



## **Thalys: Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam**

- 1. L'Europe du Nord-Ouest à l'heure de la grande vitesse**
- 2. Carte des liaisons Thalys**
- 3. Thalys: de nombreux voyageurs attendus**
- 4. Les cinq étapes du projet**
- 5. Carte des temps de parcours**
- 6. Horaires**
- 7. Priorité au confort**
- 8. Le matériel Thalys**
- 9. Logo et identité visuelle**

## 1. L'Europe du Nord-Ouest à l'heure de la grande vitesse

Après l'Eurostar et le TGV Réseau, les Thalys - nouvelle génération de trains à grande vitesse - vont progressivement faire leur apparition dans notre pays. Ces derniers-nés des trains à grande vitesse ont reçu une livrée inédite: le rouge et le gris en sont les couleurs dominantes.

Les rames Thalys seront utilisées pour les relations directes de centre-ville à centre-ville entre d'une part Paris-Bruxelles-Liège-Cologne et d'autre part Paris-Bruxelles-Anvers-Amsterdam.

Thalys vont améliorer les trajets d'un bon nombre de voyageurs: des déplacements confortables, effectués dans des temps fortement réduits et en toute sécurité quels que soient les caprices de la météo: tels sont les atouts de ces nouveaux trains à grande vitesse.

Résultat d'une excellente collaboration entre les chemins de fer belges (SNCB), français (SNCF), néerlandais (NS) et allemands (DB), Thalys constitue une nouvelle offre ferroviaire internationale.

La croissance du trafic international a été marquée ces dernières années par un nombre considérable de déplacements transfrontaliers. Les trafics routiers et aériens étant en voie de saturation, le train à grande vitesse devient l'alternative idéale pour répondre à cette mobilité croissante.

Dans les prochaines années, ces trains transporteront un nombre de plus en plus élevé de voyageurs. A l'horizon 2005, lorsque les lignes à grande vitesse seront achevées et les aménagements de lignes classiques réalisés, le service Thalys offrira alors ses meilleures performances.

Directement ou grâce à des correspondances de qualité avec les trains du réseau intérieur modernisé et adapté en conséquence, c'est l'ensemble des habitants de notre pays qui, à l'horizon 2005, bénéficiera pleinement de ces nouveaux trains.

A partir du 29 janvier prochain, les deux premières rames Thalys, dans leur version tricourant, vont être mises en service « précommercial » entre Bruxelles et Paris. Ces rames seront utilisées, parmi les autres TGV, sur la relation Bruxelles-Paris. Les horaires et les tarifs de tous ces trains restent actuellement inchangés.

Ce matériel, présenté aujourd'hui, entrera en service commercial effectif dès le 2 juin prochain. Il desservira les relations Paris-Bruxelles-Anvers (Berchem)-Amsterdam et Paris-Mons-Bruxelles-Liège en circulant à grande vitesse sur les 15 premiers kilomètres de ligne nouvelle mis en service en Belgique entre la frontière française et Antoing.

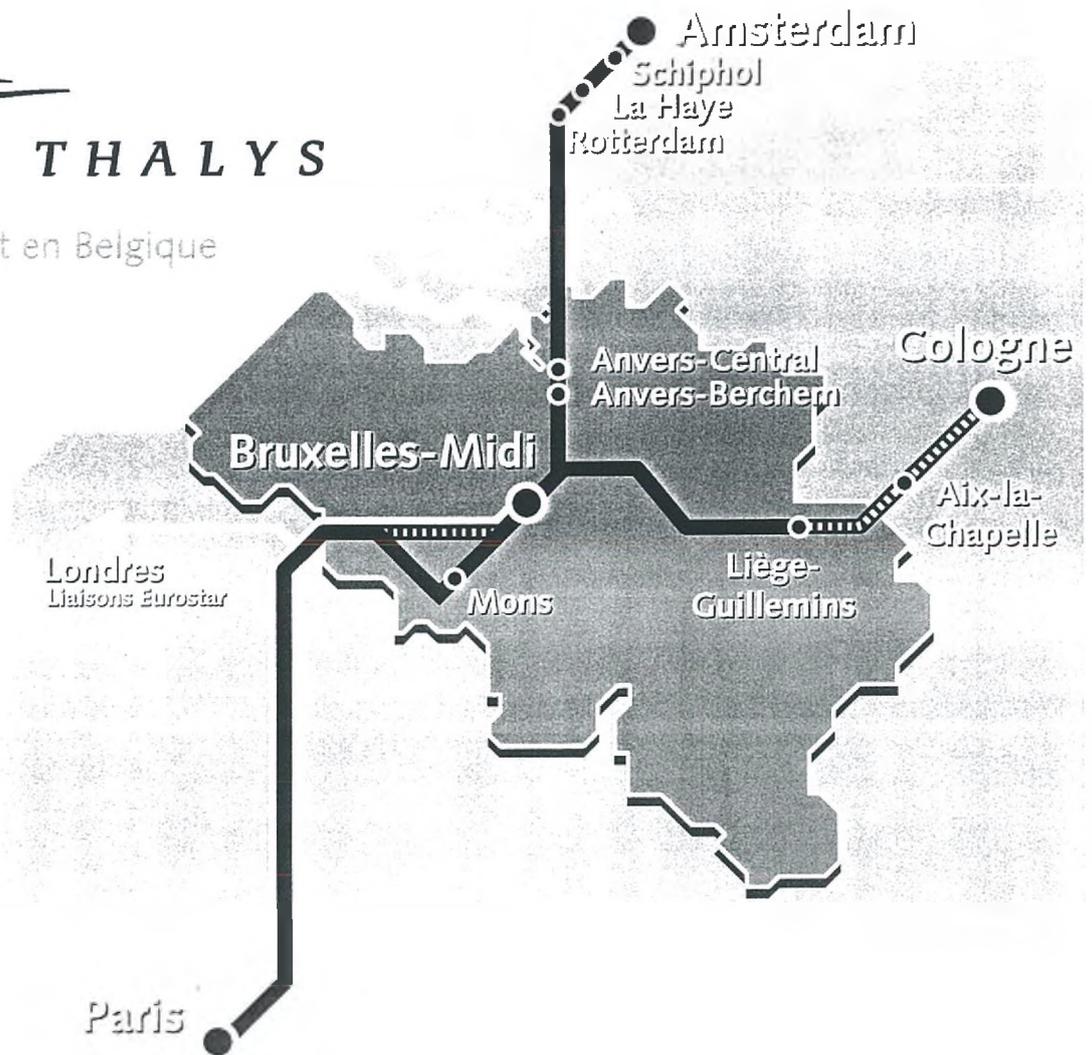
## 2. Carte des liaisons Thalys

Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam



# THALYS

1996 Gares d'arrêt en Belgique



DESIGN SNCB Janvier 1996



### 3. Thalys: de nombreux voyageurs attendus

Chaque année, 21 millions de personnes se déplacent entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. Aujourd'hui, sur les distances de 300 à 600 kilomètres qui séparent ces métropoles, le transport routier occupe une place prépondérante. Pour de tels trajets, la voiture (et l'autocar) reste le mode de déplacement favori de 8 Européens sur 10, alors qu'au même moment, un seul voyageur choisit de prendre le train ou l'avion.

Cette situation devrait se transformer avec l'arrivée de Thalys. Et des premiers signes sont déjà là pour confirmer d'emblée cette perspective.

En effet, depuis le 21 janvier 1995, les TGV Réseau ont remplacé les TEE entre Paris et Bruxelles. Et même si l'amélioration du service a uniquement porté sur l'introduction des nouvelles rames sans qu'il y ait eu de modification majeure des temps de parcours, on constate que le nombre de voyageurs a augmenté en moyenne de 16,2% par rapport à la même période en 1994.

En France, où la grande vitesse est devenue une réalité quotidienne, l'engouement pour le TGV a dépassé toutes les prévisions: 350 millions de voyageurs l'ont emprunté depuis 1981. Aussi, les chemins de fer français, néerlandais, allemands et belges attendent-ils avec Thalys une considérable expansion de leur trafic international. Ils prévoient de transporter sur les liaisons Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam environ **6,5 millions** de passagers par an à l'horizon 2005, au lieu de **3,2 millions** actuellement: soit doubler le trafic sur une période de 5 à 6 ans.

#### 4. Les cinq étapes du projet

##### ***Première étape: du 29 janvier au 1er juin 96***

A partir de ce 29 janvier, les premières rames Thalys tricourant (**Paris-Bruxelles-Amsterdam**) sont progressivement mises en service entre Paris et Bruxelles. Ces trains viennent ainsi renforcer les TGV Réseau qui circulent depuis un an déjà entre les capitales belge et française.

Jusqu'au 1er juin 96, les Thalys circulent dans les mêmes horaires et selon les mêmes tarifs que les TGV Réseau. Durant cette période précommerciale l'accueil et le service à bord sont identiques à ce qui existe aujourd'hui.

##### ***Deuxième étape: du 2 juin 1996 à mi-1998***

Juin 96 marque le véritable début de la "carrière" commerciale de Thalys et de son nouveau service. Les Thalys et les TGV Réseau assurent 13 liaisons quotidiennes entre Paris et Bruxelles. Au-delà de cette ville, quatre trains continuent vers Anvers (Berchem) et Amsterdam. Ils remplacent tous les trains traditionnels directs entre Paris et Amsterdam.

Un autre train continue au-delà de Bruxelles jusqu'à Anvers-Central, gare terminus.

Par ailleurs, en provenance de Paris, deux TGV poursuivent leur trajet jusqu'à Liège-Guillemins avec arrêt en gare de Bruxelles-Midi. En outre, deux TGV feront arrêt à Mons.

2 juin 1996: les Thalys et les TGV Réseau empruntent désormais la section de ligne à grande vitesse (LGV) terminée 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, évitent la gare de Lille et, au-delà d'Antoing, rejoignent Bruxelles sur ligne classique via Mons. Le temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord passe ainsi de 2h15 à 2h03.

Outre l'augmentation des fréquences et l'amélioration des temps de parcours entre Bruxelles et Paris, Thalys va bénéficier d'un service de qualité: l'accueil et les collations feront l'objet des plus grands soins.

##### ***Troisième étape: 1997 - 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 Bruxelles-Liège-Allemagne existante) est progressivement mise en service.

Les Thalys (Paris-Bruxelles-Köln(Cologne)-Amsterdam) qui effectuent ces liaisons sont alors de nouvelles rames "quadricourant", capables de circuler aussi sur le réseau allemand. Il n'est plus nécessaire de changer de train à Liège.

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

#### ***Quatrième étape: 1998***

Au début de l'année 1998, la section de ligne nouvelle et les aménagements de la ligne classique entre la frontière française et Bruxelles sont terminés. Le temps de parcours entre Bruxelles et Paris passe dès lors de 2h03 à 1h25. Les Thalys effectuent la liaison Paris-Amsterdam en 4h10 (au lieu de 4h55) et la liaison Paris-Cologne en 4h10 (au lieu de 4h45). Cette amélioration est principalement rendue possible par l'achèvement de la LGV entre Bruxelles et Paris.

La fréquence des Thalys de Paris vers Amsterdam et de Paris vers Cologne passe de 4 à 7 allers et retours par jour.

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

#### ***Cinquième étape: 2002 et au-delà***

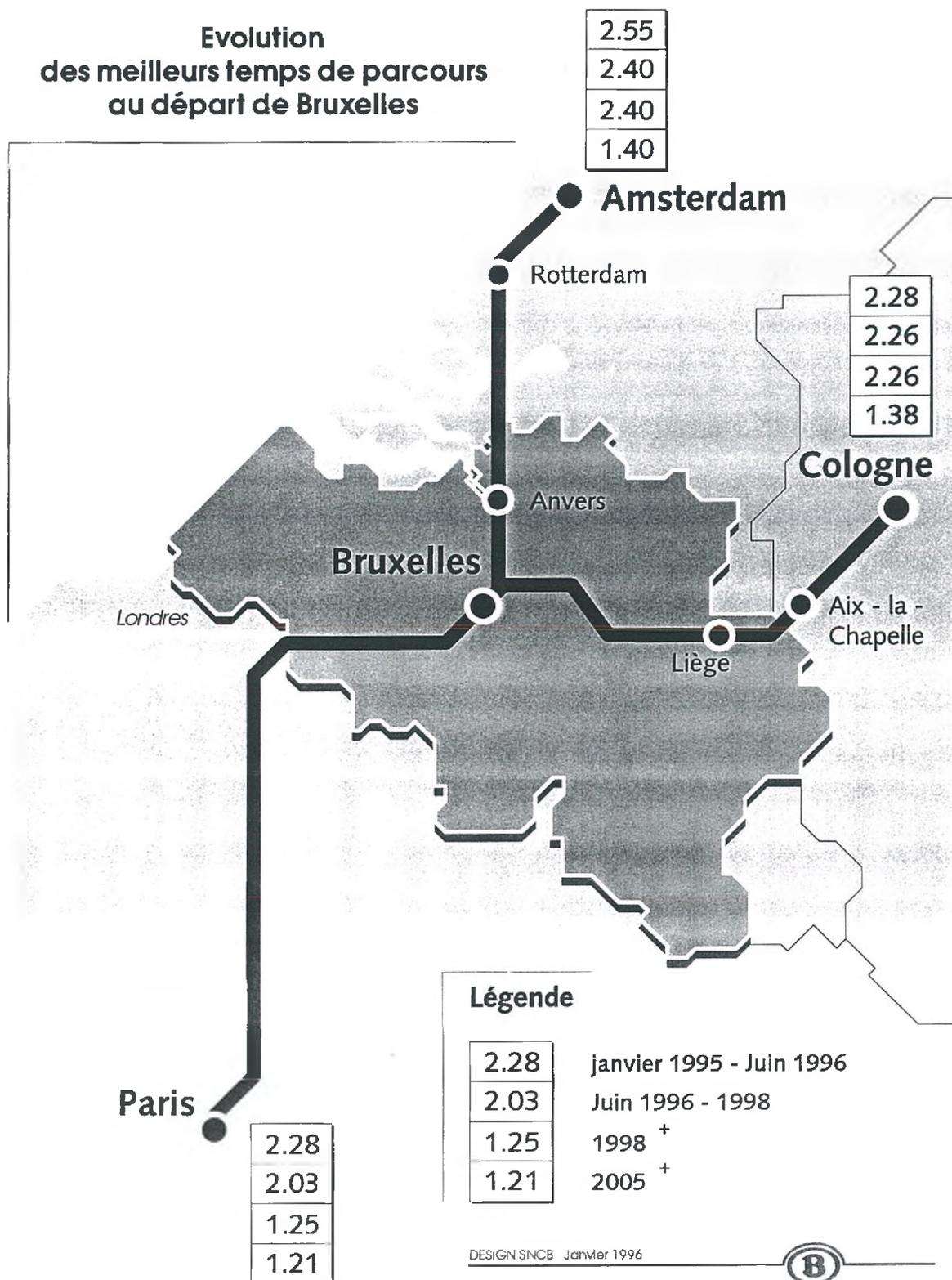
Un grand nombre de villes de l'Europe du Nord-Ouest sont reliées par Thalys: Paris, Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle, Cologne, Berchem-Anvers, Anvers, Schiphol, Rotterdam, La Haye, Amsterdam.

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

En Belgique comme aux Pays-Bas, le réseau de lignes à grande vitesse est achevé à l'horizon 2005. Les Thalys circulent 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 est réduit d'une heure (1h08 au lieu de 2h11).

## Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam

Evolution  
des meilleurs temps de parcours  
au départ de Bruxelles



## 6. Horaires

A partir du 2 juin 96, les Thalys (et les TGV Réseau) assurent 13 relations quotidiennes entre Paris et Bruxelles. Au-delà, un train continue vers Anvers-Central et deux autres vers Liège-Guillemins. Deux TGV effectuent aussi un arrêt à Mons.

Par ailleurs, quatre autres Thalys assurent quotidiennement la liaison Paris-Bruxelles-Anvers(Berchem)-Amsterdam. Ces TGV remplacent tous les trains internationaux traditionnels circulant entre Paris et Amsterdam.

### Bruxelles - Paris

<i>Numéro du train</i>	9408	9312	9316	9320	9324	9328	9336
Bruxelles-Midi	7.00	8.00	9.02	10.02	11.02	12.02	14.02
Paris-Nord	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	16.05
<i>Numéro du train</i>	9440	9344	9348	9352	9356	9360	
Bruxelles-Midi	15.02	16.02	17.02	18.02	19.00	20.02	
Paris-Nord	17.05	18.05	19.05	20.05	21.05	22.05	

### Paris - Bruxelles

<i>Numéro du train</i>	9305	9307	9309	9413	9317	9321	9325	9329
Paris-Nord	6.34	6.55	7.37	8.37	9.37	10.37	11.37	12.40
Bruxelles-Midi	8.40	9.02	9.40	10.40	11.42	12.40	13.40	14.43
<i>Numéro du train</i>	9337	9341	9345	9349	9453	9357		
Paris-Nord	14.34	15.40	16.37	17.37	18.37	19.37		
Bruxelles-Midi	16.40	17.43	18.41	19.40	20.40	21.42		

### Liège - Bruxelles - Paris

<i>Numéro du train</i>	9312	9440
Liège-Guillemins	6.50	13.52
Bruxelles-Midi	8.02	15.02
Paris-Nord	10.05	17.05

### Paris - Bruxelles - Liège

<i>Numéro du train</i>	9413	9453
Paris-Nord	8.37	18.37
Bruxelles-Midi	10.48	20.48
Liège-Guillemins	11.52	21.52

**Mons - Paris**

<i>Numéro du train</i>	9408	9356
Mons	7.40	19.40
Paris-Nord	9.05	21.05

**Paris - Mons**

<i>Numéro du train</i>	9317	9357
Paris-Nord	9.37	19.37
Mons	11.02	21.02

**Paris - Bruxelles - Berchem - Amsterdam**

<i>Numéro du train</i>	9309	9321	9337	9349
Paris-Nord	7.37	10.37	14.34	17.37
Bruxelles-Midi	9.45	12.45	16.45	19.45
Anvers-Berchem	10.27	13.27	17.27	20.27
Amsterdam	12.27	15.27	19.27	22.27

**Amsterdam - Berchem - Bruxelles - Paris**

<i>Numéro du train</i>	9320	9328	9348	9360
Amsterdam	7.19	9.19	14.19	17.19
Anvers-Berchem	9.17	11.17	16.17	19.17
Bruxelles-Midi	10.02	12.02	17.02	20.02
Paris-Nord	12.05	14.05	19.05	22.05

**Anvers - Bruxelles - Paris**

<i>Numéro du train</i>	9316
Anvers-Central	8.06
Bruxelles-Midi	9.02
Paris-Nord	11.05

**Paris - Bruxelles - Anvers**

<i>Numéro du train</i>	9357
Paris-Nord	19.37
Bruxelles-Midi	21.55
Anvers-Central	22.34

## 7. Priorité au confort

Les principales innovations concernent le confort du voyageur. Les notions traditionnelles de 1ère et 2ème classe sont remplacées par le concept de deux nouveaux espaces: " Confort 1 " et " Confort 2 ". Cette modification atténue la différence entre les deux catégories de places.

Selon l'espace dans lequel le voyageur choisit de prendre place, des services spécifiques lui seront proposés (à partir du 2 juin 1996).

### *Dans les deux espaces*

Pour l'intérieur de Thalys, outre les teintes rouges communes à bord du train, les designers ont choisi d'identifier les espaces du voyage à l'aide de deux tons: en Confort 1, c'est le parme et en Confort 2, le bleu-vert.

Le revêtement des sièges, aux teintes rouges chaleureuses, sont identiques en Confort 1 et en Confort 2. Tous les sièges sont inclinables et favorisent la position repos. Ils offrent également davantage d'espace pour les jambes. Les accessoires ont été améliorés: les repose-tête, accoudoirs et tablettes sont mieux adaptés à l'attente des voyageurs. De nombreux services sont disponibles à bord pour agrémenter le voyage: bar détente, cabine téléphonique, nursery (pour langer bébé). Les Thalys sont dotés des derniers progrès en matière de climatisation et bénéficient de la même suspension souple que les autres TGV. Le niveau de bruit est très bas, grâce à l'étanchéité sonore, particulièrement efficace lors des croisements de trains.

### *En Confort 1*

- les espaces sont diversifiés:
  - soit en "coach " (surtout pour les personnes se déplaçant seules);
  - soit en "club" (pour ceux qui voyagent à plusieurs);
- tous les sièges sont en configuration 2 + 1
- les sièges sont larges et inclinables avec commande pneumatique
- un compartiment-salon comprend 6 places en face à face
- un espace et une toilette ont été aménagés à l'attention des personnes handicapées.

### *En Confort 2*

- tous les sièges sont en configuration 2 + 2;
- les sièges sont inclinables et disposent des dossiers plus hauts.

### ***Composition***

- Une rame Thalys a une capacité totale de 377 personnes:
  - 5 voitures Confort 2, dont une inclut un espace bar (257 places - 201 en non-fumeurs et 56 en fumeurs);
  - 3 voitures Confort 1 (120 places - 81 en non-fumeurs et 39 en fumeurs).

### ***Le service à bord***

Quel que soit le type de rame utilisé - PBA, TGV Réseau, et plus tard, PBKA - le même service, baptisé Thalys, sera offert à la clientèle à partir du 2 juin 1996. Les principaux éléments constitutifs de ce service seront présentés au printemps.

## 8. Le matériel Thalys

Les trains à grande vitesse qui assurent les liaisons Thalys sont de trois types. Mais ils ont la même composition (8 voitures encadrées par deux motrices), la même longueur (200 mètres) et offrent tous 377 places. Deux rames peuvent être couplées et accueillir 754 personnes. Leur vitesse maximale en service commercial est de 300km/h.

### Les Thalys "PBA"

(10 rames commandées appartenant à la SNCF)

Livraison: à partir de janvier 1996 - c'est le matériel présenté aujourd'hui.

Capables de circuler en France, en Belgique et aux Pays-Bas, ces rames tricourant sont destinées à la relation Paris-Bruxelles-Amsterdam.

Des points de vue technique et aérodynamique, la rame Thalys "PBA" est d'une conception analogue à celle du TGV réseau de la SNCF. Le nez a la même forme que celui des TGV Réseau français bleu-gris. Le poste de conduite présente deux vitres frontales.

Extérieurement, c'est notamment grâce à sa livrée (rouge-bordeaux et gris métallisé) que la rame affirme son originalité.

Afin de permettre aux rames "PBA" de circuler en Belgique et aux Pays-Bas, celles-ci ont bénéficié de quelques adaptations techniques: l'installation d'un système de lecture des signalisations belge et néerlandaise, un pantographe spécifique et une radio sol-train internationale.

Alimentation: tricourant

- 1.500 V (courant continu) sur une partie du réseau français et sur le réseau néerlandais;
- 25.000 V (courant alternatif) sur une partie du réseau français et sur lignes à grande vitesse en France et en Belgique;
- 3.000 V (courant continu) sur les lignes classiques du réseau belge.

La fabrication des 10 rames Thalys "tricourant" a été confiée à la société GEC-ALSTHOM qui travaille, pour ce matériel, en collaboration avec ACEC-Transport (qui fait partie de GEC-ALSTHOM), BN Bombardier EURORAIL (en Belgique) et De Dietrich (en France).

### **Les Thalys "PBKA"**

(17 rames commandées - SNCB: 7 - SNCF: 6 - NS: 2 - DB: 2)

Livraison: fin 1997 - début 1998

Les Thalys PBKA sont "quadricourant" et ont été conçus pour circuler en France, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne.

La fabrication des 17 rames Thalys "quadricourant" a été confiée par les quatre réseaux de Chemins de Fer concernés à la société GEC-ALSTHOM qui travaille, pour ce matériel, en collaboration avec ACEC-Transport (qui fait partie de GEC-ALSTHOM), BN Bombardier EURORAIL (en Belgique), De Dietrich (en France), Holec et RMO (aux Pays-Bas).

### **Les TGV "Réseau" tricourant**

(Rames appartenant à la SNCF, destinées notamment aux parcours de et vers la Belgique)

Les TGV Réseau tricourant sont directement dérivés des rames TGV Nord Europe de la SNCF qui circulent quotidiennement entre Lille et Paris. Ces trains conservent les couleurs - gris et bleu - et les aménagements des TGV français.

Les TGV Réseau circulent entre Bruxelles et Paris depuis le 21 janvier 1995. A partir de juin 96, ces TGV renforceront les Thalys PBA sur les trajets Paris-Bruxelles-Liège en attendant la livraison complète du nouveau matériel. Ils seront ensuite progressivement remplacés par les rames PBKA pour la desserte vers Liège et Cologne.

Les TGV Réseau bénéficieront aussi du concept de « produit Thalys » et de l'ensemble des services qui y sont liés.

Alimentation: tricourant

- 1.500 V (courant continu) sur une partie du réseau français;
- 25.000 V (courant alternatif) sur une partie du réseau français et sur lignes à grande vitesse en France et en Belgique;
- 3.000 V (courant continu) sur le réseau belge.

## 9. Logo et identité visuelle

Le logo ainsi que l'identité visuelle " Thalys " ont été conçus par la société belgo-néerlandaise Total Design.

La dénomination " Thalys " est un néologisme qui a été spécialement créé pour ce nouveau service. Ce nom est synonyme de vitesse, de confort et de modernité. Il a été conçu de façon à ce qu'il soit d'un usage facile en français, en néerlandais, en allemand ou en anglais.

Le logotype Thalys est une représentation stylisée d'un profil humain coiffant une lance. Il évoque à la fois la vitesse, la modernité et la précision.



Le design, la livrée extérieure, l'aménagement intérieur, le nom et le logo ont été conçus comme un ensemble cohérent.

Une combinaison de couleurs rouges et grises a été adoptée pour la livrée extérieure.