

# Eurostar

**Oprichting:** 1994

**Fusie met Thalys:** 2022

**Specificaties:** Frans-Britse spoorwegmaatschappij, die hogesnelheidstreinen exploiteert die Parijs, Brussel (via Lille) en Amsterdam (via Rotterdam) met Londen verbinden via de Kanaaltunnel.

**In enkele woorden:** Sinds april 2022 is Eurostar volledig in handen van de *Eurostar Group*, de holdingmaatschappij die ook eigenaar is van de Thalysactiviteiten.

De Eurostar is een hogesnelheidstrein die sinds 1994 Londen met Brussel en Parijs verbindt via de Kanaaltunnel.



Eurostar in Halle in 1996 (Ref. K01918)

## Plannen voor een verbinding tussen Engeland en Frankrijk

Frankrijk en Engeland met elkaar verbinden... Deze 33 km brede zeestraat sprak tot de verbeelding van Franse en Engelse ingenieurs. Er zijn talloze bedrijven opgericht, protocollen ondertekend, studiecommissies opgericht, geologische onderzoeken uitgevoerd...

Zo was er Nicolas Desmarests, die al in 1751 voorstelde om een onderwatertunnel te bouwen, de Engelsman William Austin, die in 1856 een tunnel voorstelde bestaande uit drie galerijen, waarvan er twee bestemd zouden zijn voor de spoorwegen.... en de lijst gaat zo maar door.

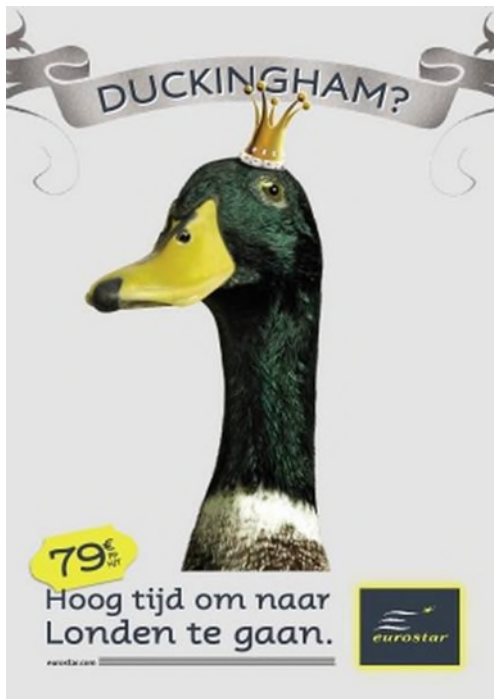
In totaal belanden bijna 140 projecten in de vuilnisbak, omdat de Britten zo bang waren om hun eilandstatus en het bijbehorende strategische voordeel, te verliezen!

## De Kanaaltunnel

In de jaren 1960 werd het idee echter nieuw leven ingeblazen, met een vergevorderd project voor een spoortunnel. In 1974 werd er ongeveer honderd meter gegraven aan de Engelse en de Franse kant.

Maar het project werd uiteindelijk opgegeven door de Britten... waarna het in de jaren 1980 opnieuw werd opgestart.

In 1984 besloten de Franse en Britse regeringen om groen licht te geven voor een project dat volledig met privékapitaal werd gefinancierd. En op 18 oktober 1985 werd bijgevolg een privaat Frans-Brits consortium van 10 bouwers – *Transmanche Link*<sup>1</sup> – opgericht om de Kanaaltunnel te bouwen.



« Duckingham ? 79 pp H/T Hoog tijd om naar Londen te gaan A/R. » (Eurostar), 2005 (Ref. 1987)

vervolgens voor personenauto's.

Op 29 juli 1987 bekrachtigden het Franse en Britse parlement het besluit.

Deze internationale spoorverbinding zou een pendeldienst voor vrachtvervoer omvatten, een pendeldienst voor auto's en bussen met toeristen (Le Shuttle) en een hogesnelheidstrein voor reizigers, de toekomstige Eurostar.

België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk kozen voor de technologie van de Franse TGV van Alstom om deze internationale hogesnelheidsdienst door het Kanaal aan te bieden. Wel waren bepaalde aanpassingen vereist om rekening te houden met de spoorbreedte van de tunnel en de specifieke kenmerken van het Britse net.

De Franse en Britse teams maakten op 1 december 1990 voor het eerste fysiek contact met elkaar in de tunnel. Op 10 december 1993 was de Kanaaltunnel voltooid, na 6 jaar werken.

In juni 1994 reden de eerste goederentreinen door de tunnel, iets later gevolgd door shuttles voor vrachtwagens en

## Hogesnelheidsverbindingen naar Engeland

Na de ingebruikname van de HSL Noord in mei 1993 en de Kanaaltunnel in mei 1994, begon een proefperiode waarin talrijke Eurostartreinen het Kanaal overstaken. De reguliere commerciële diensten tussen Londen en Parijs begonnen op 14 november 1994.

In december 1997 opende de HSL 1, tussen Frankrijk en Brussel. Sindsdien zijn er nieuwe verbindingen bijgekomen, met in 1997 een winterdienst tussen Londen en Bourg-St-Maurice en in 2002 een zomerdienst naar Avignon.

Op Britse bodem werd in september 2003 het eerste deel van de hogesnelheidslijn in gebruik genomen. Sinds 1995 heeft Eurostar het leeuwendeel van de trein- en luchtvervoersmarkten tussen Londen en Parijs of Brussel veroverd. Kortere reistijden verbeterden de commerciële vooruitzichten aanzienlijk.

Het tweede rijpad van de High Speed 1 werd geopend in 2007 en in november werd het station St-Pancras ingehuldigd, dat het voormalige station Waterloo International verving en de Eurostar verbond met het Britse spoorwegsysteem buiten Londen.

<sup>1</sup> Eurotunnel, een dochteronderneming van de Getlink Group, exploiteert de Kanaaltunnel sinds de opening in 1994.

## Het Eurostar-net

In 2012 mikte Eurostar op nieuwe bestemmingen in Europa om nieuw marktaandeel te veroveren op de luchtvaartmaatschappijen. Het bedrijf wou Amsterdam, Frankfurt, Keulen, Lyon en Genève toevoegen aan haar bestemmingen. De onderneming kende succes, en boorde interessante markten aan in Frankrijk (verbinding Londen - Aix-en-Provence in 2013, via Lyon-Part-Dieu en Avignon TGV en in 2015 vervangen door Marseille) en Nederland, met in april 2018 de verbinding naar Amsterdam.

## Veiligheid en het post-Brexit tijdperk

De covidpandemie hakte in op het verkeer door het Kanaal en de inkomsten kelderden.

Begin 2021 zorgde de Brexit voor nog andere problemen. Het Verenigd Koninkrijk scheidde zich af van de Europese Unie, met alle gevolgen van dien voor de Eurostar-reizigers. Er werden extra formaliteiten opgelegd aan Europese reizigers, wat leidde tot vertragingen bij het instappen. Reizen met de Eurostar verliep op bijna dezelfde manier als reizen met het vliegtuig. Vanaf dan is er een douane- en paspoortcontrole, bagagecontrole, een wachtruimte en moeten reizigers 10 tot 15 minuten voor het vertrek instappen.



Veiligheidscontrole in de Eurostarterminal in het station Brussel-Zuid, 2011 (Ref. D3603)

## Het Eurostar-materieel

Om deze hogesnelheidsverbinding tussen de drie Europese hoofdsteden te kunnen exploiteren, plaatsten de drie betrokken 'historische' netten (SNCF, BR en NMBS) op 20 december 1989 een bestelling voor 30 treinen 'Transmanche Super Train (TMST)'. In een bijlage bij het contract, werd dit aantal bijgesteld naar 38, met de toevoeging van 1 'drie hoofdsteden'-stel en 7 NOL-stellen (Noord-Londen) voor BR<sup>2</sup>.



Replica van de neus van Eurostar TM 4001, tentoongesteld in Train World (Ref. 10318)

Het materieel had als basis de hogesnelheidstrein van het Franse Alstom. In 1993-'94 werden deze TMST 373-treinstellen gebouwd door een internationaal consortium onder leiding van Gec Alsthom.

<sup>2</sup> Deze treinstellen worden opnieuw geïntegreerd in de vloot van de SNCF en ingezet op de verbindingen Parijs - Lille.

Voor het ontwerp van het interieur en de buitenkant werkten de drie landen samen, onder leiding van Roger Tallon<sup>3</sup>.

Bij de officiële lancering van de nieuwe Eurostar-treindienst tussen Brussel-Zuid en Parijs-Noord naar Londen Waterloo op 14 november 1994, had NMBS 4 eigen TMST-stellen met 20 voertuigen (2 krachtvoertuigen met daartussen 18 rijtuigen) (3101/02 tot 3107/08), waarbij elk treinstel bestond uit twee halve treinstellen, elk met een krachtvoertuig en 9 rijtuigen.

Bijna 24 jaar nadat ze op regelmatige basis werden ingezet tussen Brussel-Zuid, Paris-Nord en Londen, maakte een groot deel van de 31 oorspronkelijke TMST-dubbeldekstellen (de 11 Eurostar UK Limited-treinstellen 3001 tot 3022, de 4 NMBS-treinstellen 3101 tot 3108 en de 16 SNCF-treinstellen 3201 tot 3232) geleidelijk aan plaats voor de nieuwe, door Siemens gebouwde, 'e320'-treinstellen. Ook voor de 4 ex-NMBS-treinstellen was dit in 2017-'18 het geval. Deze bestelling van 17 Velaro UK e320-treinstellen van Siemens kwam als een complete verrassing voor Alstom, dat ervan overtuigd was dat Eurostar hun technologie verder zou blijven gebruiken.

## Stel 3106

Het stel 3105/3106 wijdde het Eurostartraject Brussel – Londen in op 13 oktober 1994, in aanwezigheid van Koning Albert en Koningin Paola. Na 25 jaar trouwe dienst werd dit stel buiten dienst gesteld.

NMBS kon het koprijtuig 3106 echter van het sloop redden, samen met het eersteklasrijtuig nr. 9. Dit zijn de enige overgebleven elementen van het originele Eurostarmaterieel op het continent. In november 2018 werden ze gerenoveerd door Train World Heritage, zodat ze voor toekomstige generaties bewaard kunnen blijven.



Plaatje van de constructeur van op een Eurostar uit 1993 (Ref. 12189)

## Exploitatie door Eurostar

Om de treinen en de hogesnelheidsverbinding tussen Londen, Parijs en Brussel te exploiteren, werd een EESV (Europees Economisch Samenwerkingsverband) opgericht op 14 november 1994, de *Eurostar Group Ltd* genaamd, waarin NMBS, SNCF en Eurostar UK Ltd, een dochteronderneming van LCR (London & Continental Railways), participeren.

Op dat moment was de *Eurostar Group* alleen verantwoordelijk voor het commerciële beheer van de dienst. Elk bedrijf had zijn eigen activa, inclusief zijn eigen treinen.

Op 1 september 2010 werd *Eurostar International Ltd* opgericht als een volwaardige spoorwegonderneming met drie aandeelhouders: SNCF (55%), NMBS (5%) en LCR (40%)<sup>4</sup>. De maatschappelijke zetel bevond zich in Londen.

<sup>3</sup> In 1997 ontwierp de Franse ontwerper Roger Tallon (1929-2011) de algemene lijn van de Eurostar, met uitzondering van de voorzieningen.

<sup>4</sup> De deelneming van LCR werd in juni 2014 overgedragen aan het Britse ministerie van Financiën en in mei 2015 verkocht aan een consortium van twee ondernemingen: de *Caisse de dépôt et placement du Québec* (CDPQ) en *Hermes Infrastructure*.

In 2019 kondigde het management van Eurostar en Thalys een fusie aan onder de voorlopige naam *Greenspeed*, maar dit werd uitgesteld door de covidpandemie. Beide ondernemingen hadden zwaar te lijden tijdens deze crisisjaren.

## De fusie van Thalys en Eurostar



Op 29 maart 2022 gaf de Europese Commissie groen licht voor de fusie van de twee bedrijven. De samenvoeging vond twee maanden later plaats, op 29 april 2022. De nieuwe maatschappij is gevestigd in Brussel en krijgt een nieuw logo: een 6-puntige ster in een open cirkel die een 'e' vormt, geïnspireerd op de Etoile du Nord, de legendarische TEE die Parijs, Brussel en Amsterdam van 1924 tot 1996 met elkaar verbond. Het nieuwe merk wordt eurostar, met de 'e' in kleine letters.

De holding, *Eurostar Group*, die op die manier werd gecreëerd, bezit 100% van de aandelen van *Eurostar International Ltd* (Eurostar) en *THI Factory SA* (Thalys). De groep is uitgegroeid tot het grootste hogesnelheidsnet in West-Europa.

SNCF Voyageurs bezit 55,7%, CDPQ 19,31%, NMBS 18,5%, en Federated Hermes Infrastructure beheert 6,44% aan fondsen.

Het doel van de fusie is om 30 miljoen reizigers per jaar te vervoeren tegen 2030! En dat terwijl er jaarlijks zo'n 250 miljoen trein- en vliegreizen binnen Europa worden gemaakt vanuit Amsterdam, Londen, Parijs en Brussel, de vier grote steden waar Eurostar voornamelijk actief is.

Catherine Walravens  
April 2024



## Beknopte bibliografie

- Artikelen:** 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*, nr 223, 01-05-2016, p. 30-31, BIB\_K701063
- La naissance d'Eurostar Group. *Vie du rail (La)* ; nr 3884, 09-05-2022, p. 9, K713715
- VAN USSEL M. NMBS bewaart... mini Eurostar, *Spoorweg Journaal*, nr 227, 01-02-03 2019, p.14 – 21, BIB\_K707002
- JOMARD J-M., Eurostar fête son cinquième anniversaire, *Revue générale des Chemins de fer*, n°1, 01-2000, p. 45-46, BIB\_K713563
- Er was eens: Eurostar blaast 25 kaarsjes uit. *PRO'S! (nl)*, nr 4, 04-2019, p.25, BIB\_K707288

- Boeken:** *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, NMBS, 1994, BIB\_A701449

### Websites:

- [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>

**Raadpleeg onze database voor een grondigere zoekopdracht met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: EUROSTAR, HOGESNELHEIDSTREIN, EUROSTAR GROUP**

**Museumobjecten: EUROSTAR**