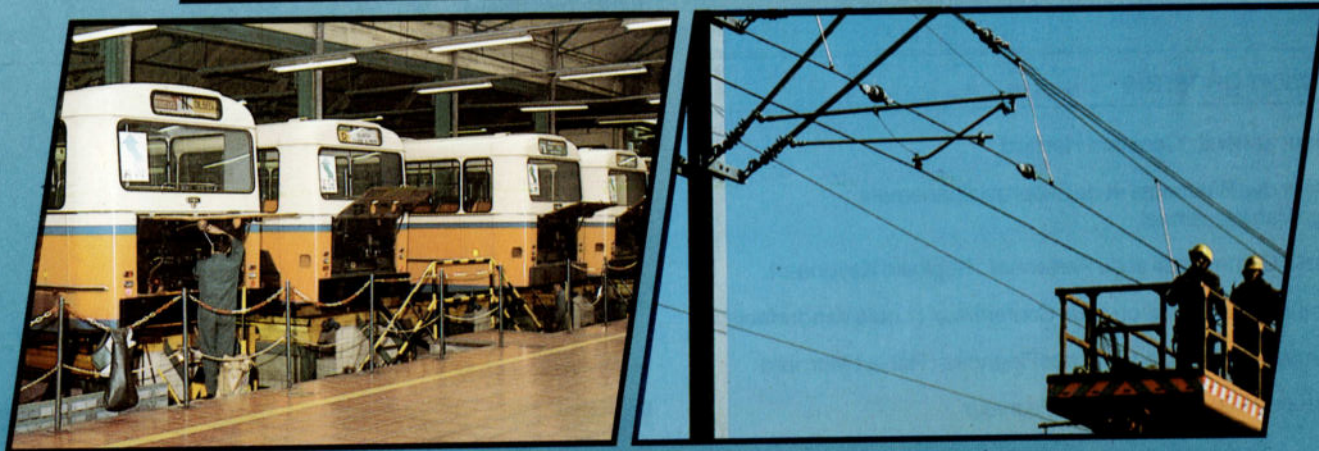
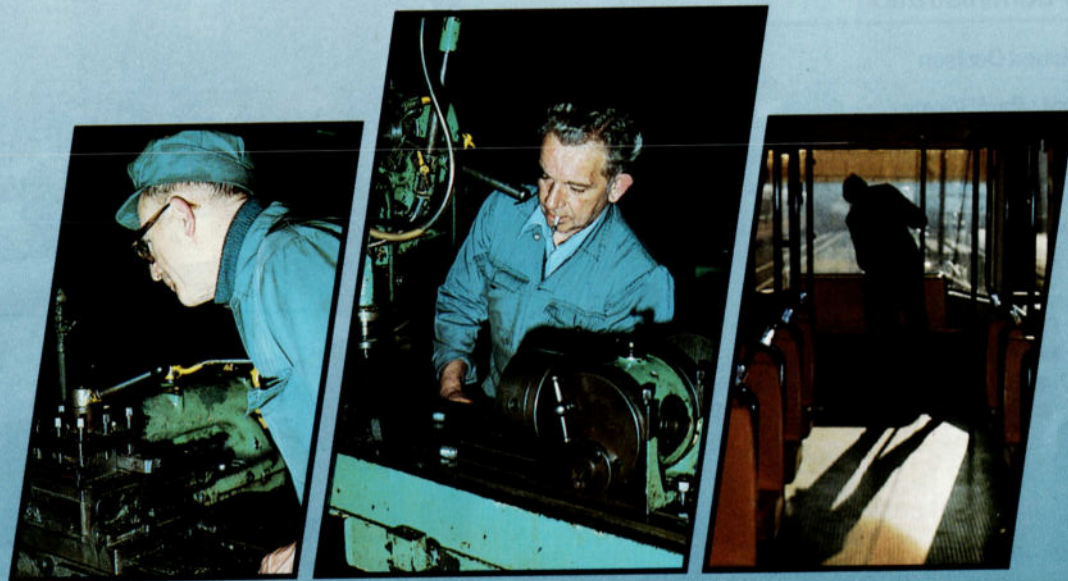


Dossier spécial :  
le rapport annuel 1986



# LES VICINAUX

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX



# Quels étaient les dirigeants des Vicinaux en 1986 ?

---

## Conseil d'administration

---

Président : Robert Denison

Vice-Président : Paul Breyne

Membres : Guilielmus Dechamp, André Mathelart, Maurice Herlemont, Remi Timmerman et Jan Bascour

Commissaires du gouvernement : Firmin De Wolf et Francly Vandenberghe

Comité de surveillance

Président : Richard Bonzi

Membres : Marcel Rogiest, Noël Lammertyn, Arsène Cuppens, Claude Durieux, Gaston Gérard, Jean-Marie André, Hendrik Van Der Taelen et Francis De Hondt.



Robert Denison préside une séance du conseil d'administration. (photo Yves Smets)

---

## Direction générale

---

Directeur général : Constant Henrard

Directeur des Bâtiments et de l'Approvisionnement : Hugo Van Wesemael

Directeur Commercial et du Personnel : Reginald Keygnaert

Directeur de l'Exploitation et du Contentieux : Louis Vanderfaeillie

Directeur de l'Informatique et des Finances : Robert Mornard

Directeur du Matériel : Georges Pourveur

Notre directeur général, Constant Henrard. (photo Yves Smets)



---

## Directeurs régionaux

---

Anvers : Bart Vanbrussel

Flandre occidentale et orientale : Edmond Vervaeet

Hainaut : Georges Pourveur

Liège et Namur-Luxembourg : Lambert Botton

Brabant : Freddy Van De Weghe

Limbourg : Francly Peeters

# Une primeur

Chacun le sait, le rapport annuel d'une société comme la nôtre est un document volumineux souvent difficile à lire. Pour la première fois, une société belge de transport public édite, à l'intention de son personnel, un résumé de son rapport annuel rédigé en langage clair. Il s'agit donc bien d'une primeur.

1986 n'a pas été une année faste pour la SNCV, et ceci à plusieurs titres. Le nombre de voyageurs a diminué de 7,6% et nos recettes ont régressé de 3,78% malgré une augmentation tarifaire moyenne de 5,7% le 20 janvier 1986.

La perte de voyageurs est due au fait que l'utilisation de la voiture privée est devenue nettement moins onéreuse (spectaculaire diminution du prix du carburant) et aux grèves qui, entre le 14 mai et le 26 juin 1986, ont sensiblement désorganisé notre service à la clien-

tèle. Bon nombre de voyageurs ont ainsi tourné le dos à la SNCV et ont préféré utiliser un véhicule personnel.

Le plan d'économie décidé à «Val Duchesse» a également frappé les Vicinaux en 1986. Par rapport à 1985, l'intervention de l'Etat a été réduite de 65,3 millions. Pour 1987, la somme allouée à la SNCV sera amputée de 648,2 millions de francs.

L'effectif de la société a diminué de 153 unités, pour se chiffrer, fin de l'année dernière, à 6495 agents.

Grâce à la chute des taux d'intérêts, nous avons pu réduire en 1986 nos charges financières de 57,1 millions.

Pour la SNCV, le coefficient de couverture s'est élevé à 37,77%, contre 38,47% en 1985. Cela signifie que chaque fois que nous dépensons 100 francs pour faire rouler nos trams et nos bus orange, nous

avons enregistré plus ou moins 38 F de recettes. De toutes les sociétés de transport en Belgique, la SNCV a l'un des meilleurs coefficients de couverture.

Notre nouvelle politique commerciale, que nous avons révélée le 27 octobre 1986 lors d'une conférence de presse à laquelle assistait Herman De Croo, Ministre des Communications, a pour but d'améliorer ce coefficient. Sachez encore que, pour mettre tous les atouts dans son jeu, la SNCV va collaborer plus étroitement avec les six sociétés de transports intercommunales du pays situées à Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand, Liège et Verviers.

Enfin, l'année dernière, les investissements ont été limités à 166 millions, au lieu des 578 initialement prévus. L'acquisition d'autobus articulés a été postposée.

En millions de F	1985	1986
Coûts	- 15.756,3	- 15.495,3
Recettes	+ 6.171,1	+ 5.973,9
Différence	- 9.585,2	- 9.521,4
Intervention de l'Etat	+ 9.586,7	+ 9.521,4
Résultat	+ 1,5	-
<b>Coefficient de couverture</b>	<b>38,47%</b>	<b>37,77%</b>

# Coûts et recettes

En millions de F.	1984	1985	1986
<b>Recettes</b>			
• tram	268,4	262,3	263,6
• bus	4.682,4	4.917,0	4.720,0
• indemnités compensatoires versées par les pouvoirs publics (p.ex. pour les réductions que nous accordons)	525,0	551,3	551,3
• divers	249,7	261,1	245,2
<b>Total</b>	<b>5.725,5</b>	<b>5.991,7</b>	<b>5.780,1</b>
<b>Coûts</b>			
• dépenses de personnel	7.009,3	7.074,1	7.098,1
• installations, entretien du matériel roulant, livraisons diverses (p.ex. fournitures de bureaux)	592,3	697,3	715,3
• gasoil de traction (autobus)	935,8	963,3	654,0
• énergie électrique (tram)	74,5	76,8	68,9
• coûts des services d'autobus exploités en louage (y compris les frais de personnel)	3.945,5	4.299,7	4.178,6
• amortissements	673,4	595,6	692,0
• charges financières	1.505,3	1.509,0	1.493,6
• divers	211,6	361,1	401,0
<b>Total</b>	<b>14.947,7</b>	<b>15.576,9</b>	<b>15.301,5</b>
<b>Différence coûts - recettes</b>	<b>9.222,2</b>	<b>9.585,2</b>	<b>9.521,4</b>
<b>Coefficient de couverture</b>	<b>38,30%</b>	<b>38,47%</b>	<b>37,77%</b>



Les Vicinaux ont déboursé 68,9 millions pour l'énergie électrique nécessaire à la circulation des trams orange.  
(photo Herman Welter)

# Plus de 253 millions de voyageurs

L'an dernier, les bus et trams orange ont transporté 253,6 millions de voyageurs. Les Vicinaux sont, en Belgique, la société de transport en commun qui véhicule le plus de passagers.

Notre réseau autobus est long de 30.014 km, dont 28.718 sont effectués en services réguliers et 1.296 en services saisonniers ; 18.991 km de services journaliers sont exploités par la société elle-même, contre 9.727 par les exploitants.

Fin 1986, le réseau ferré avait une longueur de 165 km répartis entre le littoral (68 km) et le Hainaut (97 km). La circulation des trams a été suspendue le 1<sup>er</sup> novembre 1986 sur la ligne 30 Maurage - Bracquegnies - La Louvière - Anderlues et sur le tronçon Trazegnies - Maurage de la ligne 80. L'exploitation est assurée depuis lors par autobus. Ces lignes ferrées (voies et caténaire) seront entièrement modernisées.

La Société Anonyme du Chemin de Fer des Grottes de Han a poursuivi l'exploitation de la ligne de 5,4 km qui relie le village de Han-sur-Lesse à l'entrée des grottes. Le parcours se fait toujours en autorail et remorques ouvertes.

En millions		Nombre de voyageurs transportés				
		1982	1983	1984	1985	1986
Tram	Nombre	13,39	12,57	11,90	11,23	9,81
	%	4,6	4,6	4,4	4,1	3,9
Automotrice	Nombre	0,30	0,29	0,28	0,26	0,29
	%	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Bus Régie	Nombre	188,14	178,85	177,67	177,92	164,63
	%	65,0	64,8	66,1	64,8	64,9
Bus Exploitants	Nombre	87,83	84,23	79,05	84,95	78,89
	%	30,3	30,5	29,4	31	31,1
<b>Total</b>		<b>289,65</b>	<b>275,94</b>	<b>268,90</b>	<b>274,36</b>	<b>253,62</b>

## Coefficient de couverture en 1986

Rappelons que le coefficient de couverture est le rapport entre les recettes et les coûts. A titre d'exemple, un coefficient de 50% signifie que chaque fois que nous dépensons 100 francs pour faire circuler nos véhicules, nous avons 50 F de recettes.

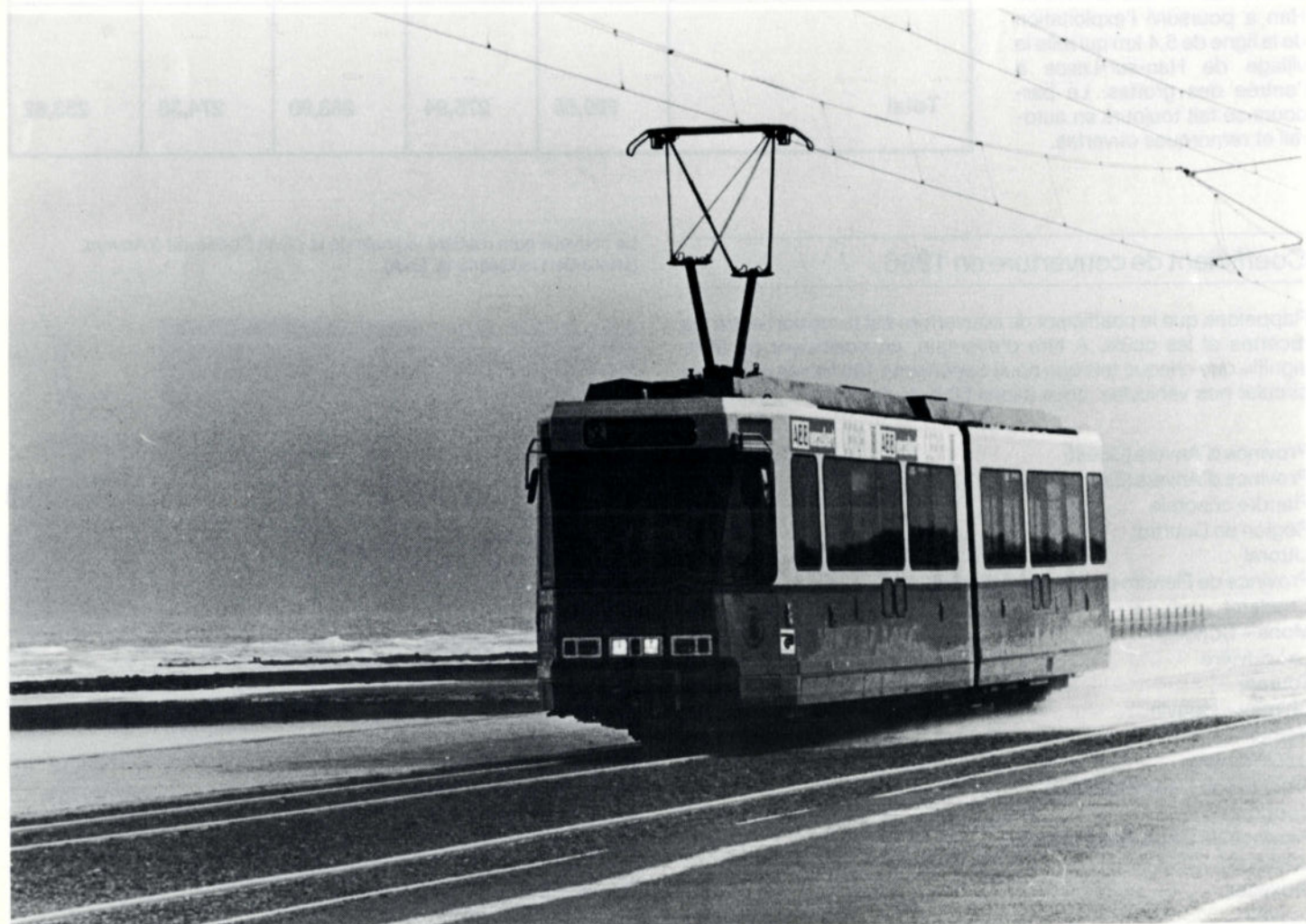
Province d'Anvers (Ouest)	51,49
Province d'Anvers (Est)	46,69
Flandre orientale	40,14
Région de Courtrai	38,30
Littoral	26,22
Province de Flandre occidentale (Centre)	35,24
Charleroi	22,69
Mons - Borinage	39,35
La Louvière	19,84
Tournai	34,46
Chimay - Couvin	35,25
Namur	41,66
Luxembourg	28,79
Province de Liège (Nord-est)	37,49
Condroz	43,44
Province de Liège (Nord-ouest)	42,50
Limbourg	37,77
Bruxelles	48,03
Louvain	40,62

La nouvelle gare routière vicinale de la place Roosevelt à Anvers.  
(photo Bert Hulselmans, GvA)



Vente des titres de transport : légère augmentation du nombre d'abonnements scolaires									En millions
	Billets, cartes à voyages et cartes à cases		Abonnements						Total
			ordinaires et MTB		scolaires		sociaux		
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
1982	141,27	48,8	32,37	11,2	83,98	29,0	32,04	11,0	289,66
1983	130,74	47,4	30,71	11,1	82,31	29,8	32,18	11,7	275,94
1984	124,86	46,4	29,54	11,0	82,94	30,9	31,57	11,7	268,91
1985	124,61	45,4	32,14	11,7	84,50	30,8	33,11	12,1	274,36
1986	110,23	43,5	28,72	11,3	84,61	33,4	30,05	11,8	253,61

Kilomètres parcourus par type de véhicule						En millions
	Tram	Automotrice et autotracteur	Bus			Total général
			Régie	Exploitants	Total	
1982	4,42	0,037	104,98	63,30	168,28	172,73
1983	4,58	0,033	105,03	63,88	168,91	173,52
1984	4,51	0,035	108,02	68,76	176,79	181,33
1985	4,38	0,031	107,64	70,76	178,39	182,80
1986	3,97	0,030	103,35	69,91	173,27	177,27



# Vous et nous : le personnel des Vicinaux

Comme beaucoup d'autres services publics, les Vicinaux sont contraints par la loi à réaliser de fortes économies. En 1986, les carburants ont coûté moins cher, ce qui nous a été très favorable. Cela ne suffit malheureusement pas et nous avons dû également réduire dans une certaine mesure les dépenses de personnel, donc le nombre d'agents. Le tableau ci-dessous montre que cette réduction a été obtenue en grande partie par des départs naturels : départs volontaires, mises à la retraite. En 1986, notre effectif a été réduit de 153 personnes, soit 2,3 %. Grâce aux efforts de tous, nous avons pu toutefois maintenir le service à la clientèle au même niveau qu'en 1985. Un grand merci.



Les Vicinaux ont organisé en 1986 1010 examens psychologiques, 215 examens professionnels et 1051 examens d'accès à un grade d'appointé.

Entrées en service (+)		Départs (-)		Différence
Recrutements	79	Volontaires	52	
Chômeurs remplaçant une pause carrière	24	Licenciements	42	
Retour au service actif	35	Décès	13	
		Retaites	148	
		Divers	32	
<b>Sous-total</b>	<b>138</b>	<b>Sous-total</b>	<b>287</b>	<b>- 149</b>
Saisonniers	190	Saisonniers	191	- 1
Stagiaires ONEm	237	Stagiaires ONEm	240	- 3
<b>TOTAL</b>	<b>565</b>	<b>TOTAL</b>	<b>718</b>	<b>- 153</b>
<b>EFFECTIF 1986</b>	<b>6495</b>	<b>EFFECTIF 1985</b>	<b>6648</b>	<b>- 153</b>

## Encore quelques chiffres

Le service que nous offrons aux voyageurs se calcule en places offertes (places disponibles dans nos véhicules) et en kilomètres parcourus. En multipliant ces deux chiffres on obtient le nombre de «places offertes-km». En 1986, nous avons mis à la disposition de notre clientèle 10.082 millions de places offertes-kilomètres (15.882 millions avec les bus des sociétés privées).

Pour assurer ce service, les agents du mouvement ont effectué 6.775.000 heures de travail.

Donc, chaque fois qu'un agent du mouvement travaille une heure, il permet à la société d'assurer environ 1.500 places offertes-km (soit par exemple 50 places sur 30 km). Ce chiffre est en légère augmentation chaque année depuis 1979.

En ce qui concerne le personnel du mouvement, chaque «place offerte-km» a coûté, en 1986, 46,3 centimes (44,7 en 1985).

## Le pouvoir d'achat

Si votre salaire augmente de 3 % en un an et que, pendant ce temps, le coût de la vie augmente de 2 % seulement, votre pouvoir d'achat est plus élevé. Mais si, pendant le même temps, le coût de la vie augmente de 4 %, votre pouvoir d'achat aura baissé, vous pourrez acheter moins de marchandises ou payer moins de services.

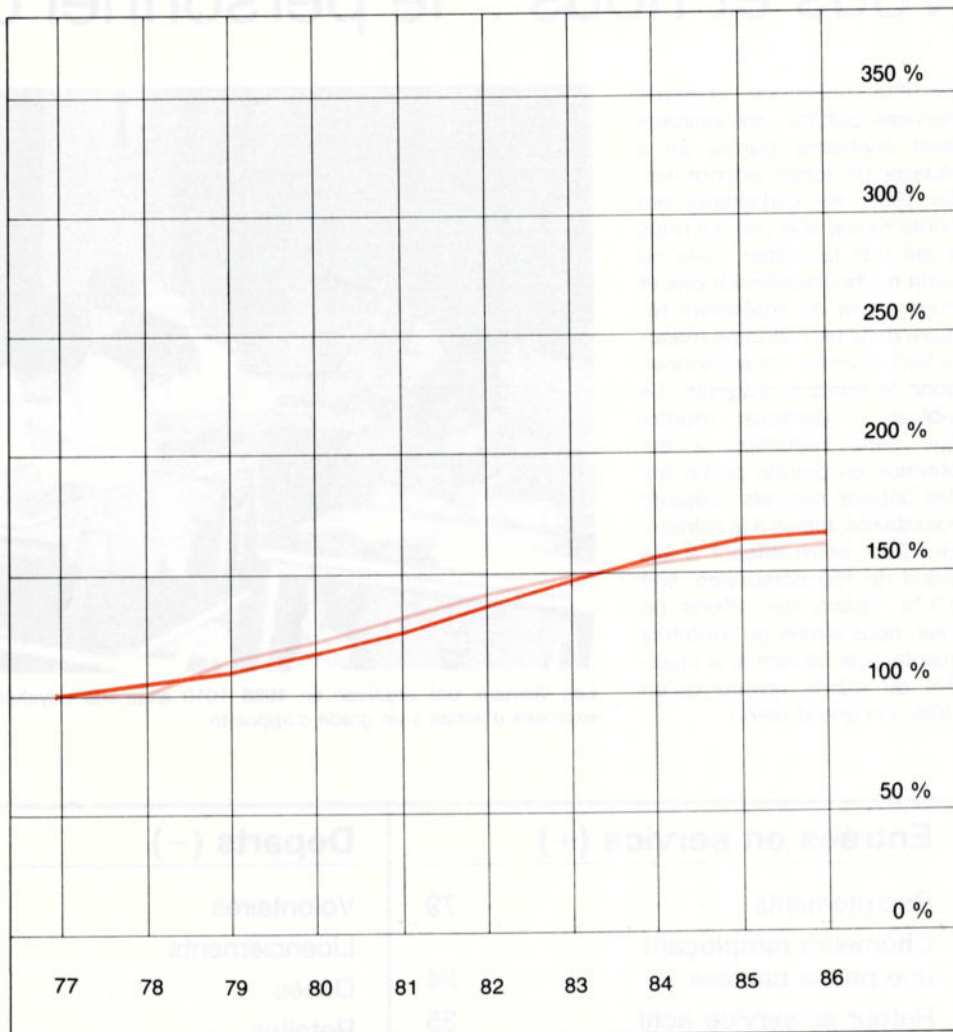
Le tableau ci-contre montre comment ont évolué depuis 1977 :

1. le revenu d'un conducteur-receveur OMC marié, ayant 8 ans de service
2. l'indice des prix à la consommation, qui représente le coût de la vie en Belgique.

— % moyen d'augmentation du revenu brut sur la base de 1977

— Amélioration résultant des programmations sociales  
% moyen d'augmentation de l'index

Revenu brut du conducteur-receveur O.M.C. - 8 ans de service



## Salaires et charges sociales

Ces dépenses se sont élevées en 1986 à un peu plus de 7 milliards de francs. Cette somme représente 46 % des dépenses globales. Le coût moyen d'une journée de 8 heures prestée par un agent de la société s'est élevé en 1986 à 5.613 francs (5.303 en 1985).

Parmi les charges sociales, relevons les pensions, dont bénéficient 6.845 anciens agents ou leurs familles. En 1986 enfin, la SNCV a décaissé, à titre de charges sociales légales, un peu de 2 milliards de francs.

## La sécurité au travail

Une bonne nouvelle : le total des accidents en service et sur le chemin du travail a diminué : 542 en 1986 contre 570 en 1985. Aucun accident mortel, ni en service, ni sur le chemin du travail n'a été enregistré l'année passée.

Relevons aussi le meilleur résultat du concours permanent de sécurité : 9.000 jours sans accident avec chômage pour l'équipe n° 10 du groupe de Liège (mouvement Eupen-Warzée).

En ce qui concerne les accidents avec d'autres personnes, par exemple avec les autres usagers de la route, là aussi nous notons une amélioration : 39,7 accidents par million de km parcourus contre 48,3 en 1985.



De nombreux accidents surviennent au moment où le chauffeur quitte son poste de conduite.

# Les moyens techniques

## Les autobus

Depuis des années, notre parc se compose essentiellement d'autobus standard à 90 places dont 40 assises. Les études réalisées ces derniers mois montrent que nous devrions disposer de plusieurs types de bus, ce qui nous permettrait de nous adapter à la demande du public. Sur certaines lignes très fréquentées, il est plus rentable de mettre en service un bus articulé que de dédoubler les services avec des bus standard. Sur des lignes peu fréquentées, par contre, il serait utile de disposer de bus à capacité réduite.

Suite aux expériences favorables avec les 106 bus articulés achetés entre 1981 et 1984, nous espérons pouvoir bientôt acquérir 30 nouveaux véhicules de ce type, comportant 130 places dont 55 assises.

Nous avons également développé, en 1986, l'étude d'un autobus de 35 à 40 places. Nous avons proposé au Ministre des Communications de passer commande d'une série de ces nouveaux bus.

Ces diverses mesures doivent nous permettre de réaliser des économies importantes tout en maintenant le meilleur service possible à notre clientèle.

En 1986, nous avons mis en service 70 véhicules dont 51 nouveaux bus articulés Van Hool AG 280.3. Ces bus sont équipés d'un moteur dit «lent», c'est-à-dire d'un moteur plus avantageux aux basses vitesses. Ces véhicules sont plus économiques et moins bruyants. De plus, une répartition des charges spécialement étudiée permet d'obtenir une meilleure adhérence au sol. Ces autobus sont également plus aérodynamiques. D'abord grâce à la boîte à film avant, qui a été montée dans le prolongement du pare-brise. Ensuite grâce à l'utilisation de glaces collées au ras de la carrosserie. Enfin parce qu'on a pu abaisser la toiture de quelque vingt centimètres.



Le nouvel autobus articulé Van Hool A.G. 280.3.

## La vie du rail !

La vie de la société ne se limite pas au trafic routier. Nous exploitons encore 165 km de lignes ferrées dans le Hainaut et à la côte, à quoi s'ajoutent en été les 5 km de la ligne des grottes de Han, exploitée par une société distincte.

D'importants travaux ont été entrepris à Nieuport, où la voie, qui passait par l'Albertlaan, a été déplacée sur près de 2 km et suit maintenant l'Elisalaan.

Dans le Hainaut, un nouveau tronçon du métro a été mis en place à Fontaine l'Evêque, soit près de 2 km. Les nouvelles antennes du métro Charleroi-Montignies et Charleroi-Gilly devraient être mises en service au cours du deuxième semestre 1987.

Dans le Hainaut, toujours, d'importants travaux de renouvellement ont reçu un début d'exécution et seront poursuivis. Il s'agit de renouveler complètement l'axe ferré Charleroi-La Louvière via Gosselies.

Toutes ces opérations ont également entraîné des travaux concernant les équipements aériens et les sous-stations électriques, tant à la côte que dans la région de Charleroi.

Enfin de nouvelles signalisations lumineuses seront installées à certains endroits particulièrement dangereux du littoral : Nieuport, Wenduine, Blankenberge et Heist.

Aucun véhicule sur rail n'a été mis en service en 1986. Il en sera de même en 1987.



## Sous le toit vicinal

Les services techniques de la société effectuent chaque année un nombre incalculable de travaux dans nos bâtiments. Cela va des installations de cuisine pour les habitations des dépôts au placement d'une clôture, du renouvellement des châssis à la construction d'une fosse de visite pour les véhicules routiers. Nous retiendrons de cette très longue liste quelques interventions particulièrement significatives.

De gros travaux ont été réalisés à Anvers pour la nouvelle gare routière de la place Roosevelt. Gros travaux aussi à Jumet, un des dépôts importants du réseau du Hainaut.

En plusieurs endroits, les services techniques ont adapté

des bâtiments et des toitures pour en améliorer l'isolation et réduire la consommation d'énergie. Ces travaux se poursuivront en 1987.

Par ailleurs, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications a été poursuivie. En 1986, 169 abris ont été érigés. Leur nombre total s'élève aujourd'hui à 8955 unités.

Signalons enfin un vaste programme de modernisation des installations téléphoniques qui prendra cours en 1987 et qui concernera d'abord l'administration centrale et les bâtiments de la direction des groupes.

## Le prix du gasoil

Une société comme la nôtre consomme une quantité importante de biens de toute sorte : pièces de rechange, machines, équipement de garage et de bureau, matériel pour la voie, petit matériel, etc., etc. Ces achats se font selon des procédures officielles très strictes, réglées par une série de lois et d'arrêtés ministériels. C'est ainsi qu'en 1986 le service des achats a passé des commandes pour une somme

totale de 1.271 millions de francs. Dans ce total, le gasoil routier pour les autobus représentait 624 millions de francs, soit 49% (en 1985 : 59%). Dans leur ensemble, les biens de consommation ont coûté, en 1986, 17,3% de moins à la société par rapport à 1985. Cela est dû principalement à la chute des prix pétroliers, le gasoil ayant par exemple diminué de 37% !

## L'âge de l'ordinateur

Bien du chemin a été parcouru depuis qu'en 1961 la SNCV achetait son premier ordinateur. Depuis lors, l'informatique est intervenue dans plusieurs domaines.

Le programme de comptabilité, introduit en 1986, a parfaitement répondu à sa mission. Il tient la comptabilité analytique des différents groupes d'exploitation et répartit les dépenses suivant les divers types de frais. Un système d'écrans permet d'échanger les informations entre l'ordinateur central situé à Bruxelles et les directions régionales.

A partir de 1987, le programme traitera complètement la comptabilité générale de la société. Il permettra d'obtenir différents documents indispensables : le bilan annuel, le compte des résultats, la comparaison entre les comptes de deux années successives. Il permet aussi de suivre mois par mois l'évolution des dépenses et le respect du budget. Il s'agit d'un moyen pour suivre et respecter les plans d'assainissements imposés par les autorités.

Mais l'informatique permet encore d'autres opérations bien nécessaires. Prenons un exemple : chaque ligne de la SNCV est représentée par un document où l'on trouve le découpage en zone et le plan de sectionnement, ainsi que toutes les indications relatives aux tarifs. L'ensemble de ces documents représente une collection de plus de 800 autorisations officielles. Jusqu'ici, chaque modification de tracé ou de sectionnement devait être reportée à la main par les dessinateurs de l'imprimerie. Désormais, ces documents seront reportés sur ordinateur et une modification ne prendra que quelques minutes.

En 1986, l'ordinateur central et les ordinateurs personnels (P.C.) répartis dans la société ont largement été utilisés pour les études qui ont permis de mettre en route le plan commercial. Enfin, en 1987, nous espérons établir un réseau de courrier électronique permettant de réduire les frais administratifs et d'obtenir des réponses plus rapides d'un service à l'autre.



L'usage de la carte magnétique est déjà généralisé dans les provinces du Limbourg, de Namur et du Luxembourg. Les autres provinces devront encore patienter quelque temps.

# Se développer, c'est communiquer

Pour conserver notre clientèle et pour l'élargir, pour maintenir et affermir notre confiance en l'avenir, nous voulons développer notre communication avec l'extérieur de la société : la presse, la radio, la télévision, les milieux sociaux, économiques et politiques. Nous disposons pour cela de plusieurs moyens.

**Les conférences de presse** où nous réunissons les journalistes spécialisés. C'est ce que nous avons fait pour la présentation de la carte Z magnétique, la mise en service de véhicules articulés, l'inauguration d'un tronçon du métro léger de Charleroi et le lancement de notre nouvelle politique commerciale.

**Les communiqués de presse** : nous les envoyons à toutes les rédactions.

**La distribution de dépliants** à nos voyageurs.

**Les infobus**, au nombre de quatre, qui ont parcouru le pays pendant toute l'année écoulée.

**La participation à diverses manifestations** : journée train-tram-bus, tram du Père Noël à Charleroi, trajet à vapeur commémorant le centenaire de la ligne Ostende-Blankenberge. Mais notre effort de communication ne s'adresse pas seulement à l'extérieur. 1986 a vu naître un nouvel outil d'information spécialement destiné au personnel de la SNCV.



Présentation à la presse de notre nouvelle politique commerciale.

## Un nouveau journal pour vous

Depuis plus de quarante ans, la revue «Nos Vicinaux» est distribuée tous les deux mois aux agents de la société actifs et pensionnés. Pendant ces quarante ans, la revue a fidèlement rempli son rôle : servir de lien entre des personnes appartenant à une même société, mais dispersés dans toute la Belgique.

En 1986, nous avons voulu faire encore mieux. Nous avons élaboré un nouveau périodique : «Les Vicinaux Plus».

Mensuel, il permet de serrer l'actualité de plus près. Les agents de la société auront donc connaissance beaucoup plus tôt des événements vicinaux. Grâce au travail des correspondants locaux, aux petites annonces, aux photos, «Les Vicinaux Plus» marque notre souci de communiquer autant avec l'intérieur de la société qu'avec le monde extérieur.



La SNCV a participé à de nombreuses manifestations. Ici, le «tram du Père Noël» à Charleroi.



Le premier numéro d'une longue série. Conservez-le précieusement !

## SOMMAIRE N° 248 MAI-JUIN 1987

### Le rapport annuel 1986

	Page
Qui dirige la société ? .....	2
Une primeur .....	3
Coûts et recettes .....	4
Plus de 253 millions de voyageurs .....	5
Vous et nous : le personnel des Vicinaux .....	7
Les moyens techniques .....	9
Se développer, c'est communiquer .....	11

*Avec la collaboration de :*

*Hugo Van Wesemael, Lambert Botton, Freddy Van de Weghe, Anne-Marie Van Lierde, Joseph Delaby, Georges Lefèvre, Herman Welter, Gilbert Perrin, Jan Brackeva, Jean-Claude Jouret et Jean-Claude Trée.*

Périodique bimestriel du personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Téléphone : (02) 230.03.30 - Ext. : 335

C.C.P. 000-0003227-26

Editeur responsable :

R. Keygnaert, rue de la Science 14

1040 Bruxelles



Membre de l'association belge de  
la presse d'entreprise - A.S.B.L.

Impr. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Bruges 2.