

Thalys

Création de la société : mai 1995 sous le nom de Westrail International

Mise en service du premier Thalys : 02/06/1996

Fusion avec Eurostar : 2022

En quelques mots : Thalys est le nom commercial d'un service de trains à grande vitesse qui relie à 300 km/h Bruxelles, Anvers et Liège aux principales métropoles de l'Europe du Nord-Ouest : Paris, Rotterdam, Amsterdam, Aix-la-Chapelle, Cologne, Düsseldorf...

En circulation depuis 1996, Thalys s'est élancé dès 1997 sur la première ligne à grande vitesse construite en Belgique, inaugurée par le roi Albert II entre Bruxelles et la frontière française. Au total, 26 rames Thalys ont été commandées à la société Alstom.



Timbre ferroviaire en l'honneur de la mise en service officielle le 2 juin 1996 du Thalys (Réf. TRV1/2)

Contexte historique

Au cours de l'hiver 1974, le réseau TEE¹ est à son apogée avec près de 200 villes du continent européen reliées entre elles. Une bonne dizaine d'années plus tard, ces trains de prestige ne répondent plus aux nouvelles normes de qualité du transport international de voyageurs. Depuis le développement du TGV en France, les trains à grande vitesse ont la cote et les décideurs européens désirent remettre le train au centre de la mobilité. Parmi leurs priorités se trouvent le projet du tunnel sous la Manche et un TGV Nord, qui desservirait Lille en passant à proximité immédiate de la Belgique.

En Belgique, la décision de lancer une relation ferroviaire à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Köln Hbf est prise à la fin de l'année 1987 et confirmée au début de 1989 par les ministres européens des transports.

¹ Voir la fiche historique relative au TEE.

La société Westrail

En mai 1995 est constituée la société Westrail international, sous la forme d'une société coopérative de droit belge, filiale commune de la SNCF et de la SNCB, à laquelle vont s'associer une filiale spécialement créée des chemins de fer néerlandais (HST-VEMS) et les chemins de fer allemands (DB).

Cette société avait pour mission de créer et de gérer un service de trains à grande vitesse sur l'ensemble du réseau TGV-Nord, un réseau qui relie Paris à Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Dortmund.

Déjà en janvier 1995, le nom et le logo de ce TGV-Nord Europe sont connus. Ce sera Thalys, né de l'imagination de la firme belgo-néerlandaise Total Design, en collaboration avec les compagnies ferroviaires participantes. Un nom qui sonne bien et qui n'a aucune signification. La livrée sera rouge et gris métallisé, en souvenir des anciens trains CC40100 et TEE. Le voyage à bord des trains Thalys s'effectuera dans un confort absolu : sièges réglables, suspension douce, parfaite isolation sonore.

Le 28/05/1995, c'est la fin des TEE. Les rames TGV Réseau les remplacent et circulent jusqu'en juin 1996, en attendant les rames PBA.

Les débuts du Thalys

Les premiers "Thalys PBA", font leur entrée entre Paris, Bruxelles, Anvers et Amsterdam le 02/06/1996. Le temps de parcours est alors de 2h03 entre Paris et Bruxelles et de 4h47 min entre Paris et Amsterdam.



Deux rames PBA accouplées sur le viaduc ferroviaire qui enjambe le canal Bruxelles-Charleroi, à Hal. 1997 (Réf. K01919)

L'ouverture de la LGV 1, la première ligne à grande vitesse belge, entre Lembeek (Hal) et la frontière française, et de la LGV Nord (France), le 14/12/1997, permet d'effectuer le parcours à une vitesse de 300 km/h. Paris n'est plus qu'à 1h25 de Bruxelles. Cinq villes belges supplémentaires bénéficient désormais d'une liaison directe pour Paris : Mons, Charleroi, Namur, Bruges, Gand et Ostende.²

Le service Thalys est étendu à l'Allemagne et les Thalys PBKA font leur apparition. Ces rames PBKA assurent 7 liaisons quotidiennes entre Cologne/Aix-la-Chapelle/Liège et Paris-Nord. Le temps de parcours entre Cologne et Paris passe de 5h15 à 4h10.

Les bases du réseau Thalys sont posées !

² Les Thalys desservant les dorsales flamande (Ostende-Bruges-Gand-Bruxelles) et wallonne (Liège-Namur-Charleroi-Mons) vers Paris seront supprimés dès le 01/04/2015, faute de rentabilité.

Thalys International

En mai 1999, Westrail International prend le nom de Thalys International et voit ses responsabilités s'élargir avec l'élaboration, la définition et la mise en œuvre de la politique d'offre des prestations fournies aux voyageurs sur les trains à grande vitesse du réseau Thalys.

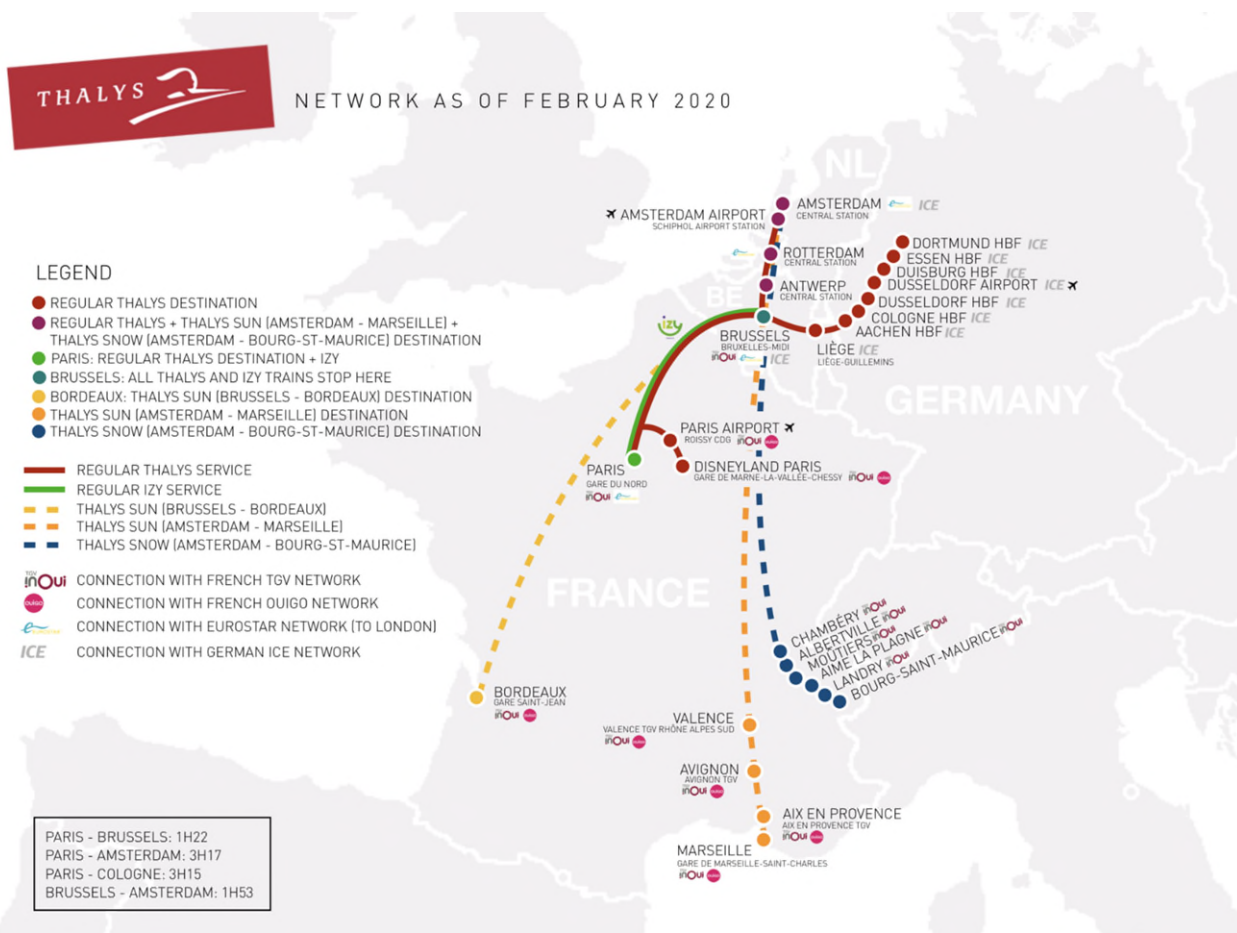
En outre, Thalys International gère un service clientèle pour la France et la Belgique ainsi que le parc des rames Thalys qui sont exploitées en pool.

L'extension du réseau

Au fil des années, le réseau Thalys va s'élargir. Après la liaison vers Disneyland Paris, à Marne-la-Vallée³, le premier *Thalys Neige* s'élance vers les Alpes françaises pour une desserte des stations de sport d'hiver⁴.

L'offre s'élargit avec Bruxelles – Aéroport de Roissy-Charles de Gaulle⁵, Bruxelles – Genève⁶ et les *Thalys Soleil* vers le Sud⁷ desservant d'abord Valence, avant d'être prolongés jusqu'à Avignon et Marseille.

Avec l'ouverture de la LGV 2⁸ qui relie Louvain à Ans (Liège) sur 67 km, Cologne n'est qu'à 2h20 de Bruxelles !



Réseau Thalys en 2020 (Réf. Thalys.com)

³ le 01/06/1997

⁴ le 19/12/1998

⁵ le 28/11/1999

⁶ en mai 2000

⁷ le 16/06/2000

⁸ En décembre 2002

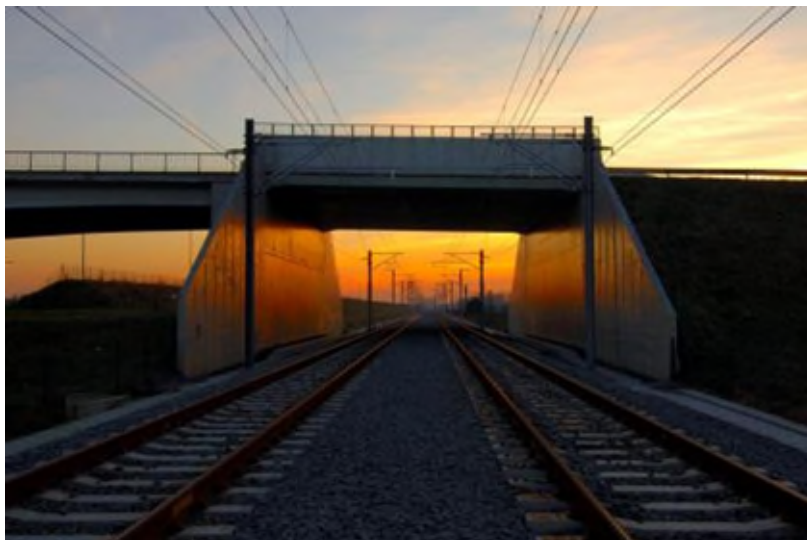
Fin 2006, il y a 25 liaisons quotidiennes en Thalys entre Bruxelles et Paris. Avec une vitesse commerciale de 230 km/h, Bruxelles est à 1h22 de Paris.

En juillet 2008, une liaison directe Bruxelles – Strasbourg voit le jour. Le Thalys sera désormais le moyen de transport des eurodéputés dont les multiples navettes entre Bruxelles et Strasbourg ne sont pas sans conséquences sur l'environnement. Le Thalys est certes moins rapide que l'avion (3 h40) mais moins polluant !

La LGV 3, de Chênée à Hergenthal, soit 36,1 km est ouverte en juin 2009. Elle est directement utilisée par les ICE qui jouent la concurrence au Thalys . Les Thalys vont l'utiliser quelques mois plus tard. Désormais il ne faut que 21 minutes pour aller de Liège à Aix-la-Chapelle !

Dernier maillon du projet TGV belge, la LGV 4 entre Anvers et la frontière néerlandaise, associée à la HSL-Zuid (Pays-Bas), va s'ouvrir le 13/12/2009 et permettre de réduire le temps de trajet entre Anvers et Amsterdam.

Dès le 01/04/ 2019, une nouvelle desserte, Roissy-Charles de Gaulle et Marne-la-Vallée, mettra l'Est parisien en lien direct avec Bruxelles mais aussi Anvers, Rotterdam, Schiphol et Amsterdam. Une liaison opérée à raison de deux allers-retours quotidiens et qui reliera Bruxelles à Marne-la-Vallée en 1h33.



LGV 4 au crépuscule à proximité de Brecht en 2006. (Réf. L2830)

Alliance commerciale Railteam

A l'instar des alliances entre compagnies aériennes, une initiative européenne similaire émerge dans le monde ferroviaire. C'est *Railteam* qui verra le jour le 02/07/2007. L'alliance comprend huit membres titulaires : Deutsche Bahn, SNCF, SNCB, Eurostar, NS International, ÖBB, SBB et Thalys et le membre associé TGV Lyria. Le but ? Faciliter l'accès et la circulation transfrontalière des trains à grande vitesse, des voyages à travers l'Europe sans perte de temps, tout en garantissant le respect des critères de service et de qualité.

Thalys International et T.H.I. Factory

Pendant une vingtaine d'années, Thalys a été avant tout une marque commerciale. La gestion des trains, la distribution et la vente des billets restaient l'apanage de ses deux principaux actionnaires, la SNCF et la SNCB.

Le 18/06/2007, la DB AG entre à son tour dans le capital de Thalys International à hauteur de 10 % (la SNCF détenant 62 % et la SNCB 28 %) mais quitte la société en 2013, ce qui va entraîner une restructuration de l'entreprise.

Deux ans plus tard, fin 2015, Thalys devient une véritable entreprise ferroviaire à part entière par la création d'une nouvelle entité avec un partage entre la SNCF (60%) et la SNCB (40 %) : T.H.I. Factory.

Cette nouvelle entreprise ferroviaire commune permet de rassembler les moyens de production et de rationaliser l'organisation par la diminution du nombre d'interfaces.

En appui à Thalys International, maintenue dans ses statuts et ses fonctions commerciales, T.H.I. Factory est désormais en charge des rames et de leur circulation tant en France qu'en Belgique, son cœur de territoire (80 % de ses activités), pour davantage de souplesse et d'efficacité.

Concrètement, Thalys pourra désormais contractualiser en direct avec chacun de ses partenaires et prestataires et gérer en direct son personnel, ses rames et ses sillons, afin d'améliorer la qualité du service et l'efficacité de l'entreprise.

La situation commerciale de Thalys



Banquette de train d'un Thalys de première classe (Réf. 10256)

Le succès commercial est fulgurant ! Le cap des 5 millions de voyageurs annuels est franchi fin 1999, le cap des 50 millions, en 2006 et le 07/11/2013 Thalys transportait son 100 millionième voyageur !

Une grande partie de la clientèle est principalement constituée d'hommes d'affaires qui y trouvent un service de qualité avec des prestations à bord proches d'une classe affaires en transport aérien.

Ces «business travellers», voyageurs fréquents et exigeants

par excellence ne devaient surtout pas perdre leur temps durant de longs trajets. Il fallait donc valoriser deux éléments clés : les temps de parcours et le bouquet des services proposés à bord.

Tout au long de son existence, Thalys aura comme objectif de convaincre et de fidéliser ces voyageurs business de voyager en classe supérieure sur les longs trajets comme Paris-Amsterdam et Paris-Cologne, Paris-Bruxelles étant quasiment saturé !

Fin 2017, Thalys crée une nouvelle grille tarifaire qui voit disparaître les anciens billets Comfort 2 et Comfort 1 remplacés par des billets Standard (ex-Comfort 2), Comfort (ex-Comfort 1 sans les services) et Premium (ex-Comfort 1 « full services »).

Malgré ces nouvelles offres commerciales et suite aux attentats de 2015 en France, Thalys doit faire face à une baisse de fréquentation de ses trains. Pour le marché des déplacements loisirs, la société doit adopter une politique plus attractive et Thalys va développer une offre low-cost. Son nom : IZY.

IZY est lancé en avril 2016. Thalys propose des voyages à prix réduits entre Paris et Bruxelles avec un seul aller-retour par jour pour un trajet plus long d'une heure que les Thalys. Ce TGV quittait les lignes à grande vitesse près d'Arras, en France, pour emprunter le réseau français classique jusqu'à Paris. Ce service a été supprimé en juillet 2022.



Logo de la marque (internet)

Les rames Thalys

Le choix d'un Thalys TGV Alstom ne pouvait que s'imposer après près de dix ans d'expérience concluante du TGV en France.

Les rames Thalys **de première génération** sont appelées "Thalys PBA". Ce sont en réalité des TGV-Réseau appartenant à la SNCF. Ces 9 rames sont aménagées en "Confort 1" et "Confort 2". D'un point de vue technique, les Thalys PBA sont compatibles avec plusieurs systèmes de signalisation (KVB et TVM pour la France, TBL pour la Belgique et ATB pour les Pays-Bas). Ces rames sont, comme tout TGV Réseau tritension aptes à la vitesse maximale de 320 km/h.

La **deuxième génération Thalys** est appelée "Thalys PBKA ». Ce sont des rames toutes neuves construites spécialement pour la relation vers l'Allemagne qui dispose d'une alimentation en 15kV.

Ce sont donc des TGV quadritension :

- 25 kV alternatif (50 Hz) pour la France et les lignes à grande vitesse belges et néerlandaises ;
- 1500 V continu pour certaines lignes françaises et le réseau classique néerlandais ;
- 3000 V continu pour le réseau classique belge ;
- 15 kV alternatif (16 2/3 Hz) pour le réseau allemand.

Ils peuvent atteindre une vitesse maximale de 300 km/h sur les lignes à grande vitesse en France, en Belgique, en Allemagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

Le Thalys PBKA est très proche des TGV réseau avec lesquels ils sont utilisables en unité multiple de deux rames. Il est pourvu d'un poste de conduite central permettant à la fois la conduite à gauche et à droite, comme c'est le cas en Allemagne. L'intérieur reste inchangé mis à part quelques détails dans la voiture-bar.

Au total, 17 Thalys PBKA ont été livrés : 7 pour la SNCB, 6 pour la SNCF, 2 pour les NS et 2 pour la DB.

L'entretien des rames Thalys s'effectue à l'AT de Forest TGV qui est un centre d'expertise pour la maintenance des trains à grande Vitesse. C'est ici que près de 300 personnes gèrent la maintenance des flottes Thalys, SNCF TGV Tritension. ⁹

Rénovation des rames

Entre janvier 2009 et 2010, Thalys a procédé à la rénovation de ses rames, avec un aménagement intérieur plus lumineux, des sièges plus larges et des nouveaux équipements de confort tels des prises électriques. La rénovation a été confiée aux bureaux Enthoven Associates Design Consultants

⁹ Depuis le 01/01/2007, suite à une convention, l'atelier de Forest effectue la maintenance de 20 rames TGV Réseau de la SNCF, de 16 rames Thalys PBKA.

(Belgique) et Avant-Première Design Graphique (France). Les rames étaient également équipées de l'ETCS¹⁰, et du wifi.

En 2016 a débuté un ambitieux programme de révision approfondie de type « mi-vie » (révision de fond en comble des éléments techniques). Thalys a investi par ailleurs sur un tout nouveau design. Toutes les rames PBA ainsi que quelques rames PBKA ont ainsi été rénovées.

Ce nouveau design, dont la première rame, est révélée à l'automne 2019, est signé par Yellow Window, cabinet belge dirigé par Axel Enthoven, lui-même signataire de la précédente rénovation de 2009. Le tout avec l'assistance de Matali Crasset, célèbre designer française. Pour ces rames, dénommées RubY, la priorité absolue a été donnée au confort des sièges à l'ergonomie modernisée, une ambiance lumineuse redessinée et un grand soin aux finitions. Sur le plan des services, RubY s'inscrit dans une démarche durable avec deux nouvelles places pour les vélos et des toilettes à l'eau claire, c'est-à-dire sans utilisation de produits chimiques. Des écrans intégrés permettent de mieux informer les voyageurs. L'espace-bar, ouvert, offre plus de modularité. RubY offre 28 sièges supplémentaires et 15% d'espace-bagage en plus.

Thalys n'est plus, Vive Eurostar !



Rame Thalys arborant le nouveau logo à l'atelier de Forest. 2023 (Réf. B0265)

Initialement prévu pour 2019, le mariage entre Eurostar et Thalys avait été repoussé en raison de la crise Covid et des effets du Brexit ! L'union a finalement lieu le 29/04/2022, deux mois après le feu vert de la Commission européenne. 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.

Les rames Thalys conserveront toutefois leur livrée.

Le nouveau groupe Eurostar devient ainsi la plus grande compagnie ferroviaire internationale à grande vitesse du nord-ouest de l'Europe.

Catherine Walravens
Mars 2024

¹⁰ ETCS est la composante majeure de signalisation et de contrôle des trains de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), le système européen de gestion du trafic ferroviaire. Depuis 2009, il est disponible pour circuler à grande vitesse sur les lignes belges LGV 3 et LGV 4 et la ligne néerlandaise HSL-Zuid.

Bibliographie succincte

- Articles :** Thalys : une nouvelle entreprise ferroviaire, *Revue générale des Chemins de fer*, n° 252, 01-09-2015, p.50-52, K619327
- Bye-bye TEE ... bienvenue Thalys, *Raillissimo*, n°7, 07-1995, p.10, K713041
- ATTAL P.-E. Le Paris-Bruxelles à bas coût selon Thalys. *Rail Passion*, n°223, 01-05-2016, P. 30-31, K701063
- EELBODE F. Brussel wordt thuisbasis van fusiebedrijf Eurostar en Thalys, *Tijd (De)*, 05-10-2021, J712476
- 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, K714735
- POITRENAUD O., DELAERE C., SAVARY S., DE SAMPIGNY L. Thalys inaugure ses nouvelles rames : des trains redécorés, confortables et high-tech, *Revue générale des Chemins de fer*, n° 179, 01-01-2009, p.29-34, K306383
- VAN DEN BOORN P. Thalys 25 jaar Parijs - Brussel 175 jaar, *Op de rails*, n° 01, 01-01-2022, p.22-26, K712915
- Livres :** *Thalys International. Une entreprise multiculturelle pour mettre la grande vitesse au service des européens*. Bruxelles : Thalys International 2002, 14 p. C5255
- Thalys, un train européen à grande vitesse : 10 millions de passagers*. Bruxelles : SNCB, Thalys international, 1999, 6 p., P191
- Internet :**
- 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

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

Catalogue Bibliothèque : Thalys, Thalys international, Matériel grande vitesse, train à grande vitesse, PBKA

Objets de musée : Thalys