



Tout savoir sur

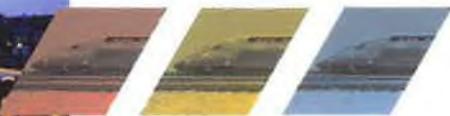
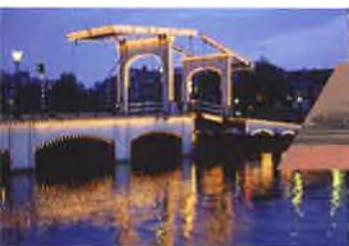
Thalys

Paris, Amsterdam,
Cologne en direct



C
4
5
5
4





Thalys, c'est le nom du train à grande vitesse 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, Cologne et Amsterdam.

Et Thalys dessert toujours plus de villes belges. Après Bruxelles, Liège, Anvers et Mons, ce sont Namur, Charleroi, Ostende, Bruges et Gand qui bénéficient d'une liaison directe avec Paris.

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

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

Des gares au cœur des villes

Situées en plein centre des villes, Bruxelles-Midi, Paris-Nord, Amsterdam-Central, Liège-Guillemins, Anvers-Central, Rotterdam-Central ou encore Cologne (Köln-Hauptbahnhof) 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.



Un train à grande vitesse riche en potentialités

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

La plupart d'entre-eux choisissent la voiture ou l'autocar pour se déplacer, plutôt que le train ou l'avion. Indiscutablement, Thalys a tous les atouts pour 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.

Quelques chiffres le prouvent déjà. En 1994, 24 % des voyageurs se déplaçant entre la Belgique et Paris ont choisi le train. Entre-temps, la part de marché de Thalys sur cet axe est passée à 40 %. Avec Thalys, les chemins de fer français, belges, allemands et néerlandais s'attendent donc à une très nette croissance de leur trafic international.

Actuellement, 2,9 millions de personnes choisissent le train pour se déplacer entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. D'ici 2005, les 4 partenaires tablent sur 5 millions de voyageurs par an, soit deux fois plus qu'aujourd'hui.

Bruxelles - Paris à 300km/h



Depuis le 14 décembre 1997, la première ligne à grande vitesse (LGV) belge est opérationnelle.

La LGV entre Lembeek et la frontière française est longue de 71 km et est parcourue à une vitesse de 300 km/h. Un trajet en Thalys entre Bruxelles et Paris se fait complètement à grande vitesse et ne dure qu'1h25. Et ce, 16 fois par jour.



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 de Thalys.

Tout d'abord, on ne parle plus de 1ère ni de 2de 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".

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, sièges adaptables, un espace plus grand pour les jambes, appui-tête, repose-pied et tablettes individuelles rabattables.

Les parents accompagnés d'enfants en bas-âge ont à leur disposition à une petite pièce spécialement aménagée 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 trains à grande vitesse.



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 (petit-déjeuner, déjeuner ou dîner) et inclus dans le prix du billet. En semaine, également, les voyageurs matinaux à destination des Pays-Bas et de l'Allemagne sont accueillis avec un croissant ou un sandwich.

Les sièges pneumatiques adaptables sont en configuration 2+1, l'assise étant plus large qu'en "Confort 2". Cent vingt places assises sont disponibles dont 81 en compartiments non-fumeurs.

En "Confort 2", il y a 257 places assises en configuration 2+2, dont 204 sont réservées aux 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".

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

Thalys a aussi pensé aux personnes handicapées. Comme à bord d'Eurostar, les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant disposent de places assises et de toilettes spécialement conçues pour eux.

Thalys, c'est aussi le mélange subtil et raffiné des couleurs. Le rouge y domine, on le 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".

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 issue du très récent TGV Réseau tricourant. 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 déjà été aménagés 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, la première rame Thalys PBA entre Bruxelles et Paris est entrée en service. Entre-temps ce chiffre a été porté à 10, toutes ces rames appartenant aux chemins de fer français.





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 est sensiblement différent. Les couleurs rouge et argent sont toujours dominantes, mais le nez a été modifié.

Plus profilé et plus aérodynamique, il se rapproche davantage de celui du TGV Duplex, le TGV français à 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.

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.



Révolution dans les déplacements

Janvier 1995

29 janvier 1995, les anciens TEE sont remplacés par les TGV Réseau.

Janvier 1996

Depuis le 29 janvier 1996, les premiers Thalys PBA circulent entre Paris et Bruxelles.

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



Juin 1996

Le 2 juin 1996, le service Thalys voit le jour.

La fréquence des trains entre Bruxelles et Paris 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 PBA 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 trains à grande vitesse ne doivent plus passer par Lille, ce qui permet de réduire le temps de parcours Bruxelles - Paris de 2h20 à 2h03. Quatorze 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. Schipol, 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. Deux fois par jour, un Thalys direct quitte Liège-Guillemins et rejoint Paris-Nord sans arrêt en 3h15.





Juin 1997

Thalys lance une liaison directe avec Dineyland® Paris.



Décembre 1997

Le 14 décembre 1997, la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Bruxelles entre en service commercial.

Les capitales belge et française sont reliées en 1h25 à 300km/h.
Le service Thalys est assuré exclusivement avec des trains à grande vitesse en livrée rouge bordeaux et gris argent.

Cinq villes belges supplémentaires bénéficient d'une liaison Thalys directe pour Paris.

En Wallonie, en plus de Mons, les villes de Namur et de Charleroi sont aussi reliées directement deux fois par jour (*) à Paris. De même, au départ d'Ostende — via Bruges, Gand et Bruxelles — deux Thalys par jour (*) rejoignent Paris dans les deux sens.

Temps de parcours

	aujourd'hui
MONS - PARIS	1h20
CHARLEROI - PARIS	1h48
NAMUR - PARIS	2h16
OSTENDE - PARIS	2h46
BRUGES - PARIS	2h31
GAND - PARIS	2h07

(*) une liaison quotidienne le WE.





Les Thalys PBKA font leur apparition sur la scène ferroviaire.

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.

2002

La ligne nouvelle (LGV) entre Louvain et Liège est opérationnelle.

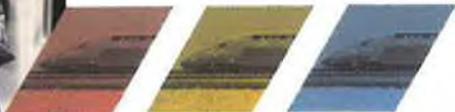
Conséquence directe: un gain de 20 minutes dans la relation Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle et Cologne. Bruxelles et Liège ne sont plus qu'à 39 minutes, montre en main. La nouvelle gare de Liège-Guillemins est terminée.



2005

Les travaux au-delà de Liège sont terminés.

Les voyages en Thalys à destination d'Aix-la-Chapelle et Cologne sont encore réduits de 25 minutes. Cologne est à présent à 1h39 de Bruxelles.



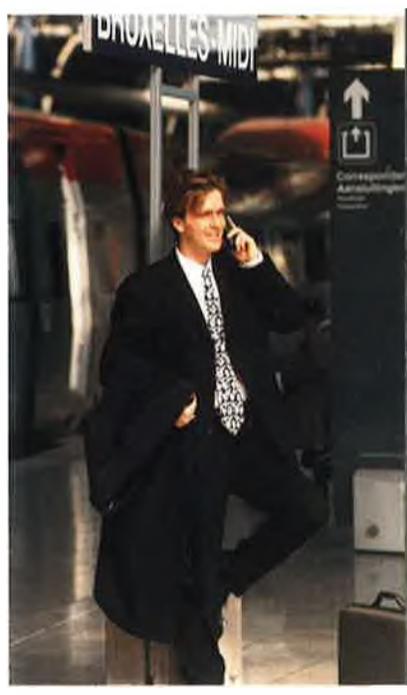
2005

La LGV en direction des Pays-Bas est opérationnelle.

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, soit un gain d'une heure supplémentaire.

Avec des vitesses allant jusqu'à 300 km/h sur la ligne à grande vitesse en site propre et jusqu'à 220 km/h sur les 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

	aujourd'hui	2002	2005
BRUXELLES - PARIS	1h25	1h25	1h20
LIÈGE - PARIS	2h36	2h04	2h04
ANVERS - PARIS	2h07	2h03	1h57
BRUXELLES - COLOGNE	2h32	2h03	1h39
BRUXELLES - AMSTERDAM	2h39	2h39	1h39



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 deux mois 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 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.*

Vous souhaitez recevoir plus d'informations sur le projet TGV en Belgique?

- **ÉCRIVEZ AU SERVICE**
"RELATIONS EXTÉRIEURES" DE LA SNCB
SNCB - Info TGV
Rue de France, 85
1060 Bruxelles
- **TÉLÉPHONEZ AU NUMÉRO VERT**
Tel.: (078)15 48 05 (tarification zonale),
sauf prix, horaires et réservations
- **RENSEIGNEMENTS PRIX ET HORAIRES**
 - * au guichet info des grandes gares;
 - * dans les agences de voyages agréées;
 - * au n° d'info Thalys 0800/95 777
(appel gratuit)
 - * sur Internet: <http://www.thalys.com>.
- **RÉSERVATIONS THALYS**
Tél.: 0900/10 177 (6,05 FB/20 sec.)

Thalys est un service offert conjointement par les chemins de fer belges, français, néerlandais et allemands.



Deze brochure bestaat ook in het Nederlands