

Amsterdam

Bruxelles

Cologne

Paris

THE ALZYS



Un pas de plus dans le projet TGV





THALYS

Thalys, c'est le nom du premier TGV né de la collaboration étroite entre 4 pays. En effet, les chemins de fer français, belges, allemands et néerlandais se sont unis pour offrir une liaison rapide, sûre et d'un confort inégalé entre Paris, Bruxelles et Cologne/Amsterdam.

Eurostar, c'était en 1994, le TGV Réseau en 1995. Thalys, le troisième train à grande vitesse (TGV), circule en Belgique depuis 1996.

Grâce à Thalys, c'est le cœur même de l'Europe qui se trouve à portée de train.

Paris



Cologne

Bruxelles



Amsterdam

Un train à grande vitesse riche en potentialités

Aujourd'hui, ce ne sont pas moins de 21 millions de voyageurs qui effectuent chaque année le trajet Paris - Bruxelles - Cologne/Köln - Amsterdam (PBKA).

Parmi eux, plus de 80% choisissent la voiture ou l'autocar pour se déplacer, plutôt que le train ou l'avion.

Indiscutablement, Thalys est en passe de modifier ces habitudes.

En effet, le train à grande vitesse s'avère le moyen de transport idéal pour des distances moyennes et la liaison PBKA en est un exemple représentatif.

Nos voisins français l'ont démontré. Depuis 1981, plus de 350 millions de voyageurs ont déjà opté pour le train à grande vitesse comme moyen de déplacement.

Avec Thalys, les chemins de fer français, belges, allemands et néerlandais s'attendent donc aussi à une très nette croissance de leur trafic international.

Actuellement, 3,2 millions de personnes choisissent le train pour se déplacer entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. D'ici 2005, les 4 partenaires tablent sur 10 millions de voyageurs, soit trois fois plus qu'aujourd'hui.

Des gares

au cœur des villes

Situées en plein centre de la ville, Bruxelles-Midi, Paris-Nord, Amsterdam-Central, Anvers-Central, Liège-Guillemens, Rotterdam-Central ou encore Köln-Hauptbahnhof (Cologne) sont autant de gares à portée de Thalys. Modernisées ou rénovées, elles sont pour le voyageur de véritables portes d'accès au cœur de la ville.



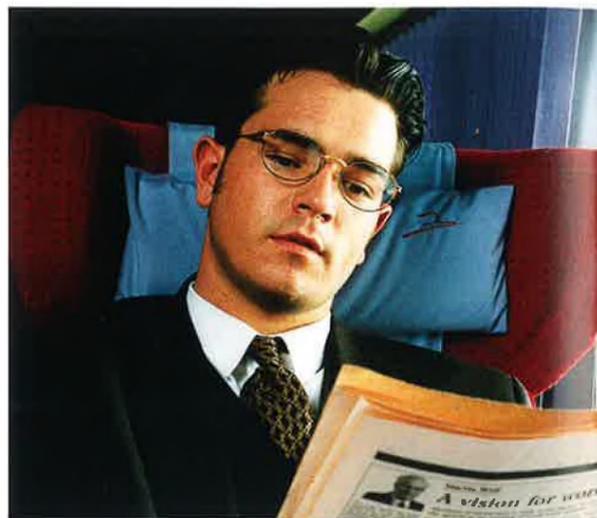


Confort en deux teintes

Thalys allie élégamment vitesse et confort. Lorsqu'en 2005 le réseau ferroviaire à grande vitesse entre les quatre villes (PBKA) sera tout à fait effectif, Paris, Cologne et Amsterdam ne seront plus qu'à une petite heure trente de Bruxelles. Tout juste le temps de lire son journal, à moins que l'envie de s'assoupir dans l'extrême confort des sièges ne l'emporte.

Le confort, en effet, est le maître-mot du nouveau train Thalys.

Tout d'abord, on ne parle plus de 1^{ère} ni de 2^{ème} classe, le terme «classe» ayant été volontairement remplacé par le mot «confort». Une nouvelle dénomination entre donc en vigueur avec Thalys: «**Confort 1**» et «**Confort 2**».



Confort pour tous

Le degré de confort n'est plus le signe distinctif entre les deux formules puisqu'elles offrent toutes deux quasiment les mêmes avantages du voyage moderne: éclairage d'ambiance (rouge foncé), sièges adaptables, un espace plus grand pour les jambes, appuis-tête, repose-pieds et tablettes individuelles rabattables.

Un petit creux, une grande soif ? Il y a la voiture-bar proposant des boissons froides et chaudes ainsi qu'une petite restauration (sandwiches, pâtisserie,...).

Le voyageur peut payer dans la devise de son choix ou avec une carte de crédit. Cette dernière permet également de téléphoner à bord, à moins de se procurer une carte de téléphone au bar.

Pour les parents accompagnés d'enfants en bas-âge, un espace spécialement adapté est prévu avec une table à langer.

En plus de ces nombreux avantages, Thalys est également équipé d'un système de climatisation des plus perfectionnés et d'une isolation sonore poussée. Quant à la suspension, elle égale celle des autres TGV.



La voiture-bar: le rendez-vous des petits creux et des grandes soifs

La différence entre "Confort 1" et "Confort 2" se situe surtout au niveau du service proposé.

En «**Confort 1**», le personnel est à la disposition du voyageur pendant toute la durée du trajet. Un léger repas est servi en semaine aux voyageurs entre Bruxelles et Paris. Ce repas est adapté à l'heure du voyage et inclus dans le prix du billet.

Entre Bruxelles et Amsterdam, le voyageur se voit offrir un drink de bienvenue et une petite douceur.

Les sièges pneumatiques adaptables sont en configuration 2 + 1, l'assise étant plus large qu'en «Confort 2».

120 places assises sont disponibles dont 81 en compartiments non-fumeurs. Pour ceux qui souhaitent voyager à plusieurs et être ensemble dans le train, il y a la formule «Club». Pour ceux qui préfèrent s'isoler, il y a la formule «Coach».

A moins de porter son choix sur le compartiment «salon séparé» de 6 places assises.

Thalys a aussi pensé aux personnes handicapées. Comme à bord d'Eurostar, des toilettes ont été spécialement conçues pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

En «**Confort 2**», il y a 257 places assises en configuration 2 + 2, dont 204 sont réservées aux non-fumeurs.

Thalys, c'est aussi le mélange subtil et raffiné des couleurs. Le rouge y domine, on la retrouve tant en «Confort 1» qu'en «Confort 2». Seule la couleur de certains éléments vient souligner la différence entre les deux espaces.

La teinte parme clair rejoint le rouge en «Confort 1», tandis que la couleur bleu-vert accompagne le rouge en «Confort 2».



En Confort 1, le voyageur est servi à la place

Deux générations à l'horizon



Une rame Thalys est longue de 200 m, formée de 8 voitures, elles-mêmes encadrées par une motrice à chaque extrémité.

Une rame est constituée de 3 voitures «Confort 1» et de 5 voitures «Confort 2», dont l'une est l'espace-bar où snacks et rafraîchissements sont mis en vente.

Au total, ce ne sont pas moins de 377 places assises qui sont offertes par rame. En cas de besoin, deux rames peuvent être couplées.

La vitesse maximale d'une rame Thalys en service commercial est de 300 km/h.

La première génération

de rames Thalys, appelées «**Thalys PBA**» est la copie conforme du très récent TGV Réseau tri-courant. Nez identique à celui du TGV bleu-gris, si ce n'est que sa couleur n'est plus le bleu-gris mais le rouge bordeaux et gris argent. Un nouvel habit qui le distingue définitivement de sa parente.

A l'intérieur, les Thalys PBA ont été scindés en «Confort 1» et «Confort 2». D'un point de vue purement technique, outre la lecture des systèmes de signalisation français et belges, il y a une petite adaptation supplémentaire pour que les Thalys PBA puissent lire la signalisation néerlandaise.

Depuis juin 1996, 4 liaisons quotidiennes vers Amsterdam sont assurées.

L'alimentation électrique ne pose aucun problème puisque le réseau néerlandais est alimenté en 1.500 volts continu, comme une partie du réseau français.

Fin janvier 1996, le premier Thalys PBA entre Bruxelles et Paris entrait en service. Petit à petit, ce chiffre est porté à 10, tous ces TGV appartenant aux chemins de fer français.



Thalys PBA

La deuxième génération

Thalys est appelée «**Thalys PBKA**» et représente une véritable petite merveille de technologie.

Outre la France, la Belgique et les Pays-Bas, le Thalys PBKA peut également circuler sur le réseau allemand. Ni l'alimentation allemande en 15.000 volts alternatif, ni les deux systèmes de signalisation en vigueur n'ont de secret pour lui. Avec les destinations supplémentaires d'Aix-la-Chapelle et de Cologne, cette nouvelle génération de Thalys vient encore compléter le choix des destinations à grande vitesse.

En comparaison avec la première génération, le design des Thalys PBKA 2ème génération est sensiblement différent. Les couleurs rouge et argent sont toujours dominantes, mais le nez a été modifié. Plus profilé et plus arrondi, il se rapproche davantage de celui du TGV Duplex, le TGV français double étage. Le Thalys PBKA 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.



Thalys PBKA



TGV Duplex

(R)évolution dans les déplacements

29 janvier 1995,

les anciens TEE sont remplacés par les TGV Réseau.

Depuis le 29 janvier 1996,

les premiers Thalys circulent entre Paris et Bruxelles et assurent, en plus d'un certain nombre de TGV Réseau, 4 liaisons quotidiennes entre ces deux villes. Les TGV partent de Bruxelles-Midi et arrivent, 2h20 plus tard, à Paris-Nord. Des trains classiques font encore les aller-retour.

Le 2 juin 1996,

le service Thalys voit le jour. La fréquence augmente et le temps de parcours diminue. Les 15 premiers kilomètres de ligne à grande vitesse (LGV) entre la frontière française et Antoing (sud de Tournai) sont opérationnels. Les Thalys et les TGV Réseau empruntent les 15 km de LGV belge et la ligne existante via Mons où un arrêt par jour et par sens est prévu. Les TGV ne doivent plus passer par Lille, ce qui permet de réduire le temps de parcours Bruxelles-Paris de 2h21 à 2h03. 13 liaisons par jour sont assurées entre Bruxelles et Paris.



Thalys fait son entrée dans des villes qui n'ont jusqu'ici jamais été desservies par le TGV. Ainsi, chaque jour, 4 rames Thalys rejoignent Amsterdam au départ de Bruxelles via Anvers/Berchem, Rotterdam et La Haye. Schiphol, l'aéroport néerlandais est également desservi. Ces rames Thalys remplacent tous les trains classiques sur la liaison Paris-Amsterdam. Un cinquième Thalys a Anvers-Central pour terminus.

Mis à part Mons, une deuxième ville wallonne est en connexion directe avec Paris: Liège-Guillemins. Tous les matins et midis, un Thalys quitte Liège-Guillemins pour Paris-Nord sans arrêt en 3h15.



le 14 décembre 1997,

la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Hal est terminée et les rames Thalys font leur apparition sur la scène ferroviaire.

La modernisation de la ligne existante vers Bruxelles est achevée. Bruxelles n'est plus qu'à 1h25 de Paris. Et il ne faut que 4h10 au Thalys pour rallier Amsterdam et la ville lumière. La fréquence des TGV pour Paris au départ de cette ville passe à 7 trains par jour.

Compatibles avec le réseau ferroviaire allemand, les rames Thalys 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.





En 2002,

la ligne nouvelle (LGV) entre Louvain et Liège est opérationnelle. Conséquence directe: un gain de 20 minutes dans la relation Bruxelles-Liège-Aix et Cologne. Bruxelles et Liège ne sont plus qu'à 39 minutes, montre en main.

En 2005,

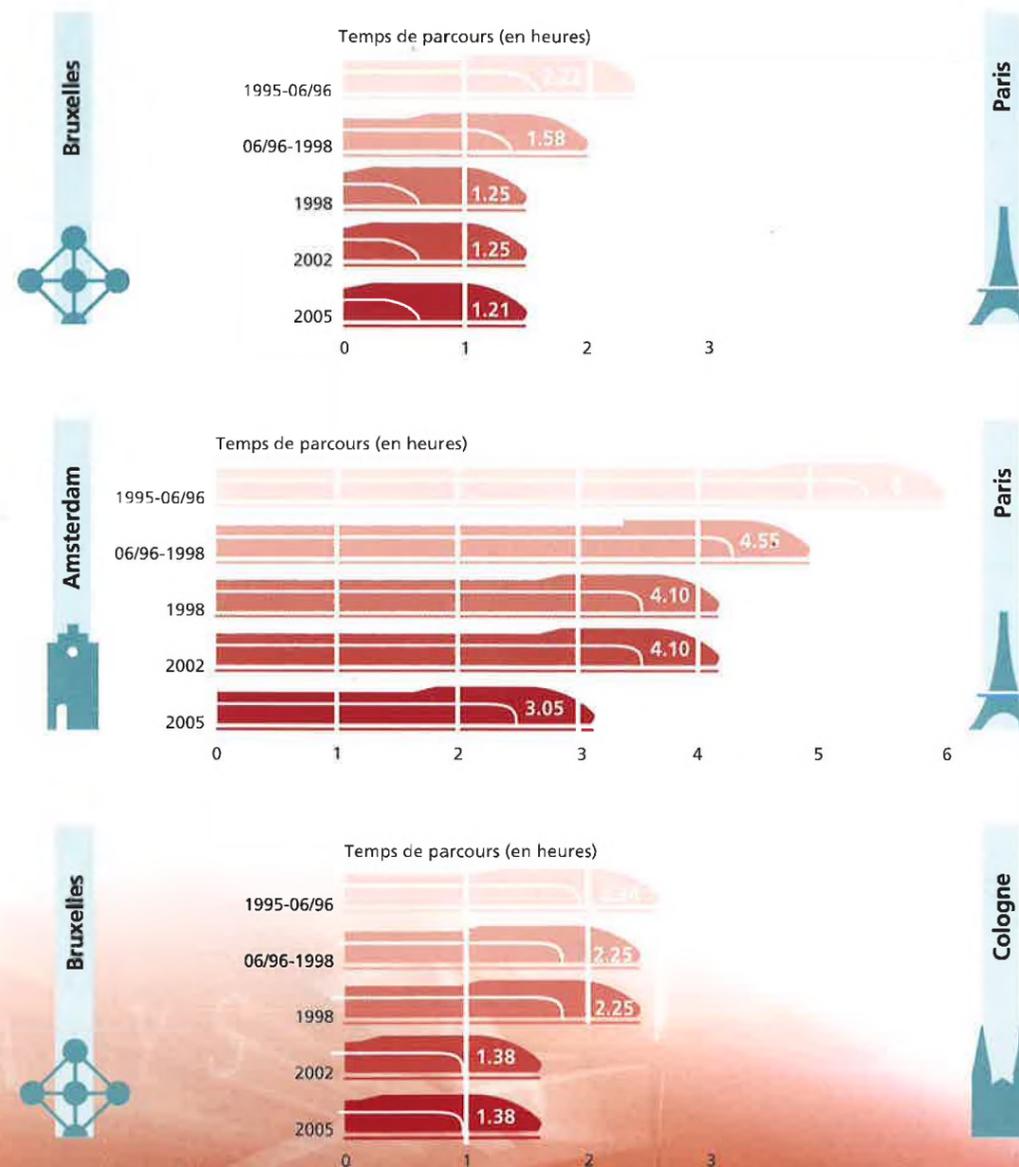
la LGV vers les Pays-Bas et sur territoire néerlandais s'ouvre à la circulation des TGV. Toutes les rames Thalys rejoignent à présent Amsterdam via Anvers-Central et ce, grâce à la jonction nord-sud construite sous la gare. La liaison Anvers-Amsterdam en Thalys est ramenée à 1h08 au lieu de 2h11, un gain d'une heure supplémentaire.

Avec des vitesses allant jusqu'à 300 km/h sur les lignes à grande vitesse en site propre et jusqu'à 220 km/h sur lignes existantes aménagées, Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam sont plus proches que jamais.

Avec Thalys, c'est toute l'Europe qui est à portée de train...



Evolution des temps de parcours



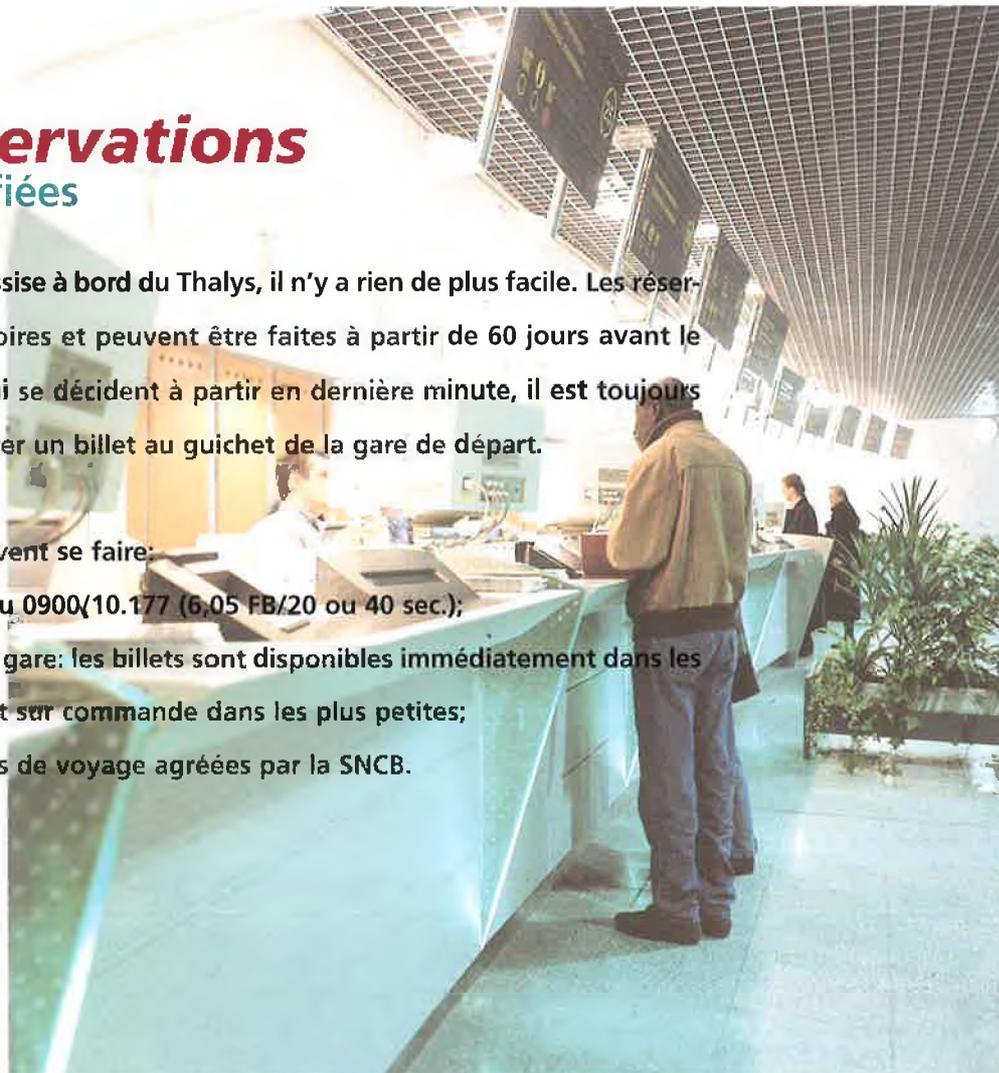


Des réservations simplifiées

Réserver une place assise à bord du Thalys, il n'y a rien de plus facile. Les réservations sont obligatoires et peuvent être faites à partir de 60 jours avant le départ. Pour ceux qui se décident à partir en dernière minute, il est toujours possible de se procurer un billet au guichet de la gare de départ.

Les réservations peuvent se faire:

- par téléphone au 0900(10.177 (6,05 FB/20 ou 40 sec.);
- au guichet de la gare: les billets sont disponibles immédiatement dans les grandes gares et sur commande dans les plus petites;
- dans les agences de voyage agréées par la SNCB.



Pour plus d'information

sur le projet TGV en Belgique:

SNCB - Info TGV

85 rue de France - 1060 Bruxelles

N° vert: 078/15.48.05 (tarification zonale)

sur Thalys (prix et horaires):

- au guichet info des grandes gares
- dans les agences de voyages agréées
- au n° d'info Thalys 0800/95.777
- sur Internet: <http://www.Thalys.com>



THALYS

