

1/76 FEVRIER

INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION BIMESTRIELLE



Informations SNCB vous présente ses meilleurs vœux. Oui, nous vous souhaitons une bonne année 76. Et nous le faisons, en grand, avec ce monogramme de circonstance.



La SNCB fête en 1976 le 50^e anniversaire de sa création. Comme la plupart des sociétés jubilaires, elle a voulu marquer cet événement. D'ordinaire, le monogramme est, dans ce cas, cerné d'une tresse de lauriers et couronné d'une mention du genre « 50 ans ».

Un graphiste a été chargé de ce travail. Travail ardu s'il en est car la forme elliptique du ® n'était pas facile à habiller. Les lauriers se sont mués en rails — élément ferroviaire — placés disymétriquement de part et d'autre du symbole de base, et la mention « 50 ans », qui aurait mal supporté la lecture dans les deux langues du pays, a fait place à une contraction des deux dates importantes qui forme pour l'ensemble une couronne fine.

Ce monogramme est lisible à toutes les dimensions, en noir sur blanc ou blanc sur noir; des couleurs peuvent s'y ajouter.

Toute l'année 76, les publications de la SNCB porteront ce monogramme anniversaire. En 77, le ® traditionnel, graphiquement très valable quoique quinquagénaire, reprendra sa forme habituelle.

TEN Trans Euro Nuit

un sigle
qui s'impose

Les usagers du chemin de fer et tous les autres, pour peu qu'ils soient observateurs, auront certainement remarqué, au flanc de certaines voitures-lits, le nouveau sigle TEN.

Un sigle de plus, pourquoi ? Détrompons vite ceux qui croiraient surprendre en cela un quelconque signe de paresse verbale. Les chemins de fer ont simplement eu le souci de trouver un symbole pour une activité dont ils ont récemment acquis la maîtrise.

Les réseaux de neuf pays d'Europe Occidentale — l'Allemagne fédérale, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse — ont décidé en 1971 d'instaurer un nouveau système d'exploitation des voitures-lits. Cette exploitation, jusqu'alors gérée par la Compagnie Internationale des Wagons-lits et du Tourisme (CIWLT) et la Deutsche Schlafwagen Gesellschaft (DSG), seules propriétaires des voitures, allait devenir l'affaire des neuf sociétés de chemins de fer. Celles-ci acquéraient de nouvelles voitures-lits pour leur propre compte et prenaient en location une partie du matériel roulant cédé par les deux compagnies spécialisées. Pour la desserte des relations internationales, elles constituaient un parc commun de voitures (1) exploité et géré par un organisme unique dénommé « Pool International des voitures-lits » et dont le siège se trouve à Paris.

Soucieux de procurer à ce service nouveau une image commerciale, les réseaux participants décidèrent d'adopter pour marque « Trans Euro Nuit - TEN ». Marque et graphisme

font actuellement l'objet d'une procédure de dépôt auprès du bureau international pour la protection de la propriété industrielle à Berne.

Ce changement ne pouvait s'opérer totalement en un touremain, sans risquer de compromettre la continuation des activités dans ce domaine. La réorganisation se fit donc en plusieurs étapes. Dès 1971, les chemins de fer commencèrent à assumer la responsabilité technique et financière de l'exploitation et à prendre en main la politique tarifaire pour en arriver, en 1974, à reprendre la maîtrise commerciale complète. Dans la plupart des réseaux concernés, dont la SNCB, la réservation des places-lits a été intégrée au système ferroviaire existant.

L'accompagnement des voitures par les « conducteurs » a été maintenu sans changement apparent. Ce personnel est resté en place. Il est en effet facile d'imaginer le grave problème humain qui aurait été soulevé dans ce cas bien précis; il était sage de maintenir à leur poste des agents compétents et dévoués, au service des voyageurs depuis de nombreuses années. Le service hôtelier (literie, nettoyage) reste également dévolu aux deux anciennes compagnies, ainsi devenues pour les réseaux des prestataires de services.

Le voyageur, quant à lui, notera surtout les signes extérieurs de ce changement : son titre de réservation est un document « chemin de fer »; le wagon-lits de jadis est devenu une « voiture-lits »; la couleur bleu nuit des wagons, jugée trop sombre par les designers, est remplacée par une livrée d'un bleu plus clair; des voitures d'un type inédit (T2, par exemple) font leur apparition; le sigle TEN remplace les armoiries de la CIWLT...

« N » pour nuit, nacht, night, notte, noche... TEN ne connaît pas de frontière. Une fois de plus, les chemins de fer ont pensé « européen ».

(1) Le parc du Pool est constitué actuellement de 304 voitures quasi toutes de construction récente. Celles dont la construction ou la modernisation est antérieure à 1956 viennent d'en être retirées.

les chemins de fer et la politique des transports des Communautés européennes

Un bilan décevant

La césure que marque l'année 1973 dans l'histoire économique s'observe également dans celle de la politique des transports qui s'élabore péniblement au sein des Communautés européennes.

Le traité de Rome reconnaît le transport comme une activité qui doit concourir comme les autres à la réalisation des fins du Marché Commun, mais dont les intérêts propres doivent être dûment pris en compte au lieu d'être assujettis à ceux des producteurs de biens, comme dans le système de la CECA. En avril 1961, la Commission européenne avait posé sur ces bases une instruction doctrinale tout imprégnée de l'idéal de concurrence parfaite qui enrobe la philosophie de la Communauté. La politique commune des transports devait prendre égard aux principes suivants :

— égalité de traitement entre les modes et entre les entreprises de transport; égalité de traitement des usagers par les transporteurs;

— autonomie financière des entreprises (ce qui suppose leur approbation aux conditions du marché);

— liberté d'action commerciale des entreprises;

— liberté de l'usager de choisir le transporteur;

— coordination des investissements dans les transports.

Ce programme était cohérent. Appliqué substantiellement, il eût été équitable pour l'ensemble des transporteurs. Douze ans plus tard, on était loin du compte. L'analyse de l'échec met quatre causes en évidence:

— Loin d'être caractérisé par des goulets d'étranglement dans la capacité productive, comme on le craignait au début du Marché Commun, le secteur des transports accuse en permanence un excès de l'offre sur la demande, situation qui avive la concurrence et met à mal la rentabilité de nombreuses entreprises;

— l'éparpillement et l'insuffisance des données comptables relatives aux coûts des infrastructures, aux coûts d'exploitation, voire aux prestations des transports privés (dont le compte propre représente une tranche importante) ont longtemps dissimulé aux responsa-

bles nationaux et communautaires ce que coûtent les différentes catégories de transport à la collectivité;

— on a largement sous-estimé la difficulté pour les Etats de décharger les chemins de fer de leurs obligations de services publics;

— les transporteurs privés contrevenaient abondamment aux réglementations sociales, techniques et tarifaires que suppose l'harmonisation des conditions de concurrence et les Etats ne font guère diligence (sauf, semble-t-il en RFA) pour les contrôler.

Le fait est que la Communauté n'a su agir ni sur les prix ni sur les structures. Avant 1965, la résistance des Pays-Bas, avantagés alors par l'organisation supérieure de leurs entreprises routières et batelières ainsi que par leurs bas salaires, a empêché la mise en vigueur d'une tarification internationale pour les trois modes de transport. En 1968, un règlement a bien donné naissance à des tarifs à fourchette routiers fixés bilatéralement d'Etat à Etat; l'ampleur de la marge d'opacité, la faculté assez large de conclure des contrats particuliers, les lacunes du texte (les conditions générales d'application des tarifs, par exemple, n'ont pas encore été arrêtées) et son inobservation par de nombreux professionnels lui enlèvent toute vertu régulatrice. La politique de la capacité brille encore plus par son absence. Trop d'intérêts se sont coalisés contre la résorption de l'excès structurel de cale sur les voies navigables (avec des conséquences aujourd'hui visibles aux yeux de tous). L'adaptation des contingents routiers internationaux obéit plus à des considérations doctrinales et à des impulsions intéressées qu'au raisonnement économique. Quant à la coordination des investissements d'infrastructure, elle est évidemment restée lettre morte. Sa rationalité, en économie de marché, implique d'ailleurs une imputation correcte des coûts d'usage aux utilisateurs. Le principe en est consigné dans une proposition de la Commission au Conseil qui date de 1971, mais sa mise en œuvre se fait attendre.

Dans ces conditions, les entreprises ferroviaires de la Com-

munauté n'ont jamais été en mesure de faire jeu égal avec leurs concurrents :

— la liberté de fixer leur prix, déjà restreinte dans la plupart des pays par le contrôle des autorités de tutelle, est encore hypothéquée par leur implication dans la politique générale des gouvernements;

— leurs obligations de service public n'ont pu être supprimées, comme auraient dû le prévoir les promoteurs de la politique commune des transports. Les règlements de 1969 sur la normalisation des comptes et sur l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public prévoient certes des compensations financières pour certaines distorsions de concurrence imposées au rail. Mais ces textes sont loin de couvrir toute la matière, ils sont d'application facultative sur des points capitaux et, surtout, ils laissent beaucoup de latitude aux arbitrages comptables du ministère des Finances. Il va de soi, par ailleurs, que les contraintes en matière de service public pèsent lourdement sur l'exploitation commerciale proprement dite du réseau;

— la charge financière de la création et de l'entretien de leur infrastructure, même atténuée par un dispositif correcteur dans certains Etats membres, représente un grave handicap concurrentiel sur leurs concurrents privés. C'est le lieu de rappeler que, d'après les calculs de la Commission, les dépenses d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire par rapport à celles de l'ensemble des trois modes de transport ont représenté les pourcentages du tableau 1 en 1966 et en 1971, dans les principaux états membres de la Communauté originelle.

Malgré les déclarations platoniques en faveur de la promotion du transport public, la portion dévolue à l'infrastructure ferroviaire se fait plus congrue d'année en année. Cette évolution explique largement à elle seule le recul du chemin de fer sur le marché des transports de marchandises (1) (en tonnes-kilomètres au tableau 2).

(1) Sans parler de l'énorme avantage donné à la voiture individuelle sur les transports en commun de voyageurs.



Est-ce à dire que les transporteurs privés se portent mieux ? Nullement. Dans toute la CEE, le transport par voie navigable va très mal. Dans le secteur routier, malgré un lent mouvement de concentration des entreprises, les faillites des opérateurs marginaux sont, si l'on ose dire, monnaie courante et la plupart des autres ne vivent qu'en équilibre financier précaire, prodigues d'une peine médiocrement rémunérée et pas trop scrupuleux quant au respect des réglementations nationales ou communautaires (tarifs, conditions de travail des conducteurs, limite de poids autorisé en charge, etc.).

La politique commune des transports n'a jamais mis le marché des transports en mesure de fonctionner selon les principes d'une saine concurrence, même dans les limites assignées à celle-ci par le Mémorandum de 1961.

La communication du 25 octobre 1973

Le retard de l'intégration communautaire des transports sur l'union douanière (1965), puis sur l'élargissement de la CEE (1973) n'a cessé d'être un grave souci pour la Commission européenne. Le 25 octobre 1973, elle parut donner un nouveau départ à cette infortunée politique commune en adressant au Conseil une importante communication à son sujet.

— Elle reconnaissait que « les efforts en vue d'éliminer les entraves et de réaliser un marché commun des transports » n'avaient pas abouti.

— Elle estimait nécessaire d'élargir l'optique de concurrence aux nouvelles finalités assignées à la CEE par la conférence au sommet de Paris (1972) : élimination des disparités régionales, amélioration de la qualité de la vie, préservation des ressources naturelles et de l'environnement, promotion de l'emploi, etc.

— Elle soulignait l'urgence non seulement sur l'organisation du marché, mais aussi dans le domaine des infrastructures. Instruments efficaces de l'aménagement du territoire, économies d'espace et d'énergie, non polluants depuis la disparition de la traction vapeur, utilisant

des techniques à haut degré de sécurité et traditionnellement à la pointe du progrès social dans le secteur des transports, les Chemins de fer ne pouvaient qu'applaudir à cette déclaration d'intentions. Deux ans plus tard, ils sont toujours dans l'expectative. Et malheureusement, les perspectives sont moins prometteuses qu'en 1973. La Direction Générale des Transports de la Commission vient d'achever la mise au point d'un train de propositions sur l'organisation du marché des transports. Montage ambitieux dans la forme, mais axé sur un laissez-faire qui abandonne en fait ledit marché aux forces puissantes qui n'ont cessé, depuis vingt ans, d'imposer leur loi aux transporteurs sans égard à leurs intérêts et aux principes d'une saine économie.

Faudra-t-il une nouvelle crise pétrolière et de nouvelles contraintes budgétaires suscitées par la crise tout court pour se persuader que le transport coûte très cher à la collectivité même si les prix de la route et de la voie d'eau n'intègrent pas leurs coûts véritables ? Devront-ils découvrir, comme les Américains, que le sacrifice des chemins de fer et des transports publics urbains fut une faute de civilisation que la génération actuelle est bien forcée de racheter à grands frais ?

A en juger par la forte marée qui ramène sur les plages de la politique et de la pensée des vérités oubliées, l'optimisme est malgré tout de mise.

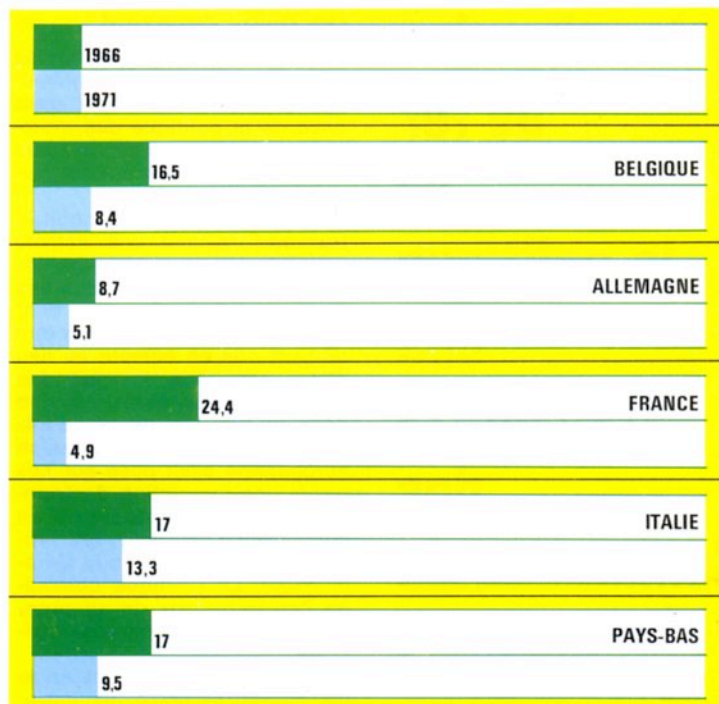
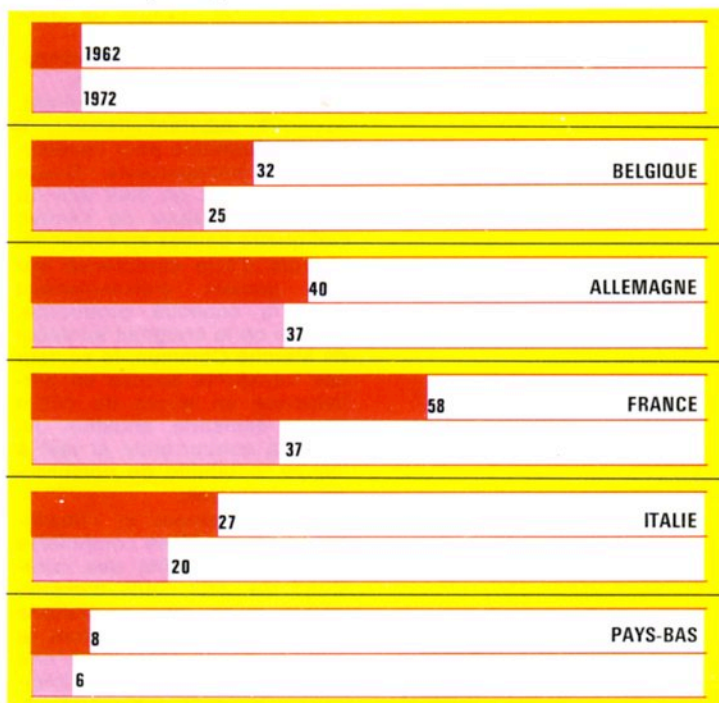


TABLEAU 1 (en %)

TABLEAU 2 (en %)



PARIS/BRUXELLES

succès du train sur l'avion



Du Bulletin de l'Institut du Transport Aérien (ITA, Paris), nous extrayons cet éditorial d'Annie Servant, paru le 17 novembre dernier.

Ce texte pose un problème qui nous intéresse à plus d'un titre : « La renaissance actuelle en Europe du chemin de fer restera-t-elle conjoncturelle ? »

Si l'évolution de la concurrence entre les modes de transport au cours des années 60 a souvent été défavorable au chemin de fer, la tendance notée depuis plusieurs mois semblerait indiquer qu'elle sera en partie défavorable à l'avion au cours des années 70.

Devenu, à la suite du développement de l'avion et de l'automobile un mode de transport parmi d'autres et non plus privilégié, le chemin de fer a réagi. Soumis à la concurrence de ces deux autres modes, il a cherché à s'attacher le marché des courtes et moyennes distances, en améliorant ses services tant au niveau de la vitesse qu'à celui du confort ou des fréquences et en maintenant des niveaux de prix compétitifs par rapport aux tarifs aériens. Cela lui a été d'autant plus facile que le tissu urbain européen est très dense — premier élément favorable — et que — deuxième élément favorable et non le moindre — l'avion et l'automobile subissent actuellement les conséquences de leur succès : encombrement des autoroutes et des voies d'accès aux aéroports, saturation des aéroports, etc.

Nous avons maintes fois souligné, dans ce Bulletin, le dynamisme des réseaux européens

de chemins de fer et les progrès qu'ils ont réalisés. L'incidence sur le trafic aérien de l'électrification de la ligne Londres-Manchester au Royaume-Uni, au milieu des années 60 avait mis en évidence le « danger » que représentaient pour l'avion les améliorations techniques apportées aux réseaux ferroviaires.

Au cours de ces dernières années, l'importance de ce « danger » a pu être partiellement estompée par le développement spectaculaire du transport aérien. La conjoncture économique difficile, qui marquera la fin de la première moitié de cette décennie, a non seulement provoqué un regain d'intérêt en faveur du chemin de fer, jugé plus économique, mais a également conduit aussi bien les gouvernements que les dirigeants de ces deux modes de transport à repenser différemment les termes mêmes de leur concurrence. D'autant plus que la situation du transport aérien s'est trouvée aggravée du fait des contraintes d'environnement qui lui sont de plus en plus souvent imposées : éloignement des aéroports par rapport aux communautés urbaines qu'ils desservent, restriction de leurs heures d'ouverture, etc.

Dans la pratique, on assiste donc à un retrait progressif du transport aérien sur certaines liaisons, courtes principalement — soit moins de 500 km — le domaine des moyennes distances apparaissant encore moins touché par cette évolution.

Cette situation est extrêmement bien illustrée par le cas de la liaison Paris-Bruxelles (272 km). Depuis l'introduction des horaires d'hiver (1 novembre), le

nombre des fréquences quotidiennes des vols entre les deux capitales a en effet été ramené à 3. Autant dire que le trafic aérien entre Paris et Bruxelles se voit réduit surtout à un trafic d'appoint, les deux aéroports n'étant plus destinations finales du voyage mais « plaques » de correspondance et le trafic entre les deux villes n'étant pratiquement plus assu-

Les résultats de ce regain d'intérêt en faveur du train ne se sont pas fait attendre : en 3 ans, de 1972 à 1974, le trafic aérien sur cette relation a diminué de 6,7 % (202.316 passagers en 1972, 200.873 en 1973 et 188.682 en 1974), alors que, au cours de la période de même durée précédente (1970 à 1972), il avait augmenté de 10,6 %.

	TEE	Avion	Hélicoptères (liaisons de centre ville à centre ville)
— Juin 1957 —			
Fréquence quotidienne des services dans chaque sens (jour de semaine)	2	4	5
Meilleur temps de trajet (terminal à terminal)	2 h 48	1 h 10	1 h 50
Coût du trajet simple (francs courants) **	34,64	56,00	56,00
— Eté 1966 —			
Fréquence quotidienne des services dans chaque sens (jour de semaine)	4	5	—
Meilleur temps de trajet (terminal à terminal)	2 h 30	1 h 10	—
Coût du trajet simple (francs courants) **	59,20 *	110 *	—
— Eté 1975 —			
Fréquence quotidienne des services dans chaque sens (jour de semaine)	4	5	—
Meilleur temps de trajet (terminal à terminal)	2 h 23	0 h 50	—
Coût du trajet simple (francs courants) **	108 (ind. 182,4)	263 * (ind. 239,1)	—
— Novembre 1975 —			
Fréquence quotidienne des services dans chaque sens (jour de semaine)	4	3	—
Meilleur temps de trajet (terminal à terminal)	2 h 23	0 h 50	—
Coût du trajet simple (francs courants) **	110 (ind. 185,8)	277 * (ind. 251,8)	—

ré que par chemin de fer et autoroute.

Les quelques données brutes que nous livrons à la réflexion des lecteurs peuvent expliquer en grande partie ce « succès » des transports de surface — et principalement du chemin de fer — sur l'avion.

• 2 juin 1957 : première mise en circulation de trains Trans Europ Express (TEE) entre Paris et Bruxelles (à cette époque, l'électrification de la ligne n'étant pas encore réalisée, il s'agissait en fait d'autorails, rapides et confortables certes, mais moins compétitifs que les rames actuelles).

Encore les temps de trajet de terminal à terminal seuls ne sont-ils pas exactement comparables, car il faudrait tenir compte des délais d'attente et d'acheminement (1).

Certes, cet exemple ne pose pas le problème de la concurrence air-surface en termes nouveaux, mais il en souligne l'accuité. Il pourrait par contre poser celui de la définition d'un réseau optimum pour le transport aérien en Europe...

* Il faut toutefois mentionner que le tarif aller simple est appliqué pour un aller-retour effectué en moins de deux jours. Parallèlement, les voyageurs ferroviaires sont acceptés avec leur billet dans n'importe quel autre TEE circulant le même jour que celui pour lequel ils avaient réservé une place.

** En francs français.

(1) Selon une étude sur le développement du transport aérien en Europe publiée récemment (« General development of air transport in Europe - 1963-1972 » — Association of European Airlines), le temps total de trajet par air (durée des liaisons ville-aéroport incluse) entre les deux capitales s'établissait en 1966 à 3 h 16 min. et en 1972 à 2 h 59 min. (gain 17 min.) et par TEE à 2 h 75 min. en 1966 et 2 h 50 min. en 1972 (gain : 25 min.).

HAINAUT-SAMBRE

un train de coke en deux heures



Le train pénètre dans l'installation, sur la fosse...

... et en deux heures, il est déchargé.



Jusqu'à la mi-75, les trains de coke reçus par Hainaut-Sambre dans sa division de Montignies étaient déchargés par un culbuteur frontal. Le tablier du culbuteur s'inclinait et, après ouverture de la paroi frontale des wagons, la marchandise s'écoulait dans une fosse d'où elle était acheminée par transporteur vers les accumulateurs des hauts-fourneaux.

Le coke est une matière de faible densité. La charge utile par wagon ne dépassait pas 17 tonnes. Et la cadence de déchargement ne pouvait atteindre que 100 tonnes/heure, compte tenu de toutes les opérations inhérentes au déchargement par culbuteur.

La mise en service d'un nouveau haut-fourneau de grande capacité à Montignies devait entraîner un accroissement de la consommation de coke. Pour y faire face, Hainaut-Sambre devait donc repenser tout le problème des approvisionnements.

Une nouvelle installation

Le chemin de fer pouvait mettre à la disposition de l'entreprise des wagons de type Fads, à déchargement bilatéral rapide par gravité. Les quatre portes latérales de ce wagon s'ouvrent et la marchandise peut s'écouler très vite dans des fosses adéquates.

Hainaut-Sambre a engagé la modernisation de son installation sur cette base. Et depuis juin, la réception du coke a pris une autre tournure.

Une fosse longue de 34 mètres et d'une capacité de 2000 m³ est surplombée par une voie ferrée d'où les wagons sont déchargés. De la fosse, le coke prend la direction des hauts-fourneaux grâce à un transporteur qui peut acheminer 250 tonnes à l'heure.

Les wagons sont amenés successivement au-dessus de la fosse, sans qu'il soit besoin de les décrocher. Ainsi, un train de 25 véhicules, représentant un millier de tonnes, peut être déchargé en un délai de deux à trois heures.

Grande capacité

La SNCB, connaissant les projets de l'entreprise carolorégienne, a fait construire des wagons Fads de 90 m³, mieux adaptés au transport du coke que les unités classiques de 75 m³. Ces wagons permettent d'atteindre une charge de 40 tonnes pour le gros coke et 48 tonnes pour le petit.

La fourniture de ce matériel a pu suivre d'assez près la mise en service de la nouvelle installation de déchargement. Les grands wagons sont régulièrement utilisés à présent : ils apparaissent sur les photos que nous présentons.

Nous avons déjà dit que le chemin de fer s'adapte aux besoins de sa clientèle. Cette fois, il est allé plus loin encore. Il fallait le dire.

SOMMAIRE 1975



ENTREPRISE

Fuel pour une centrale thermique : 1, 14
Minerais venus de Rotterdam : 1, 14
Record du trafic des pétroles : 1, 14
L'Oréal à Recogne : 2, 6-7
Socomanex à Montzen : 3, 10-11
Centrales électriques : 4, 3-6
CBM à Gand : 4, 10-11
Meuneries Bruxelloises : 4, 13
Hainaut-Sambre, nouvelle installation : 5, 6



EPOQUE

Investissements ferroviaires : 1, 3-6
A propos des transports urbains : 1, 14
Computer Show bis : 2, 3-5
Chemin de fer et CEE : 5, 3
Le train et l'avion : 5, 5



CONTAINER

Nouveau terminal à Charleroi : 1, 7-10
Liège-Bressoux, 3 ans : 2, 10
Nouveau consortium : 3, 12-13
Châtelineau inauguré : 4, 7



TARIFS

Renumérotation des tarifs CECA : 1, 15
Messageries vers la France : 3, 15
TFBW, nouveaux prix : 3, 15



TOURISME

La voiture T2 : 1, 11
Vacances d'été : 1, 12
Horaires nouveaux : 1, 12
Autos-couchettes 74 : 1, 13
La voiture T2 S : 2, 10
Réduction pour 3 enfants : 2, 10
CINTEV : 2, 13
Train + vélo : 2, 14
Abonnement TEN : 2, 14
Transport des bagages : 2, 15
Réservation électronique des places : 3, 14
Train + auto : 3, 14
Parkings SNCB : 4, 15
Vacances d'hiver : 4, 14
TAC Saint-Raphaël : 4, 14
Ski-Express : 4, 15



NOUVELLES B

Marchandises dangereuses : 2, 8
Trafic Interfrigo : 2, 8
Terrains disponibles : 2, 8
Agence de Cologne rénovée : 2, 11
Locotracteurs à vendre : 2, 11
1974, record de trafic : 3, 3-5
Chemin de fer et environnement : 3, 6-7
Organigramme de la Direction Commerciale : 3, 8-9
Nouveaux visages : 3, 7
La SNCB et l'industrie belge : 4, 8-9
Agence SNCB à Lille, nouvelle adresse : 4, 15
Un monogramme de circonstance : 5, 2
Un nouveau sigle VL : 5, 2

Le premier chiffre reporte au numéro du bulletin, le deuxième à la page.



ab - JOUVE BRETIN 4895

Votre voiture est belle et bonne... Bravo! Mais est-il vraiment sage (pour vous et pour elle) de l'aventurer sur des lacets de montagne souvent verglacés? Pour vos vacances d'hiver, prenez donc le train. Un train tout confort, insensible aux intempéries. Un train qui file tout droit vers « votre » neige, tandis que vous dormez. Un train qui vous déposera relaxé, à destination. Et qui vous ramènera, parfaitement décontracté. A croire que ce n'est pas par hasard que sports d'hiver et chemin de fer riment si parfaitement.

Trains de neige directs avec couchettes

FRANCE ALP EXPRESS

vers Grenoble - St-Gervais - Bourg-St-Maurice
départ

20 h 55 chaque vendredi du 26.12.1975 au 9.4.1976

Trains de neige directs avec couchettes et voiture-lits

SKI-EXPRESS

vers le Tyrol et les Dolomites

départ : 20 h 14 chaque vendredi
du 2.1 au 5.3.1976 et le 2.4.1976

ALPINA-EXPRESS

vers les stations du Valais

départ : 21 h 34, chaque vendredi
du 19.12.1975 au 12.3.1976 et le 2.4.1976

BRIGUE - COIRE

départ : Bruxelles Midi 22 h 19

Autres trains directs vers la neige
Italia-Express / Tauern-Express (vers l'Autriche) /
Ostende-Vienne-Express

Forfaits Railtour - F.T.S. à partir de 5.875 FB.



En direct vers la neige.

Traîns autos-couchettes

Ensemble... à meilleur compte

