



**Thalys entre en service commercial**

**le 2 juin 1996**

**Voyage inaugural Bruxelles - Paris**

*Jeudi 23 mai 1996*

*B i e n v e n u e   à   b o r d   d e   T h a l y s*

## La Belgique à l'heure du TGV

---

Le TGV en Belgique, le voyageur le découvre depuis déjà un peu moins de deux ans avec Eurostar, le premier train à grande vitesse européen qui assure les liaisons directes entre Bruxelles et Londres en passant par le Tunnel sous la Manche.

Mais l'histoire du projet TGV nous fait remonter bien plus loin dans le temps.

Un trafic routier toujours plus dense, la saturation des voies aériennes, l'engorgement des grandes villes et la pollution de l'air qui s'en suit sont des notions incontournables de nos sociétés modernes. Face à ces problèmes, le train à grande vitesse est la solution alternative pour une mobilité plus humaine. Respectueux de l'environnement, économe en énergie et en espace, le TGV transporte entre 377 et 794 voyageurs rapidement de centre-ville à centre-ville, en toute sécurité et avec un maximum de confort.

Les français ont été les premiers à l'utiliser en Europe sur la relation Paris-Lyon en 1981 et le succès ne s'est pas fait attendre.

Dans le cadre de la problématique des transports en Europe, la Belgique décide alors de se joindre au projet de liaison ferroviaire à grande vitesse reliant Londres, Paris, Cologne et Amsterdam à Bruxelles. La construction d'une ligne à grande vitesse sur notre territoire est décidée. Le gouvernement charge alors la SNCB de réaliser la partie belge de ce grand réseau européen à grande vitesse ferroviaire.

Sur base d'une étude d'incidences sur l'environnement approfondie, un tracé divisé en trois sections est retenu: de la frontière française à Bruxelles, de Bruxelles à la frontière néerlandaise via Anvers et de Bruxelles à la frontière allemande via Liège. Les gares TGV sont donc Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Anvers-Berchem, Liège-Guillemins et Mons.

Le tracé consiste en 300 km de lignes dont 150 à planter en site propre, parcourables à 300 km/h.

Au départ, le financement devait être supporté entièrement par la SNCB. Mais pour assurer la rentabilité du projet, la SNCB a calculé qu'elle devait se limiter à 60 milliards dans l'infrastructure nécessitée par le projet TGV. Or, le coût total (hors rames) est estimé à 147.5 milliards de FB. Il est à noter toutefois que dans ce montant, une partie des travaux correspondant à une somme de 40 milliards est réalisée pour le trafic intérieur, en même temps que les travaux TGV dans ce qu'on appelle les parties mixtes (Bruxelles-Hal, Bruxelles-Louvain) où les infrastructures servent à la fois au trafic intérieur et à la grande vitesse.

Après examen, le gouvernement a décidé le 17 février 1996 qu'il assurerait le financement de ces parties mixtes (compris dans les 227 milliards que l'Etat investira dans la SNCB). La création de la 'Financière TGV' permettra de trouver les 47 milliards restants.

Le projet TGV, pour le chapitre Infrastructure, se décline en diverses dates importantes, dont certaines sont très actuelles. En effet, ce 2 juin, les 15 premiers kilomètres de la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Antoing (près de Tournai) seront exploités en service commercial. Les TGV les emprunteront depuis la France et se raccorderont à la dorsale wallonne pour rejoindre Bruxelles via Mons par la ligne 96.

L'autre date proche se situe en 1998, lorsque la première ligne nouvelle belge - de la frontière française jusque Lembeek - et les lignes aménagées de cette localité jusque Bruxelles seront opérationnelles pour le passage des TGV.

Thalys, qui nous rassemble aujourd'hui, est en fait déjà présent sur nos lignes depuis le 29 janvier de l'année passée, avec les premiers TGV bleu-argent qui assuraient à ce moment déjà une partie des liaisons entre Bruxelles et Paris. Et depuis le 29 janvier de cette année, quelques Thalys aux couleurs bordeaux-gris ont commencé à effectuer eux aussi quelques liaisons entre les deux capitales. Mais le 2 juin 1996, c'est le service Thalys proprement dit qui entre en vigueur, offrant 13 liaisons quotidiennes entre Bruxelles et Paris, avec des prolongements vers Liège, Amsterdam et Mons. Avec un service à bord d'une nouvelle conception et une notion de confort propre aux TGV nouvelle génération.

Nous avons le plaisir de vous faire découvrir ce nouveau service dans les pages qui suivent.



## Les dates-clé du projet TGV en Belgique

---

<b>1989</b>	Etude d'incidence sur l'environnement
<b>1990</b>	Premiers accords gouvernementaux relatifs à la construction d'une ligne à grande vitesse dans notre pays.
<b>1991</b>	Choix du tracé belge
<b>1992</b>	Début des travaux à Bruxelles-Midi
<b>1993</b>	Début des travaux TGV avec quatre ouvrages d'art importants: les viaducs d'Antoing et d'Arbre et les tunnels de Hal et Bierbeek.
<b>1994</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Début des grands travaux de terrassements entre la frontière française et Antoing et entre Ath et Tubize</li><li>• Mise en service commercial d'Eurostar entre Bruxelles et Londres via le Tunnel sous la Manche</li></ul>
<b>1995</b>	Mise en service de TGV sur la liaison Bruxelles - Paris et de TGV à destination du sud de la France
<b>avril/mai 1996</b>	Essais TGV sur les 15 premiers km du tracé belge
<b>2 mai 1996</b>	Parcours d'homologation
<b>2 mai 1996</b>	Thalys entre en service commercial
	Mise en service commercial des 15 premiers km de la ligne nouvelle entre la frontière française et Antoing
<b>1997-98</b>	Mise en service de Thalys PBKA (Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam sur les liaisons vers l'Allemagne
<b>1998</b>	Mise en service commercial de la branche ouest de la ligne TGV belge
<b>2002</b>	Mise en service de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège
<b>2005</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le réseau de lignes à grande vitesse est complètement achevé en Belgique</li><li>• Les Thalys circulent à 300 km/h sur lignes nouvelles et à 200/220 km/h sur certains tronçons de lignes classiques aménagées</li></ul>



## 2 juin 1996: Thalys entre en service

---

Depuis plus d'un an maintenant, des trains à grande vitesse circulent entre Bruxelles et Paris. Avec succès: entre les deux capitales, le nombre de voyageurs a augmenté de 16 %.

La SNCB et les Chemins de fer français et néerlandais continuent sur leur lancée: à partir du 2 juin 1996, le service Thalys entame en effet sa carrière commerciale. Après Eurostar et le TGV Réseau, Thalys est le troisième train à grande vitesse qui circule en Belgique.

En 1994, 21 millions de personnes ont voyagé entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. 66 % d'entre eux ont utilisé la voiture tandis que 15 % optaient pour le train.

Avec Thalys, les Chemins de fer français, belges, allemands et néerlandais prévoient d'ici l'an 2000 de transporter 6,5 millions de voyageurs par an entre les quatre villes, soit le double de leur part de marché actuelle.

Grâce à une politique de prix affinée, Thalys vise un large éventail de clients potentiels: l'homme d'affaire, le touriste, le jeune, ... . Chacun peut y trouver la combinaison tarifaire qui convient le mieux au voyage choisi: souplesse des heures de départ, service accru à bord ou voyage "économique". Ainsi, de Bruxelles, Anvers, Liège ou Mons, il est possible de joindre Paris pour moins de 2.000 FB aller et retour. Avec Thalys, le confort et le service à bord sont des maîtres-mots. Les temps de parcours diminuent. Et en plus, ces nouvelles possibilités de voyages entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam se révèlent généralement bien moins chers qu'actuellement.

La réservation à bord de Thalys est obligatoire et possible depuis le 3 avril.

A partir du 2 juin 1996, Amsterdam, Anvers et Liège bénéficieront d'une liaison directe vers Bruxelles et au-delà, vers Paris. 13 allers et retours quotidiens entre les capitales belge et française seront assurés par un TGV de la flotte Thalys, soit pratiquement une relation par heure. Tous les trains classiques de jour sont donc remplacés par des TGV sur cette liaison. Terminés, les 15 premiers kilomètres de la ligne à grande vitesse, entre la frontière française et Antoing, seront exploités en service commercial à la même date. D'environ 2h42, le temps de parcours moyen actuel est alors ramené à 2h03.

Au-delà de Bruxelles, quatre Thalys poursuivront leur route jusqu'à Anvers-Berchem et Amsterdam et remplacent ainsi tous les trains classiques directs de jour entre Paris et Amsterdam. Un autre Thalys au départ de Paris aura pour terminus Anvers-Central. Liège bénéficiera de deux liaisons directes avec la capitale française. De même que Mons.

En outre, Thalys offre des correspondances aisées avec d'autres destinations nationales ou internationales. Thalys offre de nouvelles possibilités de voyages bon marché, à haute fréquence et rapides dans le Nord-Ouest de l'Europe.

## Des liaisons rapides à haute fréquence

---

A partir du 2 juin 1996, ce ne sont pas moins de 13 liaisons qui sont prévues en semaine entre Bruxelles et Paris. Du matin au soir, autrement dit presque toutes les heures, un Thalys fait le trajet entre les deux capitales, en près de deux heures. Bruxelles et Amsterdam seront reliées quatre fois par jour, en 2h38.

Thalys fait aussi son apparition dans des villes non encore desservies par un TGV.

En matinée comme dans l'après-midi, un train Thalys au départ de Liège rejoint Paris-Nord sans correspondance en 3h15.

Il en va de même pour Mons, avec un arrêt matin et soir dans les deux sens.

Ainsi, quatre rames Thalys continuent leur parcours au-delà de Bruxelles vers Anvers-Berchem, Rotterdam, La Haye et Amsterdam, ainsi que Schiphol (aéroport). Ces TGV remplacent tous les trains classiques de jour entre Paris et Amsterdam. Un cinquième Thalys a Anvers-Central pour terminus.

En attendant l'achèvement complet de la première ligne à grande vitesse belge entre la frontière française et Bruxelles, les Thalys circulent sur les lignes classiques, via Mons, et empruntent ensuite les 15 premiers kilomètres de ligne à grande vitesse opérationnels entre la ville belge d'Antoing et la frontière française.

Joindre Paris ou Amsterdam à sa guise devient donc très facile au départ des quatre villes Thalys belges. Mais les horaires Thalys tiennent également compte du service intérieur et offrent de bonnes correspondances avec d'autres villes belges.

*(Les horaires complets figurent dans le dépliant en annexe)*

## Prix compétitifs pour chacun

---

En Thalys, une large gamme de formules de voyages est disponible. A chaque voyageur avec ses besoins spécifiques, Thalys offre une formule de voyage adapté: l'homme d'affaire pour qui la souplesse des horaires et le service à bord priment, le voyageur de loisirs qui mise sur un certain niveau de confort ou celui qui désire être le plus rapidement sur place au meilleur prix. La plupart des formules Thalys sont même, sous certaines conditions, meilleur marché que les prix actuels sur les mêmes relations.

Les principales formules tarifaires sont les suivantes:

<i>Mini</i>	<i>Week-end</i>
<i>Jeune</i>	<i>Senior</i>
<i>Loisirs</i>	<i>Business</i>

Pour les voyageurs qui utiliseront fréquemment Thalys, des formules intéressantes sont prévues:

<i>"Abo 8"</i>	<i>"Thalys Corporate Program"</i>
----------------	-----------------------------------

Il existe aussi des formules tarifaires pour les groupes, petits ou grands, pour les enfants (de 4 à 12 ans), pour les personnes handicapées et leurs accompagnateurs.

Une analyse approfondie de la concurrence, ainsi qu'une étude de marché tous azimuts ont précédé la détermination de la palette des prix. Les besoins de toutes les catégories de clientèles, comme le prix qu'elles acceptent de payer pour leurs voyages, ont été passés au crible.

## Des prix sur mesure

Les clients Thalys peuvent être classés en trois catégories:

- le voyageur de loisir (*Economie*): son critère: se déplacer au meilleur prix
- le voyageur de loisir (*Loisirs*): son critère: le prix et aussi un bon service
- l'homme d'affaire (*Business*): son critère: souplesse des horaires et service à bord



Pour chacun de ces voyageurs, des formules de voyage spécifiques ont été déterminées, qui conviennent le mieux à leurs besoins.

Economie <i>(uniquement Confort 2)</i>	Mini Jeune	aller et retour à un prix avantageux tarif bon marché pour jeunes entre 12 et 26 ans
Loisirs	Loisirs	aller et retour à un prix avantageux
	Senior	trajet simple pour détenteur d'une carte Rail Europ Senior
	Week-end	trajet simple à un prix spécial pour le week-end
Business	Business	trajet simple avec grande souplesse d'utilisation
	ABO 8	tarif avantageux pour voyages fréquents (individuel)
	Thalys Corporate Program	tarif avantageux pour voyages fréquents (firmes)

*A toutes ces formules de prix correspondent des tarifs et des conditions qui se trouvent dans le dépliant en annexe*

Ci-après, quelques exemples de tarifs:

• **Mini (en Confort 2)**

Un **aller-retour** à petit prix, sans possibilité d'échange ni de remboursement.

Bruxelles - Paris - Bruxelles	1.800 FB
Bruxelles - Amsterdam - Bruxelles	1.140 FB
Liège - Paris - Liège	1.960 FB
Mons - Paris - Mons	1.500 FB
Anvers-Berchem - Paris - Anvers-Berchem	1.900 FB
Anvers-Berchem - Amsterdam - Anvers-Berchem	1.000 FB

• **Loisirs**

Un **aller-retour** en Thalys à un prix compétitif.

	<i>Confort 1</i>	<i>Confort 2</i>
Bruxelles - Paris - Bruxelles	3.800 FB	2.460 FB
Bruxelles - Amsterdam - Bruxelles	2.380 FB	1.600 FB
Liège - Paris - Liège	4.140 FB	2.740 FB
Mons - Paris - Mons	3.240 FB	2.100 FB
Anvers-Berchem - Paris - Anvers-Berchem	3.980 FB	2.660 FB
Anvers-Berchem - Amsterdam - Anvers-Berchem	2.000 FB	1.340 FB

- **Week-end**

Un **aller simple** (\*) à prix special pour voyager les samedis, dimanches.

	<i>Confort 1</i>	<i>Confort 2</i>
Bruxelles - Paris	1.500 FB	1.500 FB
Bruxelles - Amsterdam	990 FB	990 FB
Liège - Paris	1.650 FB	1.650 FB
Mons - Paris	1.280 FB	1.280 FB
Anvers-Berchem - Paris	1.630 FB	1.630 FB
Anvers-Berchem - Amsterdam	880 FB	880 FB

\* aller et retour: prix x 2

- **Business**

Un **aller simple** avec grande souplesse d'utilisation.

	<i>Confort 1</i>	<i>Confort 2</i>
Bruxelles - Paris	2.690 FB	1.750 FB
Bruxelles - Amsterdam	1.700 FB	1.140 FB
Liège - Paris	2.950 FB	1.950 FB
Mons - Paris	2.290 FB	1.490 FB
Anvers-Berchem - Paris	2.850 FB	1.900 FB
Anvers-Berchem - Amsterdam	1.470 FB	990 FB

- **Jeune (en Confort 2)**

Un **aller simple** pour les passagers de 12 à moins de 26 ans.

	<i>Confort 1</i>	<i>Confort 2</i>
Bruxelles - Paris	—	990 FB
Bruxelles - Amsterdam	—	630 FB
Liège - Paris	—	1.100 FB
Mons - Paris	—	840 FB
Anvers-Berchem - Paris	—	1.080 FB
Anvers-Berchem - Amsterdam	—	550 FB

- **Senior**

Un **aller simple** pour les porteurs d'une carte Rail Europ Senior (RES).

	<i>Confort 1</i>	<i>Confort 2</i>
Bruxelles - Paris	1.750 FB	1.230 FB
Bruxelles - Amsterdam	1.190 FB	800 FB
Liège - Paris	2.070 FB	1.370 FB
Mons - Paris	1.490 FB	1.050 FB
Anvers-Berchem - Paris	1.990 FB	1.330 FB
Anvers-Berchem - Amsterdam	1.030 FB	690 FB

## Des prix concurrentiels

Le premier défi était d'offrir des prix concurrentiels par rapport aux autres moyens de transport. Aussi bien en comparaison avec les tarifs actuels pour les voyages en train, qu'avec les coûts des trajets en avion ou en voiture.

L'offre Thalys permet même dans certains cas de voyager meilleur marché qu'en train classique, pour lequel le prix du billet était dans nombre de cas majoré de celui du supplément et des frais de réservation. Thalys ne sera pas plus cher non plus que le TGV Bruxelles - Paris actuel. Donc des prix moins chers, avec en plus une offre élargie, des temps de parcours qui diminuent, un confort inégalable et un service supplémentaire.

Quelques exemples:

trajet simple	train classique (BIJ)	Thalys (Jeune)
	<i>2ème cl.</i>	<i>Confort 2</i>
Bruxelles - Paris	1160 FB	990 FB
Liège - Paris	1260 FB	1.100 FB
Mons - Paris	980 FB	840 FB
Anvers - Paris	1260 FB	1.080 FB

Avec le tarif Thalys "Mini", un aller et retour vers Paris est déjà possible au départ des quatre villes pour moins de 2.000 FB, quel que soit l'âge du voyageur.

Trajet simple Bruxelles - Paris

	<i>1ère cl./Confort 1</i>	<i>2ème cl./Confort 2</i>
<i>tarif préférentiel TGV à ce jour</i>	2.270 FB	1.510 FB
<i>tarif TGV le plus cher à ce jour</i>	2.690 FB	1.750 FB
<b>tarif Business Thalys (*)</b>	<b>2.690 FB</b>	<b>1.750 FB</b>

(\*) Business: catering en Confort 1 compris



Thalys offre également des tarifs moins chers que ceux de l'avion ou de la voiture:

Bruxelles - Paris, aller et retour:

	Business/Confort 1	Economie/Confort 2
Avion	+/-17.400 FB	+/-5.100 FB
<b>tarif Business Thalys (*)</b>	<b>5.380 FB</b>	<b>3.500 FB</b>

*(\*) Business: catering en Confort 1 compris*

Bruxelles - Paris, aller et retour:

Voiture (*)	2.540 FB
<b>tarif Mini Thalys</b>	<b>Confort 2: 1.800 FB</b>

*(\*) Il est question ici des frais d'essence et de péage autoroutier, les frais d'achat et d'entretien n'étant pas pris en compte. Ces coûts valent pour les voitures 7 CV.*

## Toutes les formules tarifaires sur tous les trains

Les diverses formules de prix, même les plus avantageuses, sont offertes sur tous les Thalys. Mais le nombre de places disponibles par formule peut différer d'un train à l'autre.

Si l'une des formules tarifaires affiche complet, il reste d'autres alternatives pour le voyageur: prendre un train plus tôt, déplacer le départ un peu plus tard ou opter pour une autre formule tarifaire, généralement plus chère. Le message est donc clair: réserver le plus tôt possible !

## De nombreux points de vente

Les billets Thalys peuvent être réservés très facilement : soit par téléphone, soit directement dans une grande gare (sur commande dans les autres), soit via une agence de voyages agréée par la SNCB (cf en annexe). Dans les quatre gares Thalys, la réservation du billet reste possible jusqu'au dernier moment avant le départ. Celui-ci a lieu sans formalités aucune. La vente des billets Thalys débute 60 jours avant le jour du départ.

*(des informations supplémentaires figurent dans le dépliant en annexe)*

## Thalys en service intérieur

Si Thalys est bien entendu d'abord un train international, tous les voyageurs

Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Liège ont la possibilité de le découvrir à un prix tout doux.

Toutefois, pour ces deux parcours, il est également obligatoire de réserver. Toujours par téléphone ou à la gare. Ce n'est toutefois pas possible en agence de voyage. Les billets en vigueur sur le réseau intérieur, cartes de train, Go-Pass, Multi-Pass .... ne sont pas valables sur les parcours Thalys, et ce à cause de la réservation obligatoire.

Pour les voyages en service intérieur, le voyageur conserve toujours le choix entre toutes les formules de voyage Thalys.

Quelques exemples de prix:

Formule tarifaire	Prix (en francs belges)			
	Bruxelles – Anvers		Bruxelles – Liège	
	Confort 1	Confort 2	Confort 1	Confort 2
<b>Aller simple</b>				
Jeune	–	200	–	300
Weekend	260	260	460	460
Senior	300	200	450	300
Affaires	400	260	690	460
Abo 8	200	130	250	160
<b>Aller-retour</b>				
Loisir	600	400	900	600
Mini	–	260	–	460

Les navetteurs n'ont pas été oubliés et une offre spécifique a été conçue à leur intention. A titre promotionnel, la SNCB offrira gratuitement du 2 juin au 31 décembre 1996 une carte ABO 8 afin de permettre aux voyageurs journaliers de faire connaissance avec Thalys.

## Voyage-plaisir

---

Thalys mise sur la qualité pour tous ses clients. Aussi bien en Confort 1 qu'en Confort 2, l'expression "voyage moderne" prend ici tout son sens: confort et sérénité.

Dans l'espace-bar, il est possible d'acheter des boissons chaudes ou froides ainsi que des snacks, avec les monnaies des quatre pays, ou avec une carte de crédit. Avec cette dernière, il est aussi possible de téléphoner à bord, dans les voitures 2 et 6. Un espace nursery équipé d'une table à langer se trouve en voiture 7. La voiture 1 est spécialement conçue et adaptée pour les personnes à mobilité réduite: la toilette est équipée pour les voyageurs en chaise roulante et les sièges sont rabattables pour permettre à la personne de rester dans son fauteuil roulant.

Le voyageur peut se rendre jusqu'au bar-buffet s'il désire se restaurer légèrement ou prendre une boisson. Il a le choix entre divers snacks chauds ou froids, des petites salades composées, des petits pains, des en-cas, des boissons chaudes ou froides. Il peut consommer sur place ou emmener ses achats à sa place. Au bar, il peut encore se procurer des cartes pour les transports en commun à Paris, Amsterdam ou Bruxelles. La voiture-bar est ouverte tous les jours, sauf sur les trajets entre Bruxelles et Anvers-Central ou Liège-Guillemins.

La différence entre Confort 1 et Confort 2 réside essentiellement dans le service offert.

Le voyageur en **Confort 1** bénéficiera durant tout son trajet des services du personnel d'accueil qui l'aidera à trouver sa place, à déposer ses bagages ou qui l'informeront sur demande des correspondances avec les autres trains, des services en gare ...

Entre Bruxelles et Paris, ce même voyageur se verra servir à sa place une boisson et un repas léger. Selon l'heure à laquelle il voyage, il s'agira d'un petit-déjeuner, d'un déjeuner ou d'un dîner: un service Thalys qui lui est offert en plus.

Entre Bruxelles et Amsterdam, le voyageur se voit offrir un verre d'accueil et un petit en-cas. Ces services "plus" sont offerts en semaine uniquement. Le voyageur en Confort 1 peut de toute façon toujours bénéficier des services de la voiture-bar.

Le catering à bord est assuré par "RAILMASTERS", un consortium formé par Restobel, le Gourmet (Swissair) et la française Servair.



## Des services et avantages supplémentaires

---

### Les partenaires de Thalys

Pour remercier les voyageurs d'avoir choisi Thalys, Thalys réserve un certain nombre d'avantages auprès de ses partenaires.

Les voyageurs peuvent en bénéficier en indiquant leur qualité de passager Thalys et en conservant le billet pour le présenter à destination.

Ces partenaires sont AVIS, Galeries Lafayette, Hilton International et Holiday Inn. Les avantages procurés par ces partenaires sont repris dans la brochure.

### Pour les loisirs sur place

#### *Ligne Loisirs Thalys*

En appelant le 0902-88 077 (6,03 FB/12 sec.) le voyageur Thalys peut obtenir:

- toutes les informations sur les événements touristiques, culturels et sportifs à Paris et aux Pays-Bas (agenda des expositions, concerts, semaines à thèmes, rencontres sportives,...);
- un carnet d'adresses de plus de 9000 établissements à Paris et aux Pays-Bas, avec les coordonnées des hôtels et restaurants qui correspondent à vos préférences de lieux, prix, style de cuisine, ...;
- l'agenda des spectacles à Paris et aux Pays-Bas, avec la possibilité de réserver des places.

## Le matériel

---

Les trains à grande vitesse qui assurent les liaisons Thalys sont en fait de trois types. Ils ont tous la même composition (8 voitures entourées de deux motrices), la même longueur (200 mètres) et offrent chacun 377 places. Pour chaque type de TGV, deux rames peuvent être couplées et offrir dès lors 754 places. La vitesse maximale en service commercial est de 300 km/h.

Le service Thalys qui démarrera le 2 juin sera assuré par des TGV Réseau et des Thalys PBA. Le service à bord et les prix sont identiques pour les deux TGV.

### Le TGV Réseau

Ce train à grande vitesse bleu-argent circule déjà depuis plus d'un an entre Paris et Bruxelles. A partir du 2 juin, le service Thalys sera aussi offert sur ce train. A cette date, il assurera également les liaisons au départ de Paris vers Liège et Anvers-Central. Il sera remplacé au fur et à mesure par des Thalys type PBKA.

### Le Thalys type PBA

10 rames de ce type ont été commandées. Elles sont toutes propriété de la SNCF. Les premières rames circulent entre Bruxelles et Paris depuis le mois de janvier de cette année en alternance avec des TGV réseau. Ces TGV sont capables de circuler en France, en Belgique et aux Pays-Bas et seront mis en service le 2 juin sur la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam.

Afin que ces Thalys puissent rouler au-delà de la Belgique vers les Pays-Bas, certaines adaptations techniques ont été nécessaires. Compatibles avec le système de signalisation néerlandais, ils ont aussi des pantographes spéciaux et un système de liaison sol-train international.

Le PBA et le TGV Réseau sont identiques au niveau du design. Seuls la couleur - bordeaux et gris - et l'aménagement intérieur du Thalys PBA distingue celui-ci du TGV Réseau.

### Le Thalys type PBKA

17 rames type PBKA (Paris - Bruxelles - Köln (Cologne) - Amsterdam) ont été commandées. 7 d'entre elles seront la propriété de la SNCB, 6 de la SNCF, 2 des Chemins de fer néerlandais et 2 pour la Deutsche Bahn. Les premières PBKA seront livrées en 1997. Ce matériel quadricourant sera mis principalement en service sur les liaisons vers l'Allemagne.

Le PBKA conserve les mêmes couleurs que le PBA, mais son nez plus affiné, aérodynamique, ressemble à celui du TGV Duplex français.

Les aménagements intérieurs sont pratiquement identiques à ceux du Thalys type PBA.

## **Les temps de parcours des étapes du projet**

---

### ***Première étape: du 2 juin 1996 à fin 1997***

Le 2 juin 96 marque le véritable début de la "carrière" commerciale de Thalys et de son nouveau service.

Le service Thalys bénéficiera désormais de l'achèvement de la section de ligne à grande vitesse (LGV) entre la frontière française et la ville belge d'Antoing. Avec la mise en service de ce premier tronçon, les trains à grande vitesse en provenance de Paris éviteront la gare de Lille et, au delà d'Antoing, rejoindront Bruxelles sur ligne classique via Mons. Le temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord passera ainsi de 2h22 (en moyenne) à 2h03.

Les Thalys et les TGV Réseau assureront 13 liaisons quotidiennes entre Paris et Bruxelles. Au-delà de cette ville, quatre trains continuent vers Anvers (Berchem) et Amsterdam. Ils remplaceront tous les trains traditionnels directs de jour entre Paris et Amsterdam. Des trains classiques circuleront encore entre Bruxelles et Amsterdam.

Un autre TGV continuera au-delà de Bruxelles jusqu'à Anvers-Central, gare terminus. Par ailleurs, en provenance de Paris, deux TGV poursuivront leur trajet jusqu'à Liège-Guillemins avec arrêt en gare de Bruxelles-Midi. Deux TGV feront également arrêt à Mons.

### ***Deuxième étape: 1998***

Fin 97-début 98, la liaison Paris-Bruxelles-Cologne passant par l'infrastructure classique au-delà de Bruxelles (via Liège en utilisant la ligne existante Bruxelles-Liège-Allemagne) sera progressivement mise en service.

Les Thalys (Paris-Bruxelles-Köln (Cologne)-Amsterdam) qui effectueront ces liaisons seront alors de nouvelles rames "quadricourant", capables de circuler aussi sur le réseau allemand. Il ne sera plus nécessaire de changer de train à Liège ou à Bruxelles.

Le temps de parcours entre Paris et Cologne passera de 5h15 à 4h45 (grâce notamment aux gains de temps entre Paris et Bruxelles). La durée du voyage Bruxelles-Cologne restera provisoirement quasi inchangée.

En 1998, la section de ligne à grande vitesse et les aménagements de ligne classiques entre la frontière française et Bruxelles seront terminés. Le temps de parcours entre Bruxelles et Paris



passera dès lors de 2h03 à 1h25. Les Thalys effectueront la liaison Paris-Amsterdam en 4h10 (au lieu de 4h55) et la liaison Paris-Cologne en 4h10 (au lieu de 4h45).

La fréquence des Thalys de Paris vers Amsterdam et de Paris vers Cologne passera de 4 à 7 aller-retour par jour.

En 1998, les horaires des trains IC/IR feront aussi l'objet d'importantes modifications. A cette occasion, les correspondances des trains à grande vitesse avec le réseau intérieur seront optimisées.

***Troisième étape: 2005 et au-delà***

A partir de 2002, grâce à la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège, le temps de parcours entre ces deux villes sera réduit de 20 minutes (39 minutes au lieu de 1h04).

En Belgique comme aux Pays-Bas et en Allemagne, le réseau de lignes à grande vitesse devrait être achevé à l'horizon 2005. Les Thalys circuleront à 300 km/h sur lignes nouvelles et à 200/220 km/h sur certains tronçons de lignes classiques aménagées. Entre Anvers et Amsterdam, le temps de parcours sera réduit d'une heure (1h08 au lieu de 2h11).

Un grand nombre de villes de l'Europe du Nord-Ouest seront alors reliées par Thalys: Paris, Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle, Cologne, Berchem-Anvers, Anvers, Schiphol, Rotterdam, La Haye, Amsterdam.

## Westrail International

---

Westrail International (WI) est une société coopérative, filiale commune de la SNCF et de la SNCB créée spécialement pour lancer le produit Thalys. D'une part, WI a pour tâche de mener les études de marché, de déterminer la palette des prix et d'optimiser les horaires Thalys. WI développe également les aspects "communication" du produit.

D'autre part, WI est chargé de gérer l'ensemble de la commercialisation des liaisons ferroviaires à grande vitesse entre la Belgique et la France:

- TGV Réseau Paris – Bruxelles depuis janvier 1995
- offre Thalys: juin 1996 sur l'axe **Paris – Bruxelles – Amsterdam**  
hiver 1997/1998 sur l'axe **Paris – Bruxelles – Cologne – Amsterdam**
- les liaisons TGV entre la Belgique et le Sud de la France (à partir du 2 juin):
  - \* Bruxelles – Nice
  - \* Bruxelles – Marseille
  - \* Bruxelles – Montpellier

WI travaille en étroite collaboration avec 'HST-VEM' (HogeSnelheidsTrein - VervoersExploitatie-Maatschappij), la filiale des Chemins de Fer néerlandais créée pour développer le TGV aux Pays-Bas.

Les liaisons TGV avec l'Allemagne sont également préparées avec Deutsche Bahn.

**Mise en service de la relation THALYS Bruxelles - Paris, le 23 mai 1996**

Allocution de Mr. E. SCHOUPPE, Administrateur délégué - Bruxelles-Midi

Monsieur le Ministre,  
Messieurs les Députés et Sénateurs,  
Vos Excellences Messieurs les Ambassadeurs,  
Chers collègues du Conseil d'administration de la SNCB,  
Mesdames, Messieurs les journalistes,  
Mesdames, Messieurs,

La SNCB a le grand honneur de vous convier aujourd'hui à une inauguration fort attendue et en même temps peu banale.

Ce n'est certes pas le premier jour que des trains circulent entre Bruxelles et Paris. Au contraire, à trois semaines près, ils assurent même cette liaison depuis 150 ans et prouvent de manière très tangible la présence permanente du chemin de fer dans la vie sociale depuis très longtemps déjà.

De plus, il y a un an et demi que des TGV circulent entre les deux capitales, anticipant quelque peu sur un service à l'avenir prometteur.

Mais ce qui n'est pas banal, et que nous attendions presque impatiemment depuis tout un temps, c'est d'ouvrir ensemble, avec vous, entre les deux capitales, une relation qui va nous permettre de rouler en Belgique à grande vitesse, même si ce n'est encore que sur une quinzaine de kilomètres, et, dans la foulée, va nous faire franchir à 300 kilomètres-heure une frontière entre deux Etats.

La Belgique peut ainsi ressentir la légitime fierté d'entrer enfin dans le club des pays qui pratiquent la grande vitesse ferroviaire. Dans le même temps, avec la France, elle met en service la première liaison transfrontalière au monde qui soit parcourue à plus de 160 km/h.

Certes, il n'aura pas été facile d'en arriver là. Il en aura fallu de la volonté, de la persévérance, de l'opiniâtreté pour soutenir le projet, le faire progresser, le négocier dans toutes ses composantes techniques ou administratives avec de très nombreux interlocuteurs, obtenir leur accord, et enfin pouvoir entamer les travaux nécessaires. Ces travaux, je me dois de le souligner, auront été menés à un rythme très soutenu - à grande vitesse en quelque sorte - par des cheminots, par leurs partenaires des filiales Tuc Rail et Eurostation, ainsi que par les entrepreneurs des diverses spécialités qui se sont succédé sur les chantiers. Cela va des entreprises de terrassements à celles de l'équipe-



ment ferroviaire en passant par le génie civil, sans oublier les constructeurs des trains eux-mêmes.

A tous, je voudrais exprimer ici, au nom de la SNCB, mes plus vives félicitations et mes plus profonds remerciements pour le remarquable labeur accompli. Les efforts fournis seront récompensés: la relation à grande vitesse dont nous mettons aujourd'hui en service la première étape internationale est en effet promise à un bel avenir commercial. En témoigne le succès des ventes enregistrées depuis quelques semaines déjà, alors que les premiers trains commerciaux ne circuleront que dans une petite dizaine de jours.

Cet intérêt d'emblée marqué pour le nouveau service répond à nos choix commerciaux. Nous avons voulu lancer un train à grande vitesse vraiment au service de tous. La gamme de prix, très variée, s'adresse à de très nombreux segments de clientèle. Elle comporte une formule très simple et très bon marché: l'aller et retour vers Paris depuis les grandes villes desservies par Thalys à moins de 2.000 F. Elle propose aussi d'autres prix qui allient davantage de confort, de services et de facilités, en fonction des différents besoins et des périodes de voyages.

L'intérêt marqué pour cette large ouverture commerciale prouve, je le pense sincèrement, que le choix effectué a été le bon. Ajouter les liaisons à grande vitesse à notre réseau existant apporte une réponse attendue aux besoins d'une mobilité durable et responsable. Il ne s'agit pas d'une concurrence interne mais au contraire d'un élargissement de l'offre. Par cette innovation, nous donnons un nouvel avenir au rail et le consolidons dans sa position de transport de référence pour les décennies à venir.

Certes, il reste encore du chemin à parcourir et nous ne voulons pas que l'attractivité nouvelle du chemin de fer se limite au développement de la grande vitesse. Au contraire, l'entreprise ferroviaire doit évoluer en profondeur pour répondre toujours mieux à la demande de l'ensemble de sa clientèle, celle de la grande vitesse et des voyages internationaux, celle des déplacements quotidiens, et celle des marchandises également.

C'est pour cela que la SNCB est engagée dans un puissant processus de restructuration qui la transformera profondément au cours des toutes prochaines années. L'objectif est de mieux rencontrer les attentes de la collectivité, dans une économie très ouverte et dorénavant très nettement caractérisée par la concurrence jusqu'au sein même du monde ferroviaire.

Cette évolution ne se limite toutefois pas à une réorganisation de nos structures, pour importante qu'elle doive être. Dans le même temps, la SNCB améliore son infrastructure et ses outils, met en service de nouvelles voitures et automotrices, en rénove d'autres, rafraîchit ses gares, améliore leur capacité et modernise leurs équipements d'accueil, perfectionne ses installations de sécurité et de gestion du trafic. En un mot, parallèlement au développement du projet TGV, notre entreprise, aidée par l'Etat - ce dont je voudrais remer-

cier ici le ministre des Transports - est engagée dans un vaste programme de modernisation qui fera d'elle, à l'horizon 2005, une entité équilibrée, rentable et performante, prestataire d'un service de qualité tel que ses clients l'attendent.

THALYS en est un des signes bien concrets, que nous allons bientôt découvrir ensemble. Avec vous, je formule des vœux pour qu'il porte à grande vitesse l'entreprise et ses clients vers un avenir de dynamisme, de performance et de convivialité. Un avenir qui doit répondre dans des conditions optimales aux besoins de voyages et de déplacements du plus grand nombre possible de nos concitoyens.

Je vous remercie de votre attention.

## **INAUGURATION THALYS BRUXELLES-PARIS - 23 mai 1996.**

**Allocution de Monsieur Michel DAMAR - Président du Conseil d'administration.**

**L'importance d'un projet est souvent liée à sa contribution à la réalisation d'une politique ou à ses conséquences financières. Elle se mesure également par l'intensité des débats qu'il suscite.**

**Grâce à ceux-ci, il s'installe progressivement dans la conscience collective qui l'alimente, l'enrichit et lui donne forme. A ce moment, beaucoup retiennent leur souffle en espérant l'irréversible.**

**La construction du TGV répond, dans notre pays, à cette dynamique. Commencé en juillet 1983 avec la décision de principe d'étudier une liaison à grande vitesse à travers la Belgique, le projet a reçu sa forme définitive en juillet 1991. Son bouclage financier date, lui, de février de cette année.**

**Parallèlement, les concepteurs, les ingénieurs s'activent, les machines s'échauffent et, au fur et à mesure de la délivrance des permis de bâtir, le paysage ferroviaire est remodelé avec une ténacité et une volonté farouche de progresser, libérant ainsi l'énergie contenue lorsque les débats sociétaux battaient leur plein.**



**Comment mieux symboliser le court délai de réalisation du premier tronçon de 15 km de ligne nouvelle et l'accélération à laquelle nous assistons pour le bouclage du tracé ouest!**

**Aujourd'hui, la réalité d'un train à grande vitesse traversant à 300 Km/h une frontière de l'ancienne Europe va frapper, pour longtemps je l'espère, notre imagination. Comme en écho à la vocation de notre pays, indissociable de l'avenir de l'Europe et de sa toile ferroviaire.**

**Cette réalité porte en elle les espoirs d'une reconquête du cheval de fer et d'une intégration plus poussée des infrastructures et des matériels. Elle est le signe tangible de cette volonté commune des sociétés de chemin de fer de se redéployer, dans un continent propice compte tenu de sa taille relativement limitée, de sa force économique et de la densité de sa population.**

**La construction du TGV nous a beaucoup appris. Elle a en premier lieu consolidé nos capacités techniques et notre savoir-faire. De nouvelles techniques ont été mises au point qui s'appliquent déjà ailleurs. Elle nous a également réveillé et pour de bon à la logique d'entreprendre.**

**La définition d'un projet mobilisateur, l'adhésion d'équipes d'hommes et de femmes à ce projet, la création de structures de fonctionnement souples, le respect des délais. En y ajoutant le souci qui doit devenir obsessionnel du client, j'y vois tous les ingrédients pour bâtir les chemins de fer de demain.**

Jusqu'il y a seulement quelques décennies, ce THALYS que nous allons découvrir dans quelques minutes aurait enrichi la légende des trains de rêve, réservés à une élite. Aujourd'hui, et progressivement, THALYS va entrer dans le quotidien ferroviaire, comme un champ des possibles accessible à une majorité.

Durant les journées portes ouvertes des dernières semaines à Bruxelles - Anvers - Liège et Mons, la gare est redevenue ce qu'elle était autrefois, un but de promenade dominicale pour toute la famille qui assistait à l'arrivée et au départ de quelques trains, se promenait sous le hall et regardait travailler les cheminots.

Transformer nos gares en nouveaux centres d'attraction dans les cités, notamment sous l'impulsion du TGV, c'est aussi redonner vie à ce passé.

Monsieur le Ministre, chers Collègues, Mesdames, Messieurs, l'heure du voyage approche.

Je vous souhaite de retrouver pendant quelques heures cet espace de rêve, et pourquoi pas de magie que décrivait si bien Albert Londres en 1922 dans la Chine en folie :

" Et après des années de courses inutiles à travers le monde, il pouvait affirmer que ni le regard d'une femme intelligente, et malgré cela, proprement faite, ni l'attrait d'un coffre-fort, n'avaient pour lui le charme diabolique d'un simple et rectangulaire petit billet de chemin de fer".