

## Liaison maritime entre Ostende et Douvres

**Ouverture :** 1846

**Fermeture :** 1997

**Concessionnaires :**

- Etat belge : 1846-1926
- SNCB : 1926-1981
- RTM : 1981-1997

**En quelques mots :** À partir de 1841, le gouvernement belge organise une liaison maritime entre Ostende et Douvres, qui effectuait une liaison avec les lignes de chemin de fer Ostende – Bruxelles et Douvres – Londres. La malle rencontra un vif succès mais en raison de la construction du tunnel sous la Manche et l'arrivée des trains à grande vitesse, elle va perdre peu à peu de son importance. En 1997, la connexion a finalement été fermée.



Affiche "Vers la grande-bretagne via ostende-douvres" (Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, 1972) (Réf. 5924)

### Première liaison maritime entre Ostende et Douvres



Carte postale de la gare d'Ostende-Quai (Réf. Z02547)

Tout commence avec les communications postales ! Les premières liaisons postales entre la Belgique et l'Angleterre débutent le 8 avril 1815 avec des navires à voiles battant pavillon anglais. Après 1838 et l'inauguration de la ligne de chemin de fer Ostende - Bruxelles, ainsi que celle de Douvres - Londres, en 1841, le gouvernement belge décide d'organiser une liaison belge de navire à vapeur. La loi du 9 juillet 1845 va donc décréter l'organisation d'un service quotidien par l'Etat belge et la

construction de navires à vapeur battant pavillon belge. Ces paquebots assuraient plusieurs départs journaliers en correspondance directe avec les trains de voyageurs tant à Douvres qu'à Ostende.

On combine alors transport postal et transport de voyageurs et, le 5 février 1846 paraissait au *Moniteur belge* l'arrêté réglant le service des bateaux à vapeur Ostende - Douvres. Seulement 11 ans après l'inauguration du premier chemin de fer belge de Bruxelles à Malines (5 mai 1835), s'opéra donc la première liaison ferroviaire belge entre le réseau continental et l'Angleterre. Inutile de préciser que cette liaison eut un rôle important dans l'expansion économique du littoral belge.

## Toute première fois ...

Le premier paquebot, appelé d'abord le *Chemin de fer*, puis plus tard *Diamant*, est livré en 1846 par une firme anglaise. Ce nom lui fut assigné car la Belgique est la première sur le continent à avoir imaginé le développement du chemin de fer comme un réseau. Elle considérait ainsi que ce service de passages maritimes complétait son réseau de voies ferrées.



Lundi 3 mars 1846 vers midi, les personnalités invitées à assister à l'inauguration du *Chemin de Fer* arrivent par train spécial, au départ de Bruxelles. Le lendemain, mardi 4 mars, à sept heures du matin, le *Chemin de Fer* partait pour Douvres. Les passagers ainsi que les invités de la veille y débarquent vers midi. Une première traversée qui prit donc 4h58.

Issu de l'ouvrage de DE BURBURE DE WESEMBEEK A., *Le centenaire de la ligne Ostende-Douvres. 1846-1946. Contribution à l'histoire des relations maritimes anglo-continrentales par paquebots depuis leur origine*, 1950 (Réf. C0018)

## La malle Ostende – Douvres : l'appel au voyage



Affiche "L'appel aux voyages Ostende-Douvres", 1961 (Réf. 2885)

Au départ, le paquebot belge faisait deux voyages par semaine. Au cours de l'année 1846, le nombre de passagers transporté par la ligne Ostende - Douvres va atteindre 12.698.

En 1863, la Belgique va assurer seule le service de quatre traversées quotidiennes !

Plus tard, des bateaux plus grands et plus rapides seront commandés, permettant ainsi d'augmenter le nombre de traversées quotidiennes et de réduire leurs temps de voyage. Ainsi, en 1963, la ligne Ostende - Douvres transportera plus de 1,2 million de voyageurs !

En parallèle à ce développement, tant les chemins de fer britanniques que belges, déployaient des campagnes publicitaire appelant au tourisme culturel ou balnéaire.

## De l'international en gare d'Ostende

En 1894, une liaison appelée **Ostende-Vienne-Express** relie Ostende et Bruxelles à Vienne (Autriche). Durant l'été 1900, une connexion est établie avec l'Orient-Express et la relation s'appelle désormais *Ostende-Vienne-Orient-Express* en assurant la relation Amsterdam - Bucarest par Cologne, Vienne et Budapest.

En 1896, la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* (CIWL) assure la relation Paris - Ostende - Liège - Berlin - St Petersburg, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Ce sera le **Nord-Express**. Le train traversait neuf villes

prussiennes et, via Ostende, le voyageur pouvait rejoindre Londres par la malle de Douvres.

Ce service de train sera à nouveau instauré en 1993 sous le nom **EuroNight**.

Entre 1929 et 1939 circulera l'**Ostende-Cologne Pullman-Express** qui assurait la liaison Londres - Cologne via Ostende en quelque dix heures.

Le **TEE Saphir** a roulé de 1957 à 1979 entre Ostende - Bruxelles - Francfort, via un trajet qui fut précédemment assuré par le *Ostende-Cologne Pullman-Express*. En 1979, le train fut repris dans le réseau InterCity. Le 31 mai 1987 est lancé le réseau EuroCity et le Saphir est remplacé par l'**EC Memling**.



Carte postale du train express Ostende - Vienne (Réf. Z00143)

## Le JetFoil, un atout incontestable pour la ligne



Affiche SNCB / Régie des Transports Maritimes, 1982 (Réf. 7972)

Depuis 1981, en plus des ferries traditionnels, la Régie des Transports Maritimes (RTM) va exploiter également des *Jetfoils* (uniquement pour les passagers). Le *JetFoil*, invention de Boeing, est motorisé par deux turbo-réacteurs et propulsé par jets d'eau.

L'acquisition de cette technologie a permis à la RTM de réduire les temps de traversée de 4 heures à 100 minutes. Ces bateaux étaient populaires auprès des voyageurs ferroviaires en correspondance et un supplément était payable.

## Les années '90 : le début de la fin

Après différentes collaborations (avec *Sealink*, *Townsend-Thoresen*, *P&O*, ... ), la Régie des Transports Maritimes (RTM) changera en 1990 de livrée pour s'appeler désormais *RTM "Oostende-Dover"*. En 1993, elle s'associe avec *Sally Line*, compagnie qui décida de transférer son terminal de Douvres vers le terminal situé au port de Ramsgate. C'est le début de la fin.

## Une chute soudaine : pourquoi ?

L'essentiel de la réponse se trouve dans 2 mots : ***Eurotunnel*** et ***Eurostar***.

En effet, avec l'inauguration en 1994 de l'*Eurotunnel* / *Eurostar*, l'attrait du public pour le voyage vers Londres via la malle Ostende - Douvres faiblit remarquablement. Au point que les compagnies de ferries bradaient leur prix. Au départ, ça marche ! Le prix du voyage en bateau était si bas, quasi gratuit, et dans le même temps, l'*Eurostar*, victime de son succès, était plein et le prix du voyage bien plus cher, que les gens se ruaient sur les ferries.

Puis, petit à petit, les arguments de l'*Eurotunnel* et de l'*Eurostar* gagnaient du terrain. Avec une traversée de 35 minutes en voiture ou en navette-bus via l'*Eurotunnel*, et une traversée de 20 minutes en *Eurostar*, la concurrence pour les ferries était rude.

Par conséquent, les chemins de fer belges proposaient de moins en moins de trains avec correspondance directe pour les départs des paquebots. La publicité de ce voyage « train + bateau » fut aussi abandonnée car la formule ne séduisait plus. Même *Thalys* supprimera son train rapide qui relie Ostende et Paris depuis la fin des années 1990. En effet, très peu de passagers y montaient. Au point qu'il fut même surnommé le "Thalys fantôme".

La belle histoire belge prendra définitivement fin en mars 1997 avec la disparition de l'armateur belge RTM.



Eurostar sur la ligne à grande vitesse 1 (Réf. D0313-12)

Jessica Dalcette  
Février 2021



## Bibliographie succincte

- Articles :** De BEM organiseert het veerbootverkeer. Spornieuws NMBS, n° 5, 1978, p. 10, K710188
- De ferrybootdienst Zeebrugge-Harwich. Spoor (Het) – Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 01-02-1963, p. 11 , K24379
- Le service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich. Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 01-02-1963, p.11, K24380
- La SBA organise le trafic ferry-boat, Informations SNCB, n° 5, 1978, p10, K710305
- NOLLET J. Un rail sur la mer du Nord. Le service des Ferry-Boats entre l'Angleterre et le Continent. *Bulletin Officiel du Touring-Club de Belgique*, n°23, 01-12-1929, p. 358-360, K710068
- ROBIJN H .Het spoor op de Noordzee. De ferry-boat Zeebrugge-Harwich. Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 15-06-1939, p. 13-16, K6778
- ROBIJN H. Le rail sur la mer du Nord. Le ferry-boat Zeebrugge-Harwich, Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 15-06-1939, p.13-16, K6779
- WEBER M. De Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich. Spornieuws NMBS; n° 5, 01-02-1962, p. 12-14, K707395
- WEBER M. Les Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich, Informations SNCB, n° 5, 01-12-1962, p.12-14, K707396
- Livres :** *Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. 1924-1974. 50 Jahre unternehmerischer Tätigkeit.* Brussel : Société Anonyme Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, 1974, 14 p. : ill. C0154
- DE BURBURE DE WESEMBEEK A. Le centenaire de la ligne Ostende-Douvres. 1846-1946. Contribution à l'histoire des relations maritimes anglo-continetales par paquebots depuis leur origine. Anvers : Lloyd anversois, 1950. 164 p. : ill. ; C0018
- DE BURBURE A. Eeuwfeest der Lijn Oostende-Dover 1846-1946. Bijdrage tot de Geschiedenis der anglo-continetale Zeevaartverbindingen per pakketboot vanaf het ontstaan. Bestuur van het Zeewezen, 1946. 171 p. : ill. ; C3549

***Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :***

***Catalogue Bibliothèque : Ferry-Boats, Train-ferry***