



**28 novembre 1999**

**La liaison internationale  
Thalys Bruxelles - Roissy-CDG**

**Une étape importante dans  
l'intermodalité « Air-Fer »**

Contacts presse

	<u>Tel.</u>	<u>Fax</u>
SNCB	02. 526 37 30	02.526.37.36

# Sommaire

## COMMUNIQUE

Une nouvelle desserte Thalys entre Bruxelles-Midi et Aéroport Charles de Gaulle TGV

ADP et Thalys : partenaires pour l'intermodalité

- \* Le choix de l'intermodalité à Roissy-CDG
- \* Thalys et Roissy, un premier pas dans l'intermodalité « Air-Fer »

Thalys, succès du premier réseau nord-européen à grande vitesse

ADP et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle



## COMMUNIQUE

A partir du 28 novembre, Thalys assurera des liaisons quotidiennes directes entre **Bruxelles-Midi, Aéroport Charles de Gaulle TGV et Marne-la-Vallée-Chessy**. Quatre aller-retour sont prévus chaque jour avec des temps de parcours respectivement de 1h15 et 1h30.

Ces quatre nouvelles liaisons viendront compléter les 21 liaisons quotidiennes déjà assurées au départ de la Belgique avec Paris-Gare du Nord. Un prix de zone unique sera proposé à destination ou au départ de chacune des trois gares franciliennes (Paris-Nord, Aéroport Charles de Gaulle TGV et Marne-La-Vallée-Chessy) permettant une flexibilité maximale.

La liaison Thalys vers l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle TGV, un des plus grands aéroports européens qui, de surcroît, offre les meilleures possibilités d'extension, est le premier pas naturel de Thalys dans le domaine de l'intermodalité « Air-Fer ». Elle constitue également pour la société Aéroports de Paris, qui gère l'aéroport de Roissy, un élément de réponse à une question aujourd'hui essentielle: le report d'une partie du trafic courte distance sur les trains à grande vitesse permet de répondre au défi que représente le développement rationnel des capacités aéroportuaires.

La nouvelle desserte Thalys devrait engendrer, pour sa première année de circulation (2000), un trafic global de 428.000 voyageurs (234.000 pour Roissy, dont 160.000 pour les correspondances aériennes, et 194.000 pour Marne-La-Vallée). Le train nord-européen Thalys, qui à ce jour a transporté près de 13 millions de passagers devrait, dans les années à venir et avec l'évolution des infrastructures à grande vitesse et l'extension de son réseau, séduire 7 millions de voyageurs en 2002, 10 millions en 2006 et 12 millions en 2010.

## 28 novembre 1999 : une nouvelle desserte Thalys Bruxelles-Midi - Aéroport Charles De Gaulle-TGV.

A partir du 28 novembre, Thalys assurera des liaisons quotidiennes directes entre **Bruxelles-Midi, Roissy Charles de Gaulle et Marne-la-Vallée-Chessy**. Quatre aller-retour sont prévus chaque jour avec des temps de parcours respectivement de 1h15 et 1h30.

Horaires :

Thalys n°	9382	9384	9386	9388
Bruxelles-Midi	7 :48	10 :45	16 :17	20 :32
CDG	9 :04	11 :59	17 :38	21 :50
Marne-la-Vallée	9 :19	12 :14	17 :52	22 :05

Thalys n°	9381	9383	9385	9387
Marne-la-Vallée	7 :29	12 :20	15 :42	19 :25
CDG	7 :43	12 :34	15 :58	19 :40
Bruxelles-Midi	9 :00	13 :50	17 :14	20 :57

Gamme tarifaire : Pour plus de simplicité, un prix de zone unique est proposé à destination ou au départ de chacune des trois gares franciliennes (Paris-Nord, Charles de Gaulle TGV et Marne-La-Vallée) permettant une flexibilité maximale, avec la possibilité d'échanger un billet au départ de Paris-Nord pour un départ via Aéroport Charles de Gaulle TGV ou Marne-la-Vallée-Chessy et vice versa. Les 3 gares parisiennes desservies sont considérées comme une seule gare.

Services à bord : les clients de ces relations bénéficieront de la même qualité de service que celle qui est proposée sur la relation Bruxelles-Paris-Nord : restauration à la place comprise dans le prix du billet et journaux proposés aux clients Confort 1 en semaine.

Cette nouvelle liaison offre des perspectives intéressantes de développement pour Thalys, qui compte ainsi :

⇒ renforcer sa présence sur ses marchés actuels :

➤ Marne-la-Vallée - Disneyland Paris : lancé en juin 1997, le Thalys Bruxelles-Midi - Disneyland Paris circulait durant les week-ends et congés scolaires. En un peu plus de deux ans, près de 200.000 voyageurs belges l'ont déjà emprunté. Le renforcement de la desserte offrira de plus larges possibilités de liaisons à l'intention du marché belge de loisirs : pour la seule année 2000, le trafic devrait doubler sur cette desserte avec près de 200.000 voyageurs. Le trafic vers Disneyland Paris et l'augmentation des fréquences sur cette desserte implique également un renforcement du partenariat avec Disneyland® Paris.

⇒ toucher de nouveaux marchés :

➤ La plateforme de Roissy Charles de Gaulle est un des plus grands aéroports européens qui, de surcroît, bénéficie de meilleures possibilités d'extension. L'aéroport génère un trafic « overseas » très important qui pourra profiter, au départ comme à l'arrivée, à la clientèle Thalys belge. La première année, en 2000, 160.000 personnes devraient emprunter le train afin de bénéficier des connexions aériennes offertes par la nouvelle desserte. En 1998, 1,3 millions de passagers ont transité en gare de Aéroport Charles De Gaulle-TGV : 850.000 d'entre eux étaient en correspondance entre un TGV et un avion. Dans 5 ans, ce chiffre pourrait atteindre les 2 millions.

➤ Les villes nouvelles autour de Paris telles que Marne-la-Vallée et Roissy seront directement accessibles par Thalys. Les quatre liaisons quotidiennes viendront compléter les 21 liaisons quotidiennes déjà assurées avec Paris-Gare du Nord. Cette zone offre un potentiel important de clientèle (Affaires et Privée) : les régions de Roissy et Marne-la-Vallée connaissent un développement économique important: de plus en plus d'entreprises européennes, notamment belges ou implantées en Belgique, s'installent aux alentours de la plate-forme aéroportuaire de Roissy et à Marne-la-Vallée. Le parc des expositions de Villepinte, à proximité de Roissy, attire également une clientèle internationale croissante.

## ADP et Thalys : partenaires pour l'intermodalité

### Le choix de l'intermodalité à Roissy-CDG

Un des atouts les plus importants de Roissy-CDG et le plus visionnaire encore aujourd'hui, reste la volonté de réaliser l'intermodalité air/fer au coeur de l'aéroport. Dès 1987, et à l'encontre des idées en cours à l'époque qui opposaient encore farouchement le train et l'avion, ADP et la SNCF avaient décidé de construire la première infrastructure au monde qui réunisse ces deux modes de transport. Ainsi est né le module d'échanges de Roissy-CDG, inauguré le 2 novembre 1994 par le Président de la République.

Aujourd'hui, après cinq ans d'existence et alors que les habitudes de transport ont évolué, le module d'échanges connaît un trafic annuel qui a plus que triplé et qui devrait bientôt atteindre les 2 millions de voyageurs.

Depuis l'ouverture de la gare TGV, la desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy-CDG s'est élargie, notamment grâce aux nouvelles liaisons province-province vers l'Ouest et le renforcement des lignes vers le Nord et le Sud-Est pour mieux répondre aux besoins des passagers aériens.

Grâce à l'insertion du réseau TGV à Roissy-CDG, l'aéroport dispose d'un avantage stratégique important. Déjà 3 % des passagers aériens arrivent à Roissy en TGV. 65 % des utilisateurs de la gare TGV de Roissy sont des voyageurs en correspondance avec l'avion. Deux tiers d'entre eux utilisent des vols long-courrier ou des vols à destination de pays tels que la Scandinavie ou l'Europe de l'Est pour lesquels il y a peu de liaisons au départ des villes de province.

L'ouverture d'une liaison ferrée directe Roissy-CDG / Bruxelles constitue donc un pas significatif pour accroître le nombre de passagers en correspondance court-courrier sur des TGV.

Les fréquences (quatre aller/retour supplémentaires chaque jour) et la rapidité du voyage (1h15 au lieu de 1 h 50 précédemment) contribuent nettement à améliorer la qualité du service offert au passager et rendent la correspondance train / avion particulièrement incitative. En 1998, CDG avait accueilli 400.000 passagers aériens en provenance ou à destination de Bruxelles. Dans les années à venir ce trafic devrait progressivement se reporter sur la nouvelle desserte Thalys.

Outre l'augmentation du nombre et de la qualité des correspondances offertes aux passagers, l'ouverture de cette nouvelle ligne Thalys va aussi permettre une utilisation plus rationnelle des capacités de l'aéroport.

En effet, le déplacement de 400.000 passagers aériens voyageant entre Roissy-CDG et Bruxelles a représenté plus de 7.000 mouvements d'avions et donc autant de créneaux horaires.

Si l'on ajoute que la majorité de ces passagers aériens passent par Roissy pour effectuer une correspondance aérienne, cela laisse imaginer la capacité qui pourrait être libérée sur cet aéroport pour développer des lignes sur lesquelles l'avion est effectivement le mode de transport le mieux adapté.

Aéroports de Paris se réjouit donc d'accueillir dans le module de Roissy cette nouvelle ligne Thalys, de Bruxelles vers Roissy-CDG et Bruxelles. Cette nouvelle desserte bénéficie au passager, ferroviaire ou aérien, qui voit les services offerts s'améliorer encore. Elle constitue pour ADP un élément de réponse à une question aujourd'hui essentielle, le défi que représente le développement rationnel des capacités aéroportuaires.

### **Thalys et Roissy, un premier pas dans l'intermodalité « Air-Fer »**

Le train nord-européen à grande vitesse Thalys favorise les voyages de bout-en-bout (ou de « porte à porte ») et souhaite se positionner comme un des vecteurs importants de l'intermodalité, intervenant dans la chaîne globale de transport. Ce souci se manifeste de manières diverses :

- partenariat avec transports en commun (en Belgique avec la STIB ou en France avec la RATP, ainsi qu'avec les transports en commun de Cologne et d'Amsterdam, ...)
- partenariats avec taxis et parkings, dans le cadre de la formule réservée aux entreprises : le « Thalys Corporate Program »
- partenariat avec Avis pour tous les clients
- et désormais avec l'aérien : la nouvelle liaison vers un des plus grands aéroports européens est un atout majeur tant pour le réseau ferroviaire que pour ADP et les compagnies aériennes qui y sont implantées en offrant à la clientèle belge des possibilités de connexions aériennes élargies. De plus, Thalys étant plus largement distribué dans le monde au travers des accords passés avec les compagnies aériennes, sa notoriété s'ouvre sur des marchés étrangers lointains. En outre, les destinations touristiques et « Affaires » de Bruxelles et de la Belgique n'en deviennent que plus faciles d'accès pour cette clientèle.

Thalys desservira à terme 4 des plus grands aéroports intercontinentaux en Europe :

- ⇒ L'aéroport de Roissy-CDG ( 38,6 Millions de voyageurs\*)
- ⇒ Schiphol (34,4 Millions de voyageurs\*)
- ⇒ Bruxelles (18,5 Millions de voyageurs\*)
- ⇒ et enfin Francfort (42,7 Millions de voyageurs\*)

\* Données année 1998

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles, la SNCB étudie actuellement les possibilités d'amélioration des liaisons entre les gares bruxelloises et l'aéroport de Bruxelles-National (Zaventem).

Vu la proximité entre la capitale et l'aéroport, les projets portent entre autres sur la mise en place d'une desserte plus dense entre le futur terminal Bruxelles-Europe (qui sera implanté au Nord de la ville) et les installations aéroportuaires de Bruxelles-National. Cette desserte pourrait par exemple prendre la forme d'un « people mover » reliant ces deux pôles d'une manière rapide et performante.

Dans ce triangle d'or, Thalys desservira aussi directement ou indirectement 6 aéroports nationaux ou régionaux :

- ⇒ aux Pays-Bas : Rotterdam
- ⇒ en Belgique : Anvers (Deurne), Ostende, Liège (Bierset, dans lequel ADP a une participation importante)
- ⇒ en Allemagne : Cologne / Bonn et Düsseldorf

Thalys se veut le complément naturel de l'aérien:

- ⇒ le train à grande vitesse se concentre sur les liaisons intra-européennes
- ⇒ l'aérien reporte au rail les courts courriers intra - européens, ce qui lui permet de mieux satisfaire la croissance de la demande en vols intercontinentaux ou de longue distance. Ceci permet aussi aux aéroports de continuer leur croissance en respectant au mieux l'environnement .

Dans ce cadre, la liaison Bruxelles - Roissy-Charles de Gaulle TGV est le premier pas naturel de Thalys dans ce domaine. C'est en effet entre ces deux destinations que Thalys peut bénéficier de la première ligne à grande vitesse internationale complète et donner la pleine mesure de son efficacité.

Les autres suivront naturellement avec la mise en place des nouvelles infrastructures (2002 : infrastructures nouvelles sur la ligne Bruxelles-Liège et 2005/6 pour les lignes à grande vitesse aux Pays-Bas et en Allemagne). Avant ces échéances de mise en service des lignes à grande vitesse, Thalys pourrait néanmoins déjà démarrer des collaborations avec d'autres aéroports.

#### Partenariats plus concrets avec les compagnies aériennes :

L'objectif à terme est de mettre en place de véritables partenariats aussi bien avec les aéroports qu'avec les compagnies aériennes. Ceci devrait se traduire à terme par :

- des horaires de Thalys harmonisés avec les plages principales de hubs
- un ticket unique de bout en bout comprenant aussi bien le segment aérien que le segment ferroviaire
- la liaison des systèmes informatiques
- un véritable check-in complet en gare permettant de réaliser toutes les opérations liées au contrôle et à l'enregistrement des passagers aériens
- une reconnaissance mutuelle des programmes de fidélisation, ...

Les négociations sont en cours pour ce type d'accords bimodaux avec les compagnies aériennes implantées à Roissy. Parmi celles-ci, Air France, Singapour Airlines, United Airlines, American Airlines, Lufthansa etc...

Thalys a l'ambition de développer ces mêmes accords sur d'autres aéroports européens qu'il dessert : Schiphol aux Pays-Bas, Zaventem à Bruxelles, ...

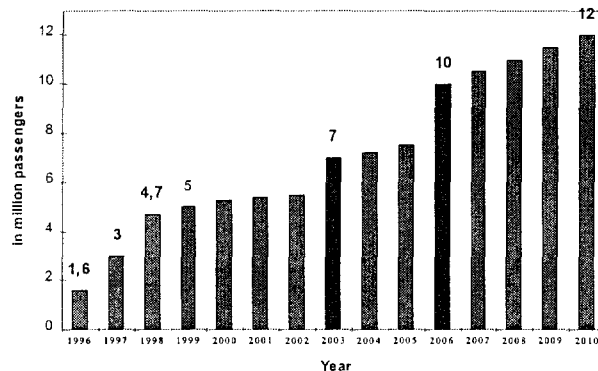


Thalys, succès du premier réseau nord-européen à grande vitesse.

**Thalys, un succès commercial retentissant**

Le 25 mars 1999, Thalys a fêté ses 10 millions de voyageurs transportés depuis sa mise en service au 1<sup>er</sup> juin 96, dont 4,7 millions pour l'année 1998, soit une moyenne de 13.000 passagers par jour. Le trafic enregistré sur cette année 1999 prouve que Thalys poursuit graduellement sa montée en puissance : sur les 9 premiers mois, avec 3,7 millions de voyageurs, le résultat est supérieur de 4,8% à celui de la même période en '98' et le trafic pour cette année devrait atteindre 5 millions de voyageurs. Avec l'évolution des infrastructures à grande vitesse et l'extension de son réseau, Thalys devrait séduire 7 millions de voyageurs en 2002, 10 millions en 2006 et 12 millions en 2010.

Global evolution for Thalys



**Les nouveautés Thalys 2000 - 2005**

➤ **Au service d'été 2000**

A l'occasion de la manifestation "Expo 2000" à Hanovre qui se déroulera du 1<sup>er</sup> Juin au 31 Octobre 2000 la relation Thalys Paris - Bruxelles - Cologne sera prolongée jusqu'à Hanovre.

Un projet de nouvelle desserte Amsterdam-Bruxelles -Valence est à l'étude pour le service d'été 2000.

➤ **Et... au-delà**

Les temps de parcours seront encore améliorés grâce à l'ouverture de lignes à grande vitesse supplémentaires en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne :

	1999	2002	2005
Bruxelles-Paris	1 h 25	1 h 25	1 h 20
Paris-Amsterdam	4 h 13	3 h 48	3 h 15
Paris-Cologne	4 h 02	3 h 42	3 h 10
Bruxelles-Amsterdam	2 h 39	2 h 39	1 h 39
Bruxelles-Cologne	2 h 32	2 h 03	1 h 39
Bruxelles-Avignon	5 h 13	4 h 15	4 h 10

### Qui gère l'offre Thalys ?

**Thalys International** (anciennement *Westrail International*), société coopérative de droit belge, filiale commune de la SNCF et de la SNCB, a été créée en mai 1995. Elle est responsable de la gestion commerciale et opérationnelle du service Thalys pour la France et la Belgique.

Un accord commercial entre Thalys International et Thalys Nederland, filiale des chemins de fer néerlandais (NS) d'une part et les chemins de fer allemands (DB) d'autre part, a été conclu pour gérer les dessertes vers les Pays-Bas et vers l'Allemagne. La mise au point des caractéristiques de l'offre, la définition du service à bord et dans les gares, la gestion de la marque et la répartition des recettes font partie notamment des missions que Thalys International assure pour le compte des partenaires allemands et néerlandais.

Les responsables des trois sociétés travaillent en étroite collaboration pour mettre en œuvre un marketing commun, apte à répondre à l'ensemble des besoins des clients des quatre pays, avant de passer à une intégration plus forte de la gestion de Thalys sous la forme d'une société commune.

### Thalys, le train de 4 pays européens

**Le 2 juin 1996**, Thalys circule pour la première fois entre Paris, Bruxelles et Amsterdam.

La desserte Paris-Bruxelles est alors assurée quotidiennement par 14 Thalys, dont 4 services desservent Amsterdam, deux services sont prolongés vers Liège.

Thalys qui, sur cette relation, succède aux trains classiques, permet un gain de temps de 45 minutes entre Paris et Bruxelles (1h58 au lieu de 2h43), 75 minutes entre Paris et Amsterdam (4h45 au lieu de 6h00).

**Le 14 décembre 1997**, l'ouverture de la ligne à grande vitesse dans sa totalité, entre Paris et Bruxelles, permet pour la première fois, de relier deux capitales européennes à 300 km/h.

Cette nouvelle avancée, met Paris à 1h25 de Bruxelles, et réduit à nouveau de 33 minutes, le temps de parcours sur l'ensemble des relations desservies par Thalys.

Ce nouveau gain de temps, permet d'étoffer la desserte Paris - Bruxelles de fréquences quotidiennes supplémentaires. 19 Thalys quotidiens permettent un « service cadencé », avec un départ toutes les demi-heures aux heures de pointe, et toutes les heures dans la journée.

Les villes de Charleroi, Namur, Mons, Bruges, Gand et Ostende sont également reliées à Paris. Il ne faut plus que 4h02 pour aller de Paris à Cologne et 2h32 pour relier Bruxelles à la ville allemande. Même pour ce dernier trajet, le voyageur gagne quelque 20 minutes par rapport au précédent temps de parcours. Entre Bruxelles et Cologne, les trains font arrêt à Liège-Guillemins et Aix-la-Chapelle.

Enfin, durant la saison de ski (du 19 décembre 1998 au 13 mars 1999) un Thalys a circulé chaque samedi entre Rotterdam, Anvers, Ostende, Bruges, Gand et Bruxelles d'une part et Chambéry, Albertville, Moutiers, Aime la Plagne, Landry et Bourg-Saint-Maurice d'autre part.

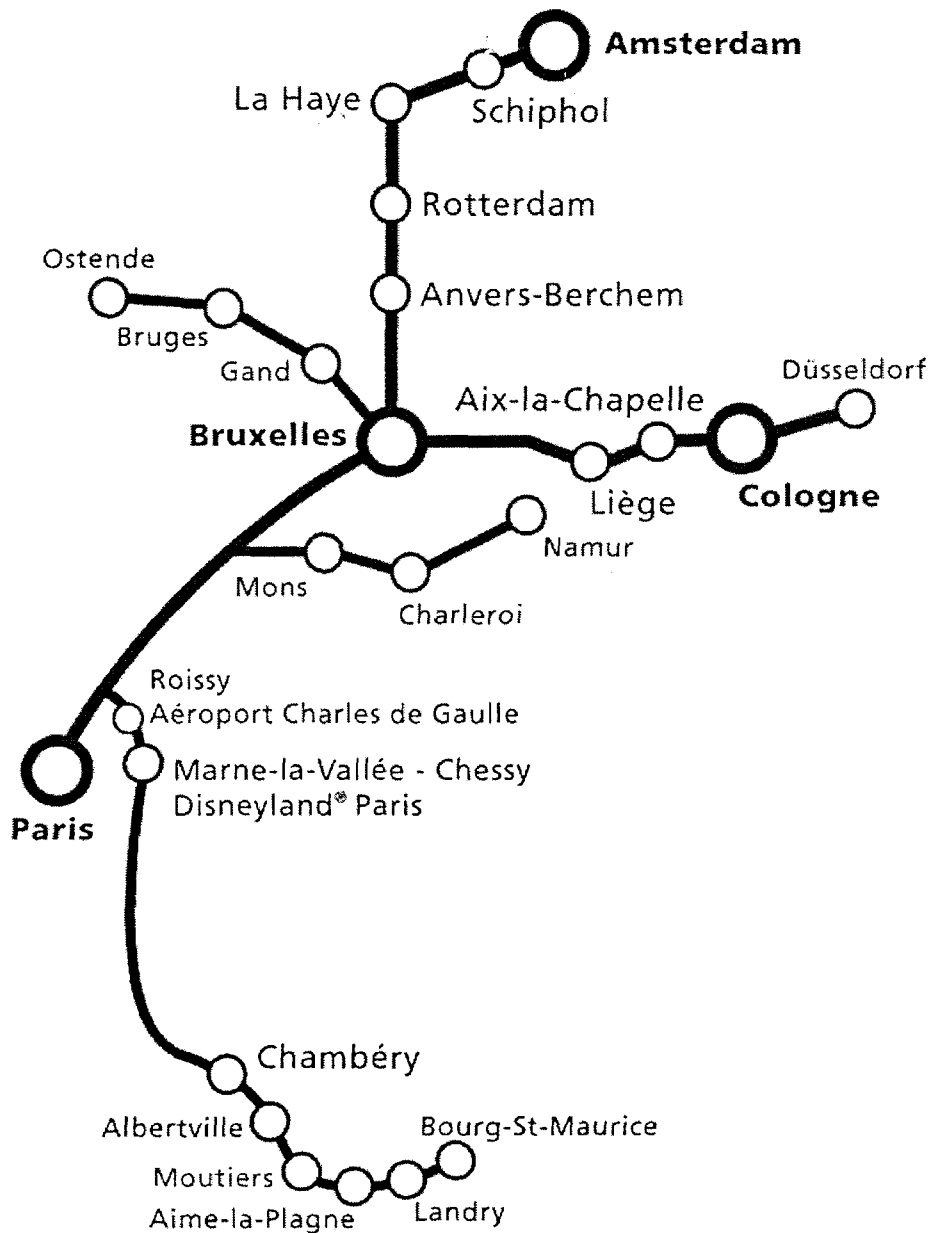
**Le 27 septembre 1998**, Düsseldorf est desservie, tous les jours, par un aller-retour.

Au 30 octobre 1999, Thalys dessert quotidiennement 17 villes :

<b>Bruxelles/Paris</b>	en 1 h 25	avec 21 départs quotidiens
<b>Bruxelles/Amsterdam</b>	en 2h 40	avec 5 départs quotidiens
<b>Bruxelles/Cologne</b>	en 2h 32	avec 7 départs quotidiens

ainsi que les villes de :

Mons, Charleroi, Namur, Liège, Aix-la-Chapelle, Düsseldorf, Anvers, Rotterdam, La Haye, Schiphol, Gand, Bruges, Ostende.



## ADP et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle

L'aéroport de Roissy-Charles De Gaulle est avec celui d'Orly un des deux grands éléments majeurs du complexe aéroportuaire géré par Aéroports de Paris (ADP) en région parisienne.

Cet aéroport ouvert au trafic en 1974 a représenté pour ADP, depuis l'origine du projet, une dépense d'investissement de plus de 30 milliards de francs (4,6 milliards d'euros) - valeur 1999 - en construction, aménagement et développement.

Aujourd'hui, cet aéroport qui s'étend sur près de 3.200 hectares comprend entre autres installations : trois pistes, trois aérogares avec sept terminaux d'une capacité annuelle de 40 millions de passagers aériens, deux tours de contrôle, deux zones de fret, une zone d'entretien des avions (avec quatre hangars pour vingt avions gros porteurs) ainsi que 580 bâtiments de toute nature dont cinq hôtels, deux gares RER et une gare ferroviaire d'interconnexion pour les trains à grande vitesse.

55 000 personnes travaillent sur l'aéroport, employées par 570 entreprises.

En un quart de siècle, cet aéroport aura accueilli plus de 450 millions de passagers.

Chaque jour, Roissy-CDG connaît un trafic moyen de 106.000 passagers, 2.900 tonnes de fret et poste pour 1.150 mouvements d'avions commerciaux.

Aujourd'hui, l'aéroport de Roissy-CDG joue un rôle prépondérant en région parisienne.

En 1998, il a ainsi accueilli 38,6 millions de passagers et 1 070 000 tonnes de fret et poste pour 421 000 mouvements d'avions commerciaux. Pour l'année 1999, l'augmentation du trafic passagers est estimée à plus de 10 %.

Au départ de Roissy-CDG, 471 destinations dans 125 pays du monde sont régulièrement desservies par 131 compagnies aériennes. En outre, l'activité du « hub » d'Air France augmente le nombre et les facilités des correspondances proposées aux passagers.

Le développement de ses infrastructures conforte la place prépondérante de Roissy-CDG : en 1998 et 1999, Aéroports de Paris (ADP) a ouvert pour les passagers un nouveau terminal à CDG 2, le Terminal F, d'une capacité de 10 à 12 millions de voyageurs. L'année 1999 a également été celle de la mise en service d'une troisième piste, d'une seconde tour de contrôle et d'un nouveau satellite d'une capacité de 1 million de passagers relié à CDG 2A.

Pour 2001, ADP prévoit la mise en service de la quatrième piste de Roissy et, en 2003, l'ouverture d'une nouvelle aérogare, CDG 2E, d'une capacité de 9 millions de passagers.

Des efforts d'investissements considérables sont donc régulièrement engagés par ADP (2 milliards d'euros pour les 5 années à venir) afin d'assurer le développement de Roissy-CDG et sa nécessaire adaptation à la croissance du trafic.