

La liaison Bruxelles-Paris

Ouverture : 1846

Concessionnaires :

Belgique :

Compagnie du chemin de fer du Nord : 1846 - 1926

SNCB : 1926 - 1996

Thalys : 1996 -

France :

Compagnie du chemin de fer du Nord : 1846 - 1938

SNCF : 1938 - 1996

Thalys : 1996 -

Electrification : 1963



Affiche "Bruxelles-Paris en 2h.30 par TEE", années 1970 (Réf. 12102)

Un peu d'histoire

En 1839, à l'époque de la signature du traité de paix avec les Pays-Bas, le réseau ferroviaire belge, long de 555 km, est déjà plus qu'à moitié construit. Les années qui vont suivre seront employées pour terminer ce réseau initial et connecter les lignes belges avec celles de la Prusse et de la France.

Premières esquisses

En 1842, une première jonction locale de 11 km est ouverte entre la Belgique et la France, entre Mouscron et Tourcoing (vers Lille). Elle sera bientôt suivie par la liaison Mons - Quiévrain (vers

Valenciennes) Par contre, c'est dès l'année suivante que la Belgique et la Prusse inaugurent la ligne de chemin de fer Bruxelles – Malines – Louvain – Liège - Cologne.



Médaille en l'honneur de l'inauguration de la ligne ferroviaire de la Belgique vers le Rhin le 15 octobre 1843 (Réf. 3349)

Le représentant à Bruxelles du roi de France Louis-Philippe s'en inquiète et informe son gouvernement que le risque existe que la Belgique passe sous l'influence économique et politique de la Prusse, si rien n'est fait côté français.

Avec ces deux petites lignes locales transfrontalières par Lille et Valenciennes, la France est donc en retard. La décision d'y créer un réseau national de chemin de fer ne naîtra qu'en 1842, soit 8 ans après la Belgique. Si le principe est acquis, l'argent manque pour ce projet car au même moment la France doit consacrer des sommes considérables pour la colonisation de l'Algérie.

Au Parlement français, il y a débat, notamment avec Lamartine, pour savoir si la ligne vers Lille sera

construite avec des fonds publics ou privé. Pendant 3 ans la construction de la ligne commence avec de l'argent public. Mais celui-ci vient à manquer.

C'est finalement, le banquier James de Rothschild, qui va financer la construction et exploitera la ligne du nord vers Lille et la Belgique. Il crée le 20 septembre 1845 la *Compagnie du chemin de fer du Nord* pour exploiter cette ligne. Les travaux démarrent enfin sérieusement et la ligne est complètement achevée entre Paris et Lille et prête à être inaugurée en juin 1846.



"Inauguration du chemin de fer du nord" (Réf. IFA042)

Trois jours de fête du 13 et du 15 juin 1846

Ainsi, pour la première fois deux capitales sont reliées par une ligne de chemins de fer !

La France, souhaite organiser l'inauguration en grand, contrairement à la Belgique qui craint de se faire critiquer pour sa francophilie et ne désire pas dépenser trop d'argent pour cette inauguration.

Finalement la Belgique accepte : les deux fils du roi de France, dont le Prince héritier - le duc de Nemours - frères de la reine des Belges Louise-Marie, participeront à ce premier voyage entre Paris et Bruxelles. C'est notamment le Prince de Ligne et Firmin Rogier (le frère de Charles Rogier) qui accompagneront la délégation française entre Paris et Bruxelles.

Le voyage s'organisera en deux jours et avec 3 trains pavoisés aux couleurs de la France et de la Belgique, avec au total une soixantaine de voitures. D'abord un voyage entre Paris et Lille et ensuite, le lendemain un trajet entre Lille, Mouscron, Courtrai, Gand, Malines et Bruxelles-Nord.

Le banquier James de Rothschild avait fait les choses en très grand et avait envoyé plus de 3000 invitations à l'occasion de ces festivités.

Le dimanche 14 juin 1846, les trains quittent Paris, non pas dans l'actuelle gare de Paris-Nord qui date de 1864 mais dans un bâtiment plus ancien, inauguré en même temps que la ligne vers Lille et Bruxelles. La façade de cette gare originelle existe toujours et a été démontée et reconstruite à Lille : c'est la façade de l'actuelle gare de Lille-Flandres.

A Lille, un train spécial venu de Bruxelles avec les autorités belges vient accueillir la délégation partie de Paris. L'archevêque de Cambrai va bénir les voies et les trains en vantant les bienfaits du progrès scientifique.

Le soir, un grand banquet, offert par la *compagnie du Nord* et James de Rothschild est organisé à côté de l'hôtel de ville de Lille, sous un chapiteau aussi grand que la Place Vendôme et qui va accueillir 1700 invités. Le compositeur Hector Berlioz interprète la Marseillaise et la Brabançonne ainsi qu'un chant des Chemins de fer. Un bal est prévu en soirée mais il s'achève assez tôt : le lendemain, le premier train quitte Lille à 2 heures du matin et les deux trains officiels, à 8 heures.

Une parade militaire est organisée à Gand avant de repartir pour Malines et Bruxelles. Les convois feront leur entrée à Bruxelles à 16h.

Le roi et la reine accueillent leurs hôtes français au Palais et un banquet, organisé par la ville de Bruxelles rassemble plus de 300 personnes dans la salle du Grand-Concert.



"Vue de la station du Nord", 1860 (Réf.2212)

Nombreux toasts et discours officiels saluant l'union, la paix de toutes les nations et au progrès pacifique de tous les peuples (d'après les « Mémoires » de Dupin, ministre français présent à l'inauguration). L'atmosphère est chaleureuse. Un grand bal est ensuite organisé par les Chemins de fer belges sous la verrière nouvellement construite de la gare de Bruxelles-Nord qui accueille quelque 10.000 personnes selon la presse de l'époque.

A deux heures du matin, un convoi repartait pour la France et le retour se fera par Mons et Valenciennes.¹

¹ En 1846, il y a donc deux axes pour atteindre Paris à partir de Bruxelles : Bruxelles-Nord – Malines - Gand - Courtrai - Mouscron – Lille – Paris-Nord et Bruxelles-Bogards – Mons – Quiévrain – Valenciennes – Douai – Paris-Nord (liaison la plus courte).



Médaille en l'honneur de l'inauguration de la ligne Bruxelles - Paris le 14 juin 1846 (Réf. 3292)

La presse

Si le voyage est un franc succès, lançant le continent européen dans l'épopée du rail, très vite, la presse de l'époque se montre très critique à l'égard de cette opération :

Le départ a lieu un dimanche, jour de la Fête Dieu. Il n'y avait bien qu'un financier juif pour imaginer cela ! Scandale ! Il est impossible d'aller à la messe obligatoire en ce jour ! Et puis, après tout, il n'y a pas si longtemps, la majorité de la Belgique était encore des départements français... La fille du roi Louis Philippe est devenue la première reine des Belges... Tout cela aussi est fait avec de l'argent privé, ce qui a suscité bien des débats en France... De plus le chemin de fer est une invention qui vient de Grande Bretagne... On a vu des ingénieurs anglais partout ces derniers temps... Les ennemis de la France, encore en 1815... Enfin, tous les ouvriers qui ont construit la ligne sont les oubliés de la fête...

Mais bon. Voilà. C'est fait. Paris et Bruxelles sont reliés par le chemin de fer. Et, si le premier voyage a duré deux jours, très vite, le temps de parcours va diminuer.

La liaison Paris - Bruxelles au XIXe siècle.

Dès juillet 1846, la relation vers Bruxelles se fait en une seule journée mais avec plus d'une quinzaine d'arrêts. La ligne serpente de ville en ville et avec un arrêt, des contrôles douaniers et changement de locomotive à la frontière.

Il y avait des compartiments de 1e et 2e classe en France et à partir de la Belgique, on y ajoutait des compartiments de 3e classe.

Bientôt circulent deux trains par jour et par sens de circulation entre les 2 capitales. Un train de jour et un train de nuit. Ce train empruntait la ligne de Lille jusqu'à Douai pour rejoindre Bruxelles via Valenciennes. Il faut alors 12h30 pour faire le voyage à une vitesse moyenne de 29,5 km/h.

Dès 1853, nous sommes à 4 trains quotidiens entre les deux capitales avec 8 heures de trajet à 46,3 km/h pour l'express de 1re classe. Deux ans plus tard, en 1855, a lieu la première liaison ferroviaire directe entre Paris et Liège via Jeumont.

En 1858, un nouveau tronçon de ligne plus direct, via St Quentin – Quévy – Mons, a été construit qui ramène la distance de Paris à Bruxelles à 308,8 km : le trajet passe de 8h à 6h15 à une vitesse moyenne de 49,6 km/h.

En 1896, la relation Paris - Bruxelles s'effectue en voitures de luxe, wagons salons et wagons restaurant de la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, créée 20 ans auparavant. Le trajet se fait en 5h03 à une vitesse moyenne de plus de 60km/h avec des bogies sous les voitures au lieu de simples essieux fixes. A la fin du XIXe siècle, le trajet se fait en 4h46.

En 1897, l'Etat belge et les compagnies privées adoptent le système d'heures numérotées de 1 à 24 alors que la France reste fidèle au système ancien d'heures numérotées de 1 à 12, matin et soir. Dès lors, les indicateurs horaires vont se revêtir d'un aspect hybride où les horaires - pour un même train - étaient indiqués en Belgique de 1 à 24 et en France de 1 à 12, matin et soir.

Et au XXe siècle ?



Auto-collant publicitaire de l'*Étoile du Nord* (Réf. 10110)

En 1923, pour les premiers trains sans arrêt intermédiaire, seules 3 h 45 sont nécessaires pour aller de Paris à Bruxelles. En 1927, la relation Paris - Bruxelles est parcourue par des trains de luxe Pullman de la *Compagnie des Wagons-Lits*, tractés par des locomotives à vapeur : l'*Etoile du Nord* Pullman qui font le trajet en 3 h 30. En 1929, l'*Oiseau Bleu* Pullman met le même temps, qui sera ramené à 3 heures en 1936.

Des TEE...

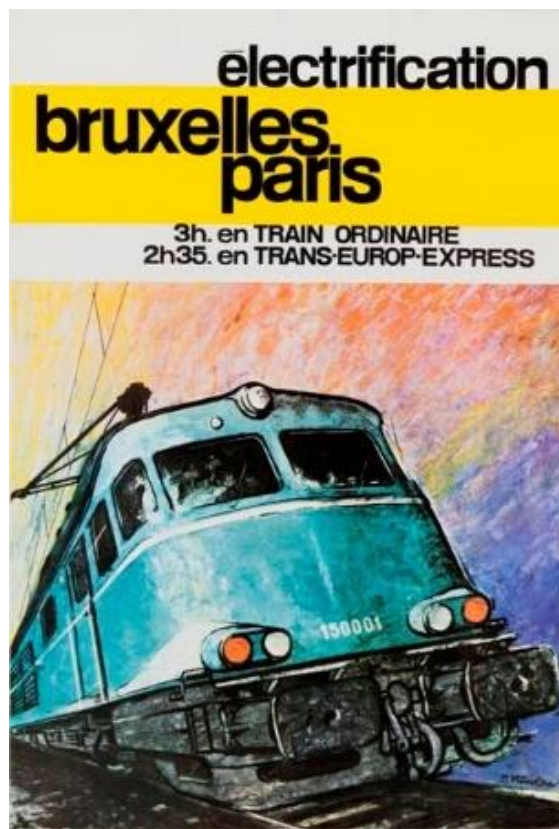
Les TEE apparaissent en été 1957 avec la mise en service de trois liaisons rapides assurées par des rames automotrices diesel de 1^{ère} classe dénommées *Ile de France*, *Etoile du Nord* ou *Oiseau bleu*.

Le 9 septembre 1963, la liaison entière est établie sous caténaires 25 kv alternatif en France et 3 kv continu en Belgique. L'électrification de la ligne permet de remplacer les autorails diesels par des rames tractées par des locomotives polytensions. Été 1964, un nouveau TEE sans arrêt entre Paris et Bruxelles est créé et dénommé *Brabant*.

L'ensemble des trains TEE vont disparaître définitivement dans les années 1990 suite à l'arrivée des trains à grande vitesse.

...Aux TGV...

Dans les années 80, la SNCB, encouragée par le succès du TGV français Sud-Est, décide de participer au réseau à grande vitesse européen et se positionne au centre du projet de grande vitesse qui relie la France, l'Allemagne et les Pays-Bas.



'Affiche "Electrification Bruxelles Paris" (SNCB), Paul Funken, 1963 (Réf. 3667)

En tout, ce projet représente 314 km de lignes à grande vitesse dont près de 200 km de lignes nouvelles à construire en site propre à 300 km/h. La construction de la LGV entre Bruxelles et la frontière française sera réalisée en seulement 4 années ! Un temps record.

...Aux Thalys

Le premier trajet par train Thalys est assuré le 2 juin 1996 entre Paris-Nord et Amsterdam via Bruxelles, en empruntant partiellement des lignes à grande vitesse et des lignes classiques. Le temps de parcours est alors de 1h58 pour Bruxelles et 4h47 pour Amsterdam.



En décembre 1997, le parcours Bruxelles - Paris se fait uniquement via la LGV, ce qui va permettre de réduire le temps de parcours à 1h25 !

Le nom et le logo Thalys ont été imaginés par la firme belgo-néerlandaise Total Design, en collaboration avec les compagnies ferroviaires participantes.

Le nom n'a aucune signification particulière et ses initiales ne représentent

Trains TGV et Thalys à Forest (Réf. D0320-19)

rien. Il a simplement été adopté parce qu'il sonne bien et qu'il est facile à mémoriser, tant en Français qu'en Néerlandais ou en Allemand.

Les couleurs rouge foncé et gris argenté rappellent la livrée des anciens trains CC40100 et TEE.

Les différents logos des compagnies ferroviaires ont disparu au profit d'un logo unique Thalys. Celui-ci représente le profil d'un visage féminin, mêlé à une flèche symbolisant la vitesse.

Thalys est aujourd'hui une marque commerciale déposée franco-belge.

Catherine Walravens
2021

Bibliographie succincte

Articles :

Inauguration du Chemin de fer du Nord. *l' Illustration, journal universel*, n° 173, 20-06-1846, p.242-243, K704166

DESCHAMPS T. Brussel Parijs in 1846 - Een topgebeurtenis in de geschiedenis van de belgische Spoorwegen- ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1963. p.23-25, K554304

DESCHAMPS T. Bruxelles-Paris en 1846. Un événement capital de l'histoire des chemins de fer belges / - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1963. p.23-25, K24410

PORCHER B. Crampton, Belpaire, Outrance et Cie - Les premiers vapeurs sur Paris - Bruxelles (1846-1900) / - ill.. - En: Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer) ; N° 498, (06 06 2006). p.8-16, K39852

PORCHER B. Paris - Bruxelles en traction électrique - Des TEE aux TGV, d'une ligne à l'autre, une transition en douceur (1963-1995), *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, n° 498, 06-06-2006, p.33-37, K39855

TRICOIRE J. Entre Seine et Senne : La ligne Paris-Bruxelles (1), *Rail Magazine*, n° 62, 01-06-1982, p.4-11, K707956

TRICOIRE J. Entre Seine et Senne : La ligne Paris-Bruxelles (2), *Rail Magazine*, n° 63, 01-07-1982, p.4-11, K708522

VAN USSEL M. Thalys. Bruxelles-Paris à 300 km/h : une première mondiale !. ill..*Journal du Chemin de Fer*, n° 104, 03-04-1998. p.4-7, K21633

VAN USSEL M. Thalys. Thalys. Brussel-Paris met 300 km/u : een wereldpremière !. ill..*Spoorweg Journaal*, n° 104, 03-04-1998. p.4-7, K21634

VANKEER P. – 150 jaar treinen tussen Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-06-1996, p.10-14, K14932

VANKEER P. 150 ans de trains Bruxelles-Paris. ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-06-1996. p.10-14, K14931

VANKEER P. 150 ans de trains (II) Bruxelles-Paris. ill.. - *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1996. p.12-15, K15273

VANKEER P. – 150 jaar treinen tussen (II) Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1996, p.20-23, K15274

VANKEER P.. 150 ans de trains (III) Bruxelles-Paris. ill.. - *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1996, p.8-11, K15613

VANKEER P. 150 jaar treinen tussen (III) Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1996, p.8-11, K15614

VANKEER P. 150 ans de trains (IV) Bruxelles-Paris. ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1996. p.20-23, K15794

VANKEER P. 150 jaar treinen tussen (IV) Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1996, p.20-23, K15795

VAUQUESAL-PAPIN. A propos de l'électrification de la ligne de PARIS à BRUXELLES. Ligne de Belgique. La ligne directe par St-Quentin. 1845-1858. ill. *Vie du rail (La)* ; n° 915, 06-10-1963. p.12-16, K563269

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin avec projet de prolongement jusqu'à la frontière de Belgique, ill. *Notre métier*, n° 331, 14-01-1952, p.9-11, K700616

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin - Suite, ill. *Notre métier*, n° 332, 21-01-1952, p.12-13, K700617

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin – Suite 2, ill. *Notre métier*, n° 333, 28-01-1952, p.12-13, K700618

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin – Suite 3, ill. *Notre métier*, n° 334, 04-02-1952, p.11-13, K700620

VAUQUESAL-PAPIN. Le centenaire de l'inauguration du chemin de fer du Nord. *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, n° 141, 01-11-12 146, p.105-141, K703462

Livres : *Electrification Paris-Bruxelles. Les locomotives "tricourant" BB 150, BB 26000.* - Bruxelles : SNCB, 1963, 20 p., C2302

Electrificatie Brussel-Parijs. De driespannings-locomotieven BB 26000, BB 150, Brussel : NMBS, 1963, 20 p., C2303

DIEU B. *La ligne internationale Bruxelles-Paris* – Bruxelles : Patrimoine Ferroviaire Touristique, 1991,90 p., C3641

L'électrification Paris-Bruxelles. – Paris : S.N.C.F. 1964, 44 p., C2411

GUINOT E. *Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles comprenant l'embranchement de Creil à Saint-Quentin-* Paris : Librairie de L. Hachette et Cie, 1853, 172 p., C700688

Itinéraire historique du chemin de fer du Nord, de Paris à Lille et à Bruxelles, ... de Creil à Saint-Quentin, d'Amiens à Boulogne et de Lille à Dunkerque et à Calais. - Deuxième édition. Lille : L. Lefort, Imprimeur – Libraire, 1852, 220p. Z701326

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

Catalogue Bibliothèque : Liaison internationale, Belgique, France

Collection musée : train international