



# INFORMATIONS

de la

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE

Tél. 13.18.70 — extension 3057



47115

7 AOUT 1963

### LA TOILE TOURISTIQUE DES EUROPABUS.

Le 26 juin 1863, une centaine de touristes britanniques quittaient Londres, sous la conduite de Thomas Cook, à destination de la France et de la Suisse. Le voyage allait durer trois semaines et mener ses participants des Alpes françaises au Valais, du Mont Blanc au lac des Quatre Cantons et s'achever enfin par un bref séjour à Paris. Le tourisme international était né.

Ses pionniers pouvaient-ils se douter du prodigieux avenir auquel ce voyage donnait l'essor ?

D'abord réservé presque exclusivement à quelques privilégiés, le tourisme a atteint, dès le lendemain de la seconde guerre mondiale, toutes les couches sociales. Nos contemporains ont été pris, depuis une vingtaine d'années, d'une véritable frénésie de voyage. Et c'est bon signe. Le tourisme, qui se veut en premier lieu détente de l'esprit et du corps, favorise les prises de contact avec le monde extérieur et il constitue une source d'enrichissement culturel.

Le rail fut, pendant longtemps, non seulement l'initiateur mais le collaborateur le plus assidu du tourisme. Non seulement, il permettait de franchir rapidement les longues distances, il supprimait littéralement les frontières, mais il portait, dans des conditions inégalées de confort et de sécurité, sa clientèle au coeur des grandes régions touristiques. Le rôle qui fut le sien, à cette époque, et qu'il continue à jouer, fut si profond qu'il fut magnifié dans l'oeuvre de très nombreux littérateurs. De quel pouvoir d'évocation, par exemple, n'est pas chargé un nom comme celui du Simplon-Orient-Express ?

Le chemin de fer porta longtemps la clientèle riche vers les stations balnéaires de la mer du Nord, de l'Atlantique, dans les stations thermales allemandes ou autrichiennes, du Massif central ou des Pyrénées.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, sous la pression de nouvelles nécessités sociales et économiques, le tourisme fut complètement bouleversé. Ou bien les goûts du public - un public de plus en plus divers - avaient changé. Les agences de voyages, qui s'étaient multipliées, proposèrent à une clientèle, elle-même de plus en plus abondante, une véritable exploration du continent européen. La route, désormais, permettait aux touristes de pénétrer dans des régions que le rail ne faisait souvent qu'effleurer ou qu'il traversait comme inattentif à leurs beautés naturelles.

Les dirigeants des grands réseaux ferroviaires, qui avaient pris une part très large dans le développement du tourisme, ne pouvaient rester indifférents devant le légitime désir de leur clientèle de dépasser le cadre, à présent insuffisant, des grands centres. Il y eut, dès lors, en plusieurs pays, des tentatives locales de combiner le rail et le car. Ce n'était pas tout à fait une innovation puisque, dès avant 1914, le P.L.M. avait organisé des services automobiles qui, par la route des Alpes, reliaient Evian à Nice.

Ce n'est toutefois qu'en 1950 que les grands réseaux ferroviaires européens décidèrent de créer une Union des services Routiers touristiques des chemins de fer Européens et d'unir leurs efforts pour créer des lignes internationales d'autocars qui, combinées avec un heureux emploi du train, offriraient aux touristes des possibilités infiniment accrues de parcourir les régions de leur choix.

Dès 1952, les Europabus étaient nés. Patiemment, ils allaient tisser sur toute l'Europe occidentale et septentrionale, d'Algésiras au Cap Nord, de la Sicile à l'Ecosse, de Vienne à Londres, la plus prodigieuse toile touristique qui se fut jamais vue. Cette toile compte à présent 60.000 kilomètres de routes touristiques - il convient d'insister, puisque les parcours sont étudiés de manière à joindre tous les centres et toutes les régions qui, à des titres divers, sollicitent l'attention du touriste. Soixante mille kilomètres ! Une fois et demi le tour du globe à l'équateur !

Il ne suffisait, certes, pas de greffer sur le rail des réseaux touristiques déterminés. Il importait encore que la clientèle trouvât dans ces services nouveaux le confort qu'elle était en droit d'attendre. Sans doute, l'Europabus tient-il compte du désir que peut avoir le voyageur de parcourir des sites réputés pour leurs beautés, mais aussi de voyager sans fatigue excessive.

Les trajets sont étudiés de telle sorte que l'arrivée à l'étape se fasse assez tôt dans la soirée, que le client trouve hôtel et table à son goût. En cours de route, des hôtesses sont attentives aux souhaits des voyageurs, tout comme dans les avions de ligne, des guides expérimentés fournissent les commentaires sur les régions parcourues, les villes traversées et visitées.

L'Europabus, c'est le tourisme de grande classe à des prix heureusement accessibles.

Il existe actuellement 127 services d'autocars d'Europabus sur 77 lignes européennes. A cela, il convient d'ajouter encore 28 circuits combinés de plusieurs jours et 22 excursions d'un seul jour.

La Belgique, qui participe activement aux réseaux d'Europabus, a institué plusieurs lignes régulières qu'il importe de noter :

- 1) La ligne 142, d'Ostende à Amsterdam et retour, par Flessingue, Middelbourg, Breda, Rotterdam et La Haye.
- 2) La ligne 164, Ostende-Lille, par La Panne et Ypres.
- 3) La ligne 162, Anvers-Bruxelles-Barcelone (trois jours) par Laon, Fontainebleau, Auxerre, Nîmes, Figueras, avec correspondances pour la Costa Brava. Le retour s'effectue par Avignon, Lyon, Dijon, Reims, en trois jours également.
- 4) La ligne 161, Anvers-Bruxelles-Nice-Menton (deux jours et demi) à l'aller par Reims, Dijon, Lyon, Avignon, Aix-en-Provence. Le retour par la route des Alpes, Grenoble, Lyon, Dijon, Reims (deux jours et demi également).
- 5) La ligne 165, Bruxelles-Lourdes (trois jours), à l'aller, par Reims, Montargis, Bourges, Châteauroux, Limoges, Sarlat, Roc-Amadour. Le retour, par Pau, Langon, Bordeaux, Angoulême, Poitiers, Tours, Chartres et Paris (trois jours également).
- 6) La ligne 163, Ostende-Bruxelles-Francfort, (une journée) par Aix-la-Chapelle, Düsseldorf, Cologne, Bonn et la vallée du Rhin : Königswinter, Coblenze, Sankt-Goarhausen, Rüdesheim, Wiesbaden. Le retour s'effectue par Bad Söden, Königstein, Limburg sur la Lahn, Königswinter, Bonn, Cologne, etc...

En outre, le réseau belge est relié aux autres réseaux européens, français, espagnol, italien, suisse, allemand, scandinave, etc...

Ainsi, Europabus permet-il de "flâner" à loisir et dans les conditions les plus confortables, à travers les sites les plus prestigieux de notre vieille Europe.

---

Reproduction souhaitée.