THALYS

LA GRANDE VITESSE BELGE ET EUROPEENNE

PHASE II

L. GILLIEAUX

Quelques mois après le lancement commercial d'Eurostar entre Bruxelles et Londres, le projet de TGV continental PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam) franchit un nouveau pas vers sa concrétisation. Ce futur second TGV belge vient en effet de recevoir son nom, son sigle et sa livrée. Mais déjà, dans le même temps, une phase préliminaire de son existence a récemment vu le jour en «habits provisoires»: trois des quatre TEE de la liaison Bruxelles - Paris sont en effet assurés en rames TGV Réseau tricourant depuis ce 23 janvier 1995.
Faisons le point.

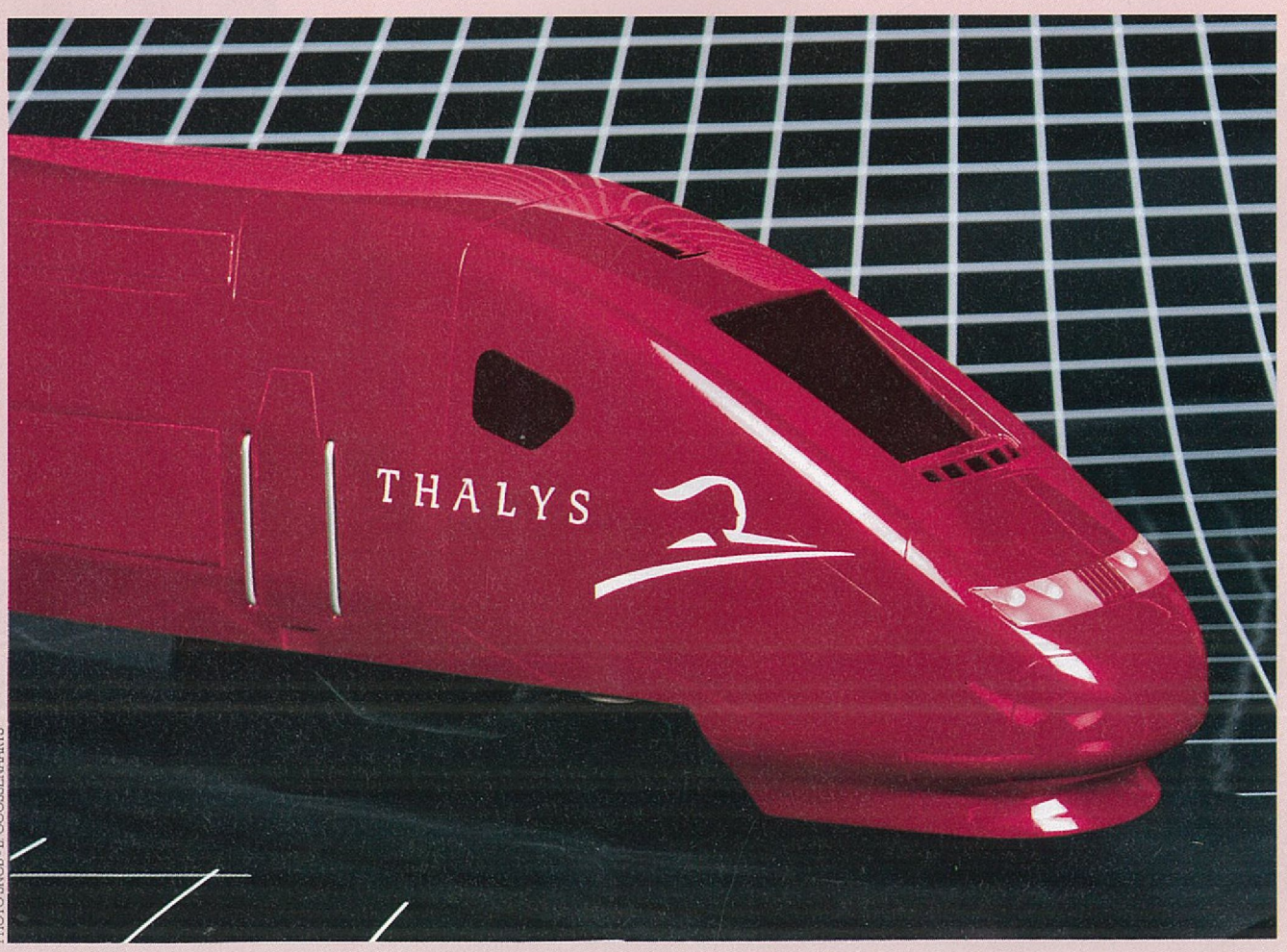

PHOTO SNCB - L. GOOSSENAARTS

UN ACCORD EUROPEEN

Depuis plusieurs années déjà, les autorités européennes sont très préoccupées par les problèmes de mobilité liés à l'aménagement du territoire et au respect de l'environnement comme de la qualité de la vie. Elles cherchent des solutions à la congestion croissante des routes et des aéroports face à la croissance des déplacements des personnes et des biens en Europe.
Dans le cadre de leurs recherches, elles se sont très tôt intéressées au développement du TGV, à ses avantages et aux perspectives qu'il ouvrait pour les déplacements à moyenne distance, spécialement dans les zones à forte densité de population sur notre continent.
Dans cette optique, le projet de train à grande vitesse reliant les agglomérations de Paris, Bruxelles, Amsterdam, Cologne et permettant, au-delà de cette dernière ville, des liaisons faciles et rapides vers la Ruhr et Francfort apparaît comme une excellente réponse aux problèmes posés.
C'est pourquoi les ministres des Transports des quatre pays concernés ont, en novembre 1989, posé le principe de la réalisation de ce TGV «PBKA». Cet accord a été suivi, en 1990 et en 1991, des décisions du gouvernement belge relatives au tracé des liaisons à grande vitesse en Belgique. Ce tracé figure sur la carte schématique jointe, qui inclut également la liaison vers Londres, celle-ci concernant aussi notre pays.

THALYS : UN NOUVEAU PARC DE TGV POUR UN NOUVEAU SERVICE

Nous le savons, les liaisons Bruxelles-Londres et Paris-Londres par Eurostar sont exploitées avec des rames à grande vitesse formant un parc spécialisé, compte tenu des spécificités de la traversée du tunnel sous la Manche et du gabarit plus étroit comme du mode d'électrification (troisième rail latéral) du réseau anglais.
D'autres considérations ont conduit à la définition d'un autre matériel adapté au service à assurer par Thalys. Les courants d'alimentation électrique et les équipements de signalisation diffèrent en effet entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Il convenait donc de disposer de trains à grande vitesse aptes à utiliser les infrastructures classiques ou nouvelles de ces quatre pays. A cette fin, un contrat a été passé en janvier 1993 avec le consortium GEC-Alsthom (qui a entre autres construit les TGV français, les Eurostar et les AVE espagnols) pour fournir 27 rames à grande vitesse (avec une option de 10 supplémentaires) en vue d'assurer les relations entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. Onze des rames commandées seront la propriété de la SNCB.

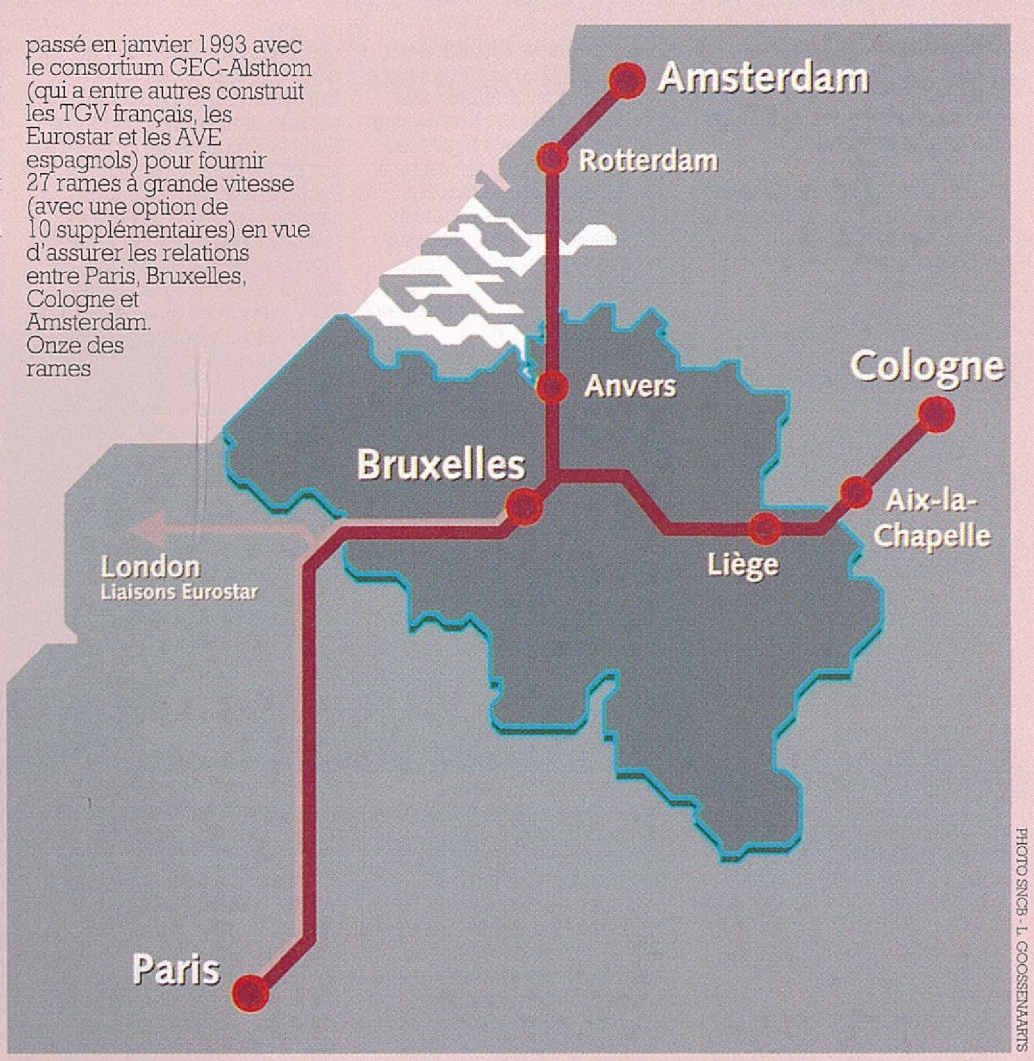

PHOTO SNCB - L. GOOSSENAARTS

Les rames Thalys seront proches des TGV Réseau de la SNCF, dont elles reprennent nombre de caractéristiques de base parmi lesquelles, principalement, celle de la rame articulée de huit voitures encadrées de deux motrices. Celles-ci seront du type quadricourant : 25 000 volts en alternatif 50 Hz pour le nord de la France et les lignes nouvelles en France et en Belgique ; 3 000 volts en continu pour les lignes classiques en Belgique ; 1500 volts en continu pour les lignes des Pays-Bas et du sud de la France ; 15 000 volts en 16 2/3 Hz pour les lignes allemandes.
Leur équipement de signalisation leur permettra de s'adapter au système utilisé dans chacun des pays traversés.
La disposition intérieure des rames Thalys s'inspirera elle aussi de celle des rames TGV Réseau. Elles transporteront 377 voyageurs, dont 120 en «confort première».
Trois voitures seront dévolues à cette catégorie, les cinq autres étant affectées au «confort seconde». Une des voitures de seconde comprendra un espace-bar. Une nurserie et un espace-jeu équiperont aussi une de ces voitures. Des téléphones seront également disponibles à bord. En première, la décoration intérieure fera appel à un mariage de rouges et de gris, tandis que les gris et bleu-vert domineront en seconde. Les différences entre les deux formes et apparences de confort ne seront toutefois pas très marquées.
La livrée extérieure fait aussi appel à une forte combinaison de rouge et de gris mariés en des courbes aérodynamiques sur la motrice en harmonie avec la forme de celle-ci, aussi très profilée. Si elle n'aura également - comme l'Eurostar - qu'une vitre frontale unique, son allure générale sera toutefois quelque peu différente, beaucoup plus proche, en fait, de la forme de la motrice du TGV 2 niveaux – dorénavant appelé «Duplex» – de la SNCF.
Quant au nom - Thalys -, il a été choisi par les quatre réseaux, parce qu'il suggère tout à la fois la vitesse, le confort, la modernité et l'internationalisme.

LE DEVELOPPEMENT PROGRESSIF DU SERVICE

Thalys verra le jour en plusieurs phases, au fur et à mesure de la mise à disposition des infrastructures à grande vitesse et des rames aptes à les parcourir.
Après une phase préliminaire évoquée ci-dessous, la première étape de Thalys est prévue pour la mi-1996. A ce moment, 15 km de ligne nouvelle à grande vitesse pourront être utilisés en Belgique entre la frontière française, au sud de Tournai et Antoing, où l'infrastructure nouvelle se raccordera à la dorsale wallonne pour permettre aux trains à grande vitesse de gagner Bruxelles via Mons. Les meilleurs temps de trajet entre Bruxelles et Paris passeront alors de 2 h 30 à environ 2 h 05. Des dessertes TGV d'Anvers et de Liège font également l'objet d'études.
La seconde étape sera franchie lors de la mise en service complète - prévue en 1997 - de la ligne à grande vitesse depuis la frontière française jusqu'à Lembeek, l'infrastructure classique mais modernisée et portée à quatre voies de la ligne 96

(Mons-Hal-Bruxelles) étant ensuite utilisée jusqu'à Bruxelles.
A ce moment les rames Thalys accompliront le trajet Bruxelles - Paris en 1 h 25 environ, soit un gain de temps de 1 h 05 par rapport au meilleur temps de parcours actuel.
Une troisième étape interviendra encore ultérieurement lorsque les infrastructures nouvelles à l'est et au nord de Bruxelles pourront être mises en service, procurant à nouveau des gains de temps très importants. Ainsi, par exemple, le temps de parcours actuel de 6 h 10 entre Amsterdam et Paris pourra être alors ramené à 3 h 10 environ, ce qui sera très bénéfique pour la clientèle et, partant, pour l'utilisation des rames Thalys et des lignes à grande vitesse.

23 JANVIER 1995 : BRUXELLES - PARIS A GRANDE VITESSE EN TGV !

Cette date marque un important changement dans la desserte Bruxelles-Paris. Depuis ce moment en effet, 3 des 4 paires de TEE assurant la relation Bruxelles-Paris avec du matériel «inox» sont remplacés par des TGV Réseau tricourant.
Les locomotives quadricourant de la série 40100 de la SNCF et le matériel «inox» utilisés sur cette relation ont été mis en service à la suite de l'électrification complète de la liaison Bruxelles-Paris en 1963. Les voitures «inox» se caractérisaient par un très haut niveau de confort : sièges très confortables, climatisation, double vitrage avec persiennes incorporées commandées électriquement, etc. Elles ont même constitué une référence pour l'époque et étaient très appréciées par la clientèle sur cette relation très fréquentée, où la composition des trains a été plusieurs fois renforcée.
Néanmoins, avec les années, ce matériel a fini par accuser son âge et certaines pannes affectaient les locomotives comme certaines voitures, ce qui a provoqué une dégradation du service, avec les conséquences que l'on devine auprès de la clientèle qui allait en s'amenuisant.
Afin de redresser la situation sur cette liaison internationale très importante, il a été décidé de commun accord entre la SNCB et la SNCF de ne pas attendre l'ouverture de la ligne nouvelle à grande vitesse pour remplacer le matériel existant mais d'utiliser dès que possible les premières rames TGV Réseau tricourant (c'est-à-dire aussi équipées pour le 3 000 volts en continu de la SNCB) qui commençaient à être disponibles. Après examen des possibilités, il a été convenu de les mettre en service dès le 23 janvier 1995 sur trois paires de trains TEE Bruxelles-Paris.
Dans le but de profiter des possibilités de grande vitesse qu'offrent ces rames, elles circulent de Bruxelles à Paris via Tournai et Lille. Là, elles pénètrent dans la gare de Lille-Europe où elles observent un arrêt de service (non commercial) pour opérer un changement de front. Ensuite, elle repartent vers Paris-Nord en utilisant la ligne à grande vitesse sur laquelle elles circulent à la vitesse de 300 km/h. Toutefois, du fait de la circulation via Lille-Europe et du temps requis pour le changement de front dans cette gare, les temps de parcours entre Bruxelles et Paris ne sont actuellement diminués que de quelques minutes. Les gains de temps significatifs n'apparaîtront en fait qu'en 1996, lorsque les TGV viendront directement de Paris jusqu'à Antoing, sans plus passer par Lille.
Au mois de mai 1995, la quatrième paire de TEE Bruxelles-Paris sera elle aussi remplacée par un TGV Réseau tricourant, qui continuera cependant à circuler via Mons-Quévy, pour des raisons d'inscription des circulations dans les graphiques.
Notons cependant que la paire de TEE Amsterdam-Bruxelles-Paris continuera provisoirement à être assurée en matériel «inox», et que les autres trains internationaux du courant Bruxelles-Paris resteront eux aussi assurés par du matériel classique et tractés par des locomotives telles que nos CC 1800, qui sont moins essoufflées que leurs «cousines» 40100.
Les TGV Réseau tricourant font partie de la famille des 90 TGV «Réseau» de la SNCF qui desservent, depuis mai 1993, la relation Paris-Lille ainsi que ses prolongements vers diverses villes du nord de la France. Depuis l'ouverture de la ligne de jonction à grande vitesse nord - sud-est contournant la région parisienne par l'est à la mi-1994, elles assurent aussi certaines relations directes à grande vitesse entre le nord et le sud-est de la France.
Comme tous les TGV français, les TGV R sont, à la base, du type bicourant (1500 volts en continu et 25 000 volts en alternatif), leur service les amenant à utiliser l'une ou l'autre de ces tensions en fonction des lignes qu'ils parcourent. Ces rames sont équipées pour pouvoir parcourir toutes les lignes électrifiées du réseau français à grande vitesse ou classique, d'où leur appellation de TGV «Réseau». Aptes aux 300 km/h, les TGV R sont longs de 200 mètres et comportent huit remorques encadrées par deux motrices. Leur livrée est pratiquement identique à celle des TGV Atlantique et la disposition intérieure des voitures en est également assez proche.
Parmi les TGV R, 40 reçoivent en outre les équipements leur permettant de circuler aussi sur le réseau classique belge, électrifié en 3 000 volts en continu : équipements pour ce courant - d'où leur appellation de «tricourant» - et équipements pour la signalisation belge (la «TBL» ou transmission - balise - locomotive). ❑

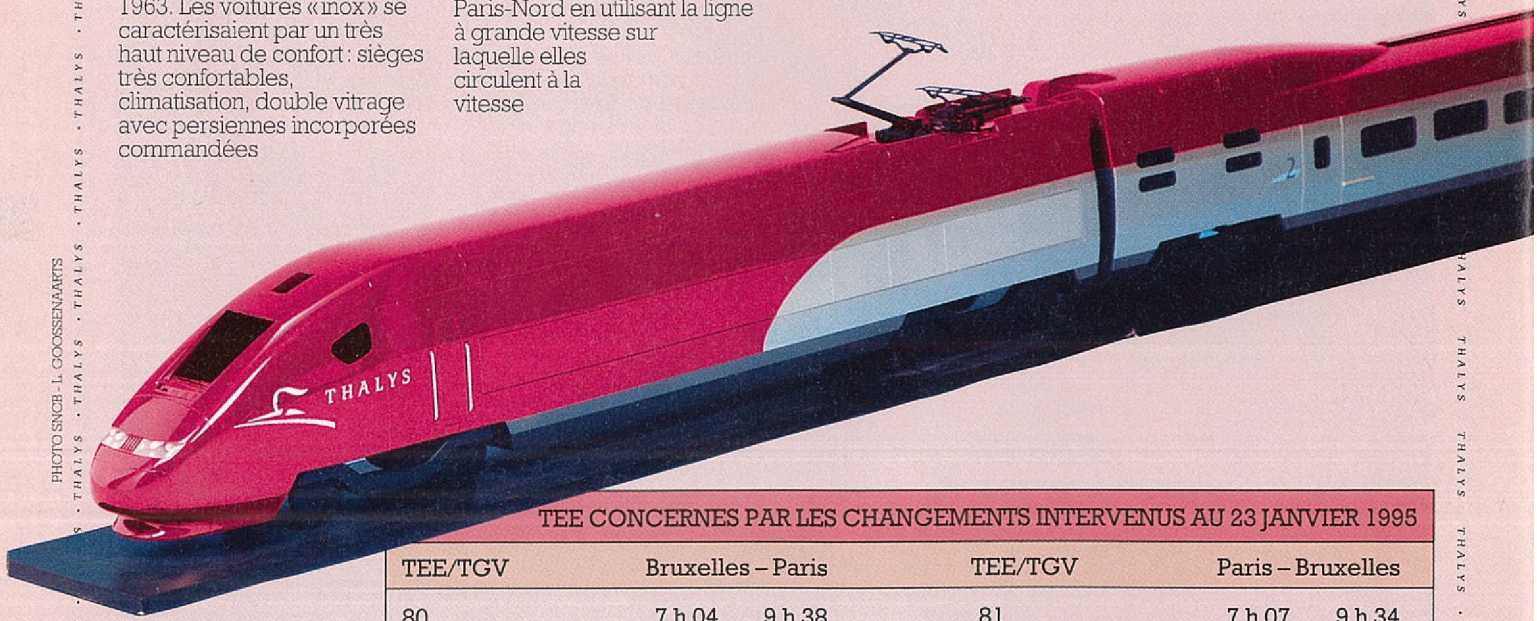

PHOTO SNCB - L. GOOSSENAARTS

TEE CONCERNES PAR LES CHANGEMENTS INTERVENUS AU 23 JANVIER 1995

TEE/TGV	Bruxelles – Paris		TEE/TGV	Paris – Bruxelles	
80	7 h 04	9 h 38	81	7 h 07	9 h 34
84	17 h 04	19 h 30	83	10 h 49	13 h 12
86	18 h 34	21 h 06	89	11 h 52	14 h 15