

## Eurostar

**Création** : 1994

**Fusion avec Thalys** : 2022

**Spécificités** : entreprise ferroviaire franco-britannique, qui exploite les trains à grande vitesse reliant Paris, ainsi que Bruxelles (via Lille) et Amsterdam (via Rotterdam), à Londres, en empruntant le tunnel sous la Manche.

**En quelques mots** : Eurostar est une société détenue en totalité depuis avril 2022 par Eurostar Group, holding qui possède également les activités Thalys.

L'Eurostar est un train à grande vitesse qui relie Londres à Bruxelles et à Paris depuis 1994, en empruntant le tunnel sous la Manche.



Eurostar à Hal en 1996 (Réf. K01918)

### Les projets de liaison entre l'Angleterre et la France

Relier la France à l'Angleterre... Ce bras de mer de 33 km de large n'a cessé de susciter l'imagination des ingénieurs français et anglais. On ne compte plus les sociétés formées, les protocoles signés, les comités d'études engagés, les sondages géologiques réalisés...

De Nicolas Desmarets qui, dès 1751, suggère la construction d'un tunnel sous-marin, à l'anglais William Austin qui proposera en 1856 un tunnel composé de trois galeries dont deux dédiées au chemin de fer, la liste est longue.

Au total, près de 140 projets seront abandonnés, tant les Anglais craignent de perdre leur insularité et l'avantage stratégique qu'elle confère !

## Le tunnel sous la Manche

L'idée refait néanmoins son chemin dans les années 1960, avec un projet bien avancé de tunnel ferroviaire. En 1974, une centaine de mètres sont creusés, côté anglais et français. Mais le projet est finalement abandonné par les Anglais ...pour être relancé dans les années 80.

En 1984, les gouvernements français et britanniques décident de faciliter la réalisation d'un projet entièrement financé par des capitaux privés. Et c'est le 18/10/1985 qu'est créé "Transmanche Link"<sup>1</sup>, un consortium privé franco-britannique de 10 constructeurs qui va construire le Tunnel sous la Manche



"John Lemon? 79€ PP A/R Il est temps de revoir Londres." (Eurostar), 2005 (Réf. 1985)

Le 29/07/1987, les parlements français et britanniques ratifient la décision.

Cette liaison ferroviaire internationale comprendra un service de navettes de fret transportant les camions, un service de navettes tourisme transportant les voitures et les autocars (Le Shuttle) et un service de trains de voyageurs à grande vitesse, le futur Eurostar.

La Belgique, la France et le Royaume-Uni choisissent la technologie des TGV français d'Alstom pour assurer ce service international à grande vitesse à travers la Manche, mais avec certaines adaptations pour tenir compte du gabarit du tunnel et des spécificités du réseau britannique.

Au sein du tunnel, la première jonction entre les équipes françaises et britanniques a lieu le 01/12/1990. Le 10/12/1993, après six années de travaux, le tunnel sous la Manche est achevé.

Les trains de fret emprunteront le tunnel dès juin 1994, suivis un peu plus tard par des navettes de poids lourds et ensuite celles des voitures de particuliers.

## Les liaisons grandes vitesses vers l'Angleterre

Après l'inauguration de la LGV Nord en mai 1993 et du tunnel sous la Manche en mai 1994 commence une période d'essai pendant laquelle de nombreuses rames Eurostar traversent la Manche. Les liaisons commerciales régulières entre Londres et Paris débutent le 14 novembre 1994.

La LGV1, reliant la France à Bruxelles est ouverte en décembre 1997. Dès lors, de nouvelles liaisons apparaissent avec une liaison hivernale entre Londres et Bourg-ST-Maurice en 1997, estivale vers Avignon en 2002.

Sur le sol britannique, l'ouverture du premier tronçon de ligne à grande vitesse est inauguré en septembre 2003. Déjà depuis 1995, la société Eurostar s'est taillé la part du lion des marchés ferroviaire et aérien entre Londres et Paris ou Bruxelles. Le raccourcissement des temps de parcours va permettre d'améliorer considérablement les perspectives commerciales.

<sup>1</sup> C'est Eurotunnel, filiale du groupe Getlink qui exploite le tunnel sous la Manche depuis sa mise en service, en 1994..

Le deuxième tronçon de la High Speed 1 est ouvert en 2007 et en novembre est inaugurée la gare de St-Pancras qui remplace désormais l'ancienne gare de Waterloo international et permet de relier l'Eurostar au système ferroviaire britannique au-delà de Londres.

## Le réseau Eurostar

En 2012, Eurostar envisage de nouvelles destinations en Europe afin de prendre de nouvelles parts de marché aux compagnies aériennes. La société désire atteindre Amsterdam, Francfort, Cologne, Lyon ou encore Genève. Il est vrai que la société se porte bien et voit des marchés intéressants s'ouvrir vers la France (liaison Londres - Aix-en-Provence en 2013, via Lyon-Part-Dieu et Avignon TGV et remplacée en 2015 par Marseille) ou vers les Pays-Bas avec la liaison en avril 2018 vers Amsterdam.

## La sécurité et l'après Brexit

La pandémie de Covid va mettre à mal le trafic transmanche et les recettes chutent.

Une autre difficulté verra le jour, début 2021, avec le Brexit. Le Royaume-Uni se sépare de l'Union européenne, ce qui ne va pas sans avoir des conséquences pour les voyageurs empruntant l'Eurostar. Des formalités supplémentaires sont imposées aux voyageurs européens, entraînant des retards à l'embarquement. Le voyage en Eurostar est géré un peu comme un voyage en avion avec passage en douane et contrôle des passeports, contrôle des bagages, salon d'attente, et embarquement 10 à 15 min avant le départ.



Contrôle de sécurité au terminal Eurostar en gare de Bruxelles-Midi, 2011 (Réf. D3603)

## Le matériel Eurostar



Maquette du nez de l'Eurostar TM 4001 exposé à Train World (Réf. 10318)

Pour exploiter à grande vitesse cette relation entre les trois capitales européennes, les trois réseaux « historiques » concernés (SNCF, BR et SNCB) ont passé commande de 30 rames dites Transmanche Super Train (TMST) le 20/12/1989. Un avenant porte ce nombre à 38, ajoutant 1 rame « trois capitales » et 7 rames NOL (North of London) pour les BR<sup>2</sup>.

La base du matériel est donc le TGV du français Alstom. En 1993-1994, ces

<sup>2</sup> Ces rames vont être réintégrées au parc SNCF et affectées aux liaisons Paris-Lille.

rames TMST 373 sont construites par un consortium international dirigé par Gec Alsthom.

Le design intérieur et extérieur de la rame est réalisé en collaboration entre les trois pays, le tout dirigé par [Roger Tallon](#)<sup>3</sup>.

Lors du lancement officiel du nouveau service de trains Eurostar reliant Bruxelles-Midi et Paris-Nord à Londres Waterloo le 14/11/1994, la SNCB possédait en propre 4 rames 'TMST' de 20 véhicules (2 motrices encadrant 18 remorques) (3101/02 à 3107/08), chaque rame étant constituée de deux demi-rames composées chacune d'une motrice et de 9 remorques.

Près de 24 ans après avoir circulé régulièrement entre Bruxelles-Midi, Paris-Nord et Londres, une grande partie des 31 rames doubles TMST d'origine (les 11 rames 3001 à 3022 d'Eurostar UK Limited, les 4 rames 3101 à 3108 SNCB et les 16 rames 3201 à 3232 SNCF) va progressivement céder la place aux nouvelles rames 'e320' de construction Siemens, ce qui fut aussi le cas pour les 4 rames ex-SNCB en 2017/2018. Cette commande de 17 rames Velaro UK e320 de Siemens sera une surprise totale pour Alstom, persuadée qu'Eurostar allait poursuivre avec sa propre technologie !

## La rame 3106

La rame 3105/3106 a réalisé le parcours inaugural de la liaison Eurostar Bruxelles - Londres le 13/10/1994, en présence du roi Albert et de la reine Paola. Après 25 ans de bons et loyaux services, la rame 3106 a été retirée de la circulation.

La SNCB a toutefois pu sauver de la casse la motrice de la rame ainsi que la voiture 9, une remorque de première classe. Ce sont les seuls éléments restants du matériel Eurostar originel sur le continent. Ils ont été rénovés, en novembre 2018, par Train World Heritage afin qu'ils puissent être conservés pour les générations futures.



Plaque de constructeur d'un Eurostar de 1993, 1993 (Réf ? 12189)

## Exploitation par Eurostar

Pour exploiter les trains et la liaison à grande vitesse reliant Londres à Paris et Bruxelles, un GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Économique) a été créé le 14/11/1994, connu sous le nom **d'Eurostar Group Ltd**, auquel participent la SNCF, la SNCB et Eurostar UK Ltd, filiale de LCR (London & Continental Railways).

À cette époque, Eurostar Group a seulement la responsabilité de la gestion commerciale du service, chacune des compagnies ayant ses propres actifs, et notamment ses propres rames.

Le 01/09/2010 est créée **Eurostar International Ltd**, une entreprise ferroviaire à part entière, regroupant trois « actionnaires » : la SNCF (55 %), la SNCB (5 %) et LCR (40 %)⁴. Le siège social sera instauré à Londres.

<sup>3</sup> Designer français, Roger Tallon (1929-2011) conçoit en 1997 la ligne générale de l'Eurostar, à l'exception des faces frontales.

<sup>4</sup> La participation de LCR a été transférée au Trésor britannique en juin 2014 et cédée en mai 2015 à un consortium constitué de deux entreprises : la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et Hermes Infrastructure.

En 2019, les directions d'Eurostar et de Thalys annoncent un projet de fusion sous le nom provisoire de **Greenspeed** mais il sera retardé suite à la pandémie de Covid. Les deux sociétés vont d'ailleurs être fortement impactées par ces années de crise.

## La fusion Thalys et Eurostar



Le 29/03/2022, la Commission européenne donne son feu vert à la fusion des deux entreprises. L'union a lieu deux mois après, le 29/04/2022. Basée à Bruxelles, la nouvelle compagnie a un nouveau logo, une étoile à 6 branches dans un cercle ouvert qui forme un

« e », inspiré de l'Etoile du Nord, le mythique TEE qui reliait Paris, Bruxelles et Amsterdam de 1924 à 1996. La nouvelle marque sera eurostar, avec le « e » en minuscule.

La Holding ainsi créée, **Eurostar Group**, détient 100 % des parts d'Eurostar International Ltd (Eurostar) et de THI Factory SA (Thalys). Le groupe est devenu le plus grand réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Europe de l'Ouest.

SNCF Voyageurs détient 55,7 %, la CDPQ, 19,31 %, la SNCB, 18,5 % et des fonds gérés par Federated Hermes Infrastructure, 6,44 %.

Objectif de la fusion : transporter 30 millions de passagers par an à l'horizon 2030 ! Tout en sachant qu'il y a environ 250 millions de voyages par an environ vers l'Europe en train et en avion au départ d'Amsterdam, Londres, Paris et Bruxelles, les 4 grandes villes dans lesquelles Eurostar opère majoritairement.

Catherine Walravens

Avril 2024

## Bibliographie succincte

- Articles :** GILLIEAUX L. La grande vitesse belge, ses origines et ses spécificités. *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 46-47, 2015, p.51-76, BIB\_K714735
- ATTAL P.-E. Le Paris-Bruxelles à bas coût selon Thalys. *Rail Passion*, n° 223, 01-05-2016, p. 30-31, BIB\_K701063
- La naissance d'Eurostar Group. *Vie du rail (La)* ; n° 3884, 09-05-2022, p. 9, BIB\_K713715
- VAN USSEL M. Une 'mini' rame Eurostar préservée par la SNCB, *Journal du Chemin de Fer*, n° 227, 01-02/03-2019, p.14 – 21, BIB\_K707003
- JOMARD J.-M., Eurostar fête son cinquième anniversaire, *Revue générale des Chemins de fer*, n°1, 01-2000, p. 45-46, BIB\_ K713563
- Il était une fois: Eurostar fête ses 25 ans, *PRO'S! (fr)*, n° 4, 04-2019, p.25, BIB\_ K707289
- Livres :** *Thalys International. Une entreprise multiculturelle pour mettre la grande vitesse au service des européens.* - Bruxelles : Thalys International 2002, 14 p. BIB\_C5255
- Ontdek Eurostar*, Brussels, SNCB, 1994, BIB\_A701449
- Internet :**
- [https://mediarail.be/France/Services%20voyageurs/Service%20grande%20ligne/International/Thalys/Thalys\\_01.htm](https://mediarail.be/France/Services%20voyageurs/Service%20grande%20ligne/International/Thalys/Thalys_01.htm)
- [https://mediarail.be/Grande-vitesse/Materiel\\_roulant/Alstom/PBKA/Tech.htm](https://mediarail.be/Grande-vitesse/Materiel_roulant/Alstom/PBKA/Tech.htm)
- <https://www.techno-science.net/definition/2358.html>

***Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :***

***Catalogue Bibliothèque : EUROSTAR, TRAIN A GRANDE VITESSE, EUROSTAR GROUP***

***Objets de musée : EUROSTAR***