

Les TEE

En quelques mots : Les Trans Europ Express sont des trains prestigieux créés en 1957, sous l'impulsion du néerlandais Francis Den Hollander, alors président des chemins de fer de son pays. Ils vont sillonner l'Europe durant 30 ans. Ils sont remplacés en mai 1987 par une nouvelle gamme de trains appelés « Eurocity ». Il est considéré comme le précurseur du train à grande vitesse.



Train automoteur TEE allemand en gare de Bruxelles-Midi (Réf. K01645)

Contexte historique

L'idée de faire circuler des trains de luxes internationaux n'est pas neuve. Georges Nagelmackers avait lui-même créé la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Mais, après la Seconde Guerre mondiale, les grands trains express européens ont de la peine à reprendre l'offre d'avant-guerre : une partie de leur matériel a été détruit durant le conflit et le reste est vétuste. Les trains de la CIWL ont alors perdu de leur superbe. Le train fait pâle figure face aux nouveaux moyens de communication que sont la voiture et surtout l'aviation qui possède de nombreux atouts : rapidité et service soigné à la clientèle.

C'est dans ce climat que den Hollander propose, en 1954, de créer un réseau européen de trains rapides de jour et luxueux reliant les principales villes européennes.

A l'initiative de l'UIC ¹ sept sociétés de chemins de fer, à savoir les chemins de fer français (SNCF), italiens (FS), allemands (DB), néerlandais (NS), suisses (CFF), belges (SNCB) et luxembourgeois (CFL) vont former le pool TEE « Trans Europ Express ».

L'objectif était de développer des liaisons rapides et confortables entre des grands centres industriels, commerciaux et administratifs d'Europe occidentale et sans perte de temps aux frontières pour le changement de locomotives ou l'accomplissement des formalités policières et douanières. Celles devaient s'effectuer si possible durant le voyage.

¹ Union Internationale des Chemins de fer

Pour tenter de parer à la concurrence grandissante de l'avion sur les relations moyennes (300 à 800 km) et de regagner une clientèle de gens aisés, d'hommes d'affaires, diplomates, hauts fonctionnaires et stars qui avaient délaissé le rail, on opte pour des voitures de 1^{re} classe uniquement avec une restauration de qualité.

Les premiers TEE commencent à circuler le 02/06/1957, soit peu de temps après la signature du Traité de Rome du 25/03/1957 instituant la Communauté économique européenne, laquelle précède l'Union européenne.

Les exigences des trains TEE



Voiture-restaurant TEE en 1977 (Réf. Z12660)

Avant la mise en exploitation du réseau TEE, les sept membres fondateurs définissent un certain nombre de caractéristiques minimales pour le matériel qui sera utilisé. Cela concerne la vitesse, la sonorisation intérieure, la ventilation et chauffage, l'éclairage, la restauration à bord, la livraison, le nombre de places offertes, la disposition intérieure, ...

Lors de travaux préparatoires, les réseaux membres vont également résoudre un tas de problèmes souvent compliqués, comme celui de l'unification des taxes, l'organisation des réservations et de l'achat des places, et ce y compris des trains en correspondance les contrôles douaniers, etc.

Le matériel TEE : confort et luxe

La construction des rames TEE était laissée à l'initiative des réseaux participants mais le confort des voyageurs était primordial. Des hôtesses vont faire leur apparition dans certains TEE, en référence aux hôtesses de l'air. Il y en aura sur les TEE néerlandais et suisses et plus tard sur le « Mistral » français. Dans certains TEE de la DB, on pourra même téléphoner dans le train, ce qui était exceptionnel pour l'époque !! Quant à la restauration, le service à sa place est proposé grâce aux cuisines exploitées par la CIWLT.

Les différents types de rames

A partir des données fixées par le pool TEE, cinq réseaux vont construire des automotrices diesel : SNCF, DB, FS, NS et CFF, ces deux dernières s'étant groupées pour réaliser un matériel commun. A l'origine, seul des autorails diesels étaient utilisés car les grands axes ferroviaires européens n'étaient à l'époque pas électrifiés, ou partiellement. Ces autorails, généralement aptes à la vitesse limite de 140 km/h, disposaient pour certains de la climatisation.

En 1961, les chemins de fer suisses lancent en primeur les premières automotrices quadri courant au monde, aptes à fonctionner sans la moindre restriction avec quatre tensions différentes et dont la vitesse pouvait atteindre 160 km/h. Ils seront suivis par d'autres réseaux et dans les années 70, certains TEE français, allemands et italiens atteignent des vitesses pouvant aller jusqu'à 200 km/h.



Train TEE n° 93 'Edelweiss' à quai en gare de Bruxelles-Midi en 1977 (Réf. MZ00732)

Dès 1965 certains trains de prestige, luxueux et confortables, comme le Rheingold allemand ou le Mistral français seront acceptés dans le regroupement TEE et contribueront à mythifier l'appellation.



Autorail VT 08507 de la DB à Bruxelles-Nord en 1955 (Réf. Q0914)

Les voitures



Voiture TEE 151, transformée en 1984 en voiture de 2^e classe. (Réf. 2580)

En 1964, la ligne Bruxelles – Paris est entièrement électrifiée. Les Chemins de fer français, belges et néerlandais conviennent alors de remplacer le matériel automoteur (autorails SNCF et NS-CFF) en service sur la relation Paris-Bruxelles-Amsterdam.

Ils vont utiliser des locomotives électriques polycourant tractant des voitures inox du type « Paris-Bruxelles-Amsterdam (PBA) » sur les TEE exploités de cette relation.

Lors de leurs premiers tours de roue en 1964, les nouvelles voitures inox marquent les esprits avec leurs reflets argentés qui rappellent les jets et certains trains nord-américains. Les nervures longitudinales de la carrosserie contribuent à une irrésistible impression de vitesse et de légèreté. Appliqué à une série de produits de la vie moderne, comme l'électroménager, l'inox incarne le rêve de confort des Européens vécu à travers les magazines de mode, la publicité, le cinéma. Ces voitures Inox vont remplacer les premières voitures du TEE aux sages couleurs rouge et crème.

Le succès de ce matériel est immédiat !

Sept de ces voitures sont immatriculées à la SNCB. Elles sont reprises sous le vocable de type « Mistral » et diffèrent du type original « Paris-Bruxelles-Amsterdam » par les seuls bogies et la hauteur des fenêtres.

Elles offrent 46 places assises de première classe. Le couloir central de ces voitures permet de servir les repas à la place même du voyageur.

Apogée...et le déclin

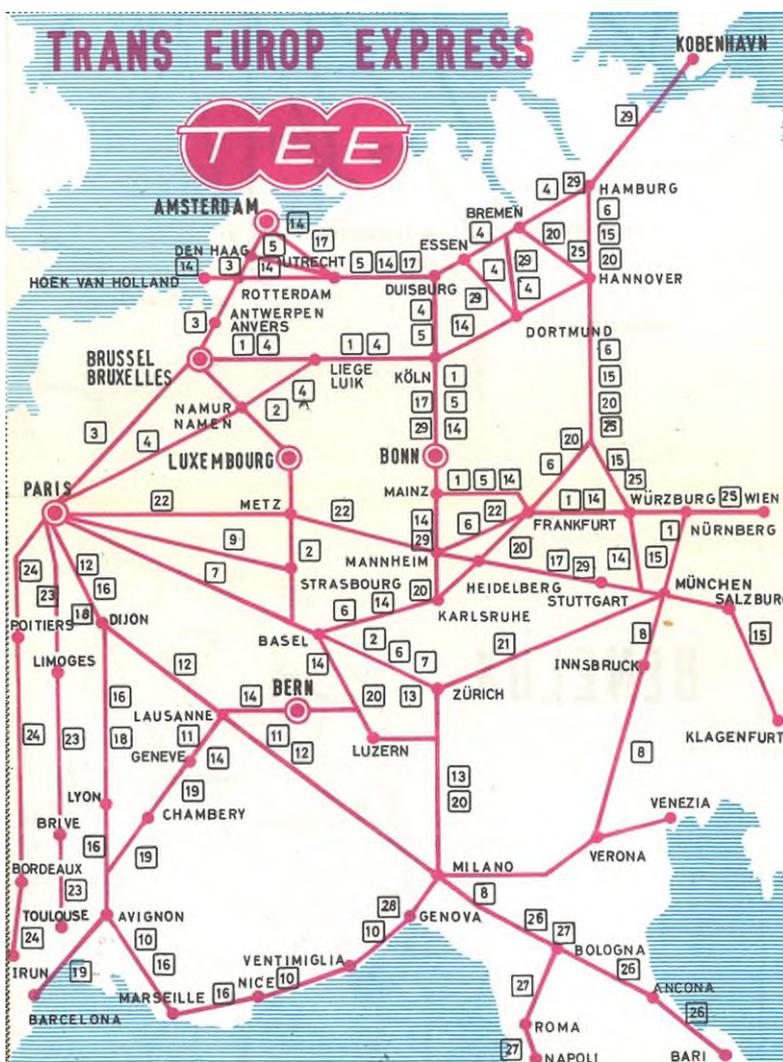
Le service de l'hiver 1974-1975 présente l'offre la plus développée avec près de 200 villes du continent européen reliées au réseau TEE. Mais le déclin s'amorce déjà avec le premier choc pétrolier de 1973.²

Celui-ci entraîne une récession économique qui presse les réseaux à réaliser des économies, par la suppression ou la banalisation des services les moins rentables. S'y ajoutent la concurrence et le développement du réseau routier et du secteur aérien.

Vers le milieu des années 70, le nombre de passagers sur les relations TEE commence à chuter fortement. L'utilisation de trains de prestige onéreux pour lesquels il faut payer un supplément spécial TEE en plus du prix du billet de première classe, est considérée comme un concept dépassé.

En effet, les voitures de seconde classe les plus récentes offrent pratiquement le même confort.

L'expérience positive des Britanniques (en 1966) et des Allemands (en 1971), montrent la voie à suivre pour mieux remplir les trains. Des express à deux classes avec voitures climatisées et voiture-restaurant, cadencés toutes les deux heures puis par la suite toutes les heures



Relations TEE été 1974. Issu de l'Indicateur des Relations internationales.

² Voir liste des trains du réseau TEE de 1974 en annexe

(1979 en Allemagne). Ces liaisons intérieures, labellisées intercity, vont connaître un réel engouement et peu à peu comporter les deux classes, vu la baisse des fréquentations des IC de 1re classe.

Le deuxième choc pétrolier, en 1979, portera un nouveau coup au réseau : seuls les trains les plus fréquentés demeurent en service. Toutefois, un dernier TEE est créé, le Jules Verne, Paris-Nantes, au service d'hiver 1980/81 avec utilisation des voitures Grand Confort aptes à 200 km/h.

Le déclin s'accroît inexorablement dans les années 1980 à 1983.

À la suite de la récession économique et à l'arrivée des InterCity, les TEE vont connaître une véritable hémorragie avec, sur dix ans de 1975 à 1985, la perte d'un tiers de sa clientèle !

À partir du service d'été du 31 mai 1987, les InterCity au parcours international sont convertis en EuroCity (EC). Le 31 mai 1987 marque donc la fin de l'ère TEE après trente années d'existence.

Durant le service d'été de 1993, des TEE circulent à nouveau entre Bruxelles et Paris. Le 17 janvier 1995, trois des quatre TEE sont remplacés par des TGV-Réseau. Le 28 mai 1995, le voile tombe définitivement sur le TEE. Les rames TGV Réseau circulent jusqu'à la mi-1996. C'est alors qu'un nouveau TGV prend le relais : le Thalys.

Le TEE en Belgique

Dès les premières relations, la Belgique est traversée par plusieurs TEE à destination des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Luxembourg, de la Suisse et de la France.

Saphir	1957	Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Aachen – Herbestal – Verviers – Liège – Bruxelles-Nord – Bruxelles-Midi – Gand – Bruges – Oostende.	463,5 km
	1966	Suppression de l'arrêt de Herbestal. Limité à Bruxelles-Midi	
	1975	Arrêt supplémentaire à Bruxelles-Central	
	1979	Fin de circulation	
Edelweiss	1957	Zürich – Bâle – Mulhouse – Strasbourg – Metz – Thionville – Luxembourg – Arlon – Namur – Bruxelles-Nord – Anvers-Est – Roosendaal – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam	902 km
	1965	Arrêt supplémentaire à Bruxelles-QL	
	1974	Zürich – Bâle – Mulhouse – Strasbourg – Metz – Thionville – Luxembourg – Arlon – Namur – Bruxelles-QL – Bruxelles-Nord – Bruxelles-Midi	683 km
	1979	Fin de circulation	
Etoile du nord	1957	Paris-Nord – Bruxelles-Midi – Bruxelles-Nord – Anvers-Est – Roosendaal – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam.	540 km
	1975	L'arrêt Anvers-Est est reporté à Berchem (Anvers).	
	1984	Fin de circulation	
Île de France	1957	Paris – Bruxelles – Anvers-Est – Roosendaal – Rotterdam – Den Haag – Amsterdam.	540 km
	1975	L'arrêt Anvers-Est est reporté à Berchem (Anvers).	
	1984	Paris-Nord – Bruxelles-Midi	309 km

	1987	Fin de circulation	
Oiseau bleu	1957	Paris-Nord – Bruxelles-Midi	309 km
	1958	Arrêt supplémentaire à Saint-Quentin et à Mons	
	1965	Terminus reporté à Bruxelles-Nord	314 km
	1984	Fin de circulation	
Paris-Ruhr	1957	Paris-Nord – Maubeuge - Charleroi - Namur - Liège – Verviers – Aachen - Köln – Düsseldorf – Duisburg - Essen – Bochum – Dortmund	609,5 km
	1959-	Arrêt supplémentaire à Herbestal	
	1966		
	1971	Limité à Düsseldorf	
	1973	Le train prend le nom de Molière .	
Molière	1973	Paris-Nord – Saint-Quentin - Maubeuge - Charleroi - Namur - Liège – Verviers – Aachen - Köln – Düsseldorf	532 km
	1979	Fin de circulation	
Parsifal	1957	Paris-Nord – Maubeuge - Charleroi – Namur - Liège – Verviers – Herbestal – Aachen – Köln – Essen – Dortmund.	609 km
	1979	Fin de circulation	

D'autres TEE vont venir s'ajouter dès 1963.

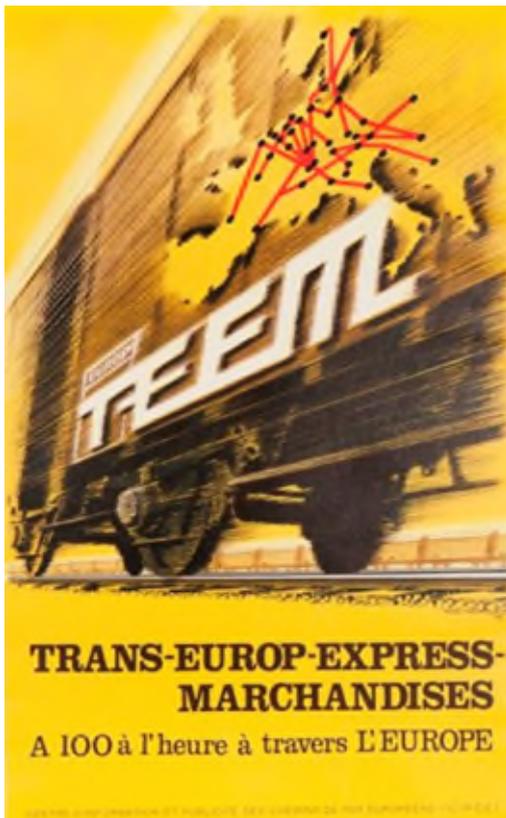
Brabant	1963	Bruxelles-midi – Paris-Nord	309 km
	1984	Fin de circulation	
Diamant	1965	Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln - Aachen – Herbestal – Verviers – Liège – Bruxelles-Nord – Anvers.	386,5 km
	1966	Terminus à Bruxelles-Midi	
	1968	Köln - Aachen – Verviers – Liège – Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi	231 km
	1976	Fin de circulation	
Memling	1974	Paris-Nord – Bruxelles-Midi	309 km
	1984	Fin de circulation	
Rubens	1974	Paris-Nord – Bruxelles-Midi	309 km
	1987	Fin de circulation	

En 1969, les chemins de fer espagnols (RENFE) rejoignent le groupement et des TEE sont mis en service entre Barcelone et Genève.

Au service d'hiver 1974/1975, le réseau atteint son apogée : pas moins de 45 paires de TEE, dont 30 TEE internationaux circulent alors en Europe.

Par la suite, le nombre de TEE va baisser rapidement. Dix ans plus tard, au début du service d'été 1984, il ne subsistait plus que 14 paires de TEE.

Les TEEM



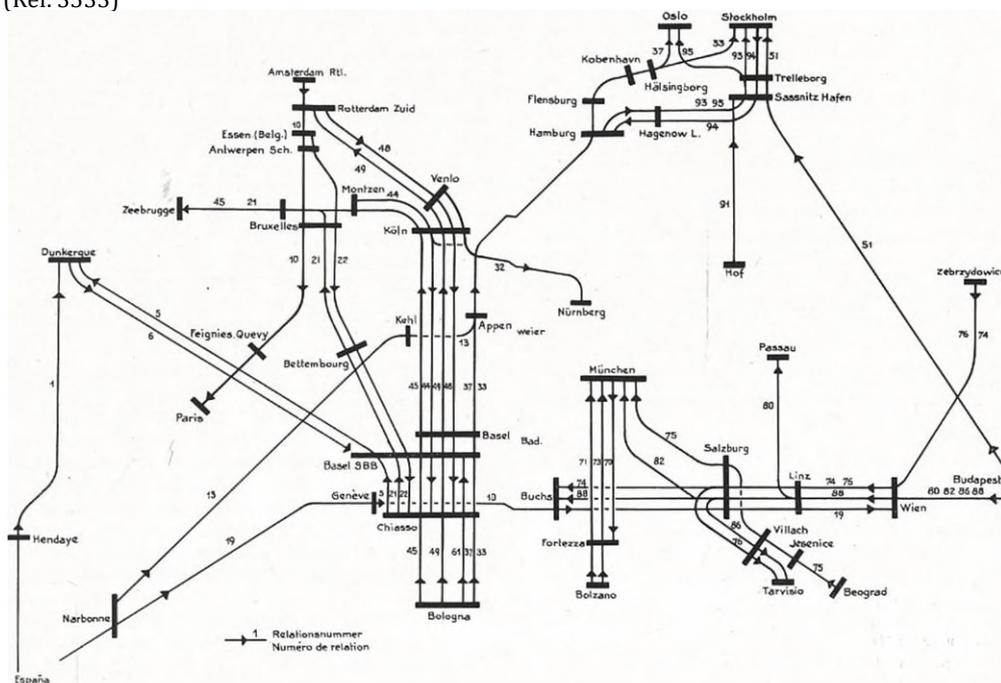
'Trans-Europ-Express-Marchandises A 100 à l'heure à travers l'Europe' (TEEM), 1962 (Réf. 3533)

Face à la concurrence croissante du transport routier international de marchandises, l'UIC propose, en février 1959, la création d'un réseau international de trains de marchandises accélérés désignés par le signe TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises), par analogie avec les TEE, créées pour améliorer le service voyageur.

Ces trains T.E.E.M. devaient, tout comme les TEE, répondre à certaines exigences : vitesse commerciale supérieure à 45 km/h, formalités douanières limitées, parcourir une distance aussi longue que possible en limitant le nombre d'escales, transporter essentiellement des marchandises urgentes, nécessitant un transport rapide ou des marchandises périssables.

Enfin, une publicité en faveur de ce nouveau réseau devra être lancée par chaque Administration et un livret indicateur des horaires « T.E.E.M. » sera publié chaque année à l'occasion du changement de service.

Les wagons incorporés dans ces trains pourront être repérés par une étiquette spéciale portant le sigle T.E.E.M.



Carte du réseau TEEM en 1961. Extrait de l'article paru dans la revue *Transports* en 1961, (Réf. K708217)

Les premiers TEEM circulent dès le 28/05/1961. 20 pays vont adhérer à cette nouvelle organisation.

Dans un premier temps, 18 relations sont envisagées avec 32 trains.

Le succès de ces premiers TEEM incite à leur doublement l'année suivante (1962). Du 30 mai 1965 au 27 mai 1967, circulent 84 TEEM, dont la programmation est devenue bisannuelle.

Mais la vitesse commerciale de 45 km/h n'est pas facile à atteindre, les horaires sont difficiles à respecter et la concurrence routière est de plus en plus forte. Peu à peu, les relations TEEM se limitent aux seules relations offrant des prestations fiables. Il ne faut pas oublier que le train n'est pas un camion et ne peut livrer « de porte à porte ». La compétition entre le rail et la route demeure à armes inégales...

D'année en année, les critères TEEM sont redéfinis mais le dernier indicateur TEEM couvre la période du 29/05/1994-27/05/1996.

Et demain ?

En septembre 2020, l'Allemagne présentait lors d'une conférence des ministres européens des Transports, un projet ambitieux de relance des dessertes ferroviaires transeuropéennes, sous l'appellation TEE 2.0. en s'appuyant sur les formidables possibilités offertes par la grande vitesse ferroviaire. Elle tablait sur la coopération entre les compagnies historiques pour relancer d'ici 2025 un réseau transeuropéen reliant entre-elles de grandes villes européennes par des liaisons de jour et de nuit complémentaires aux lignes internationales déjà existantes.

Le réseau TEE 2.0 totaliserait huit relations de jour et cinq relations de nuit.

L'utilisation des LGV et l'emploi de trains pouvant rouler à 220-230 km/h, voire à 250 km/h comme les trains Talgo, assureraient aux relations de nuit des temps de trajets compétitifs ...

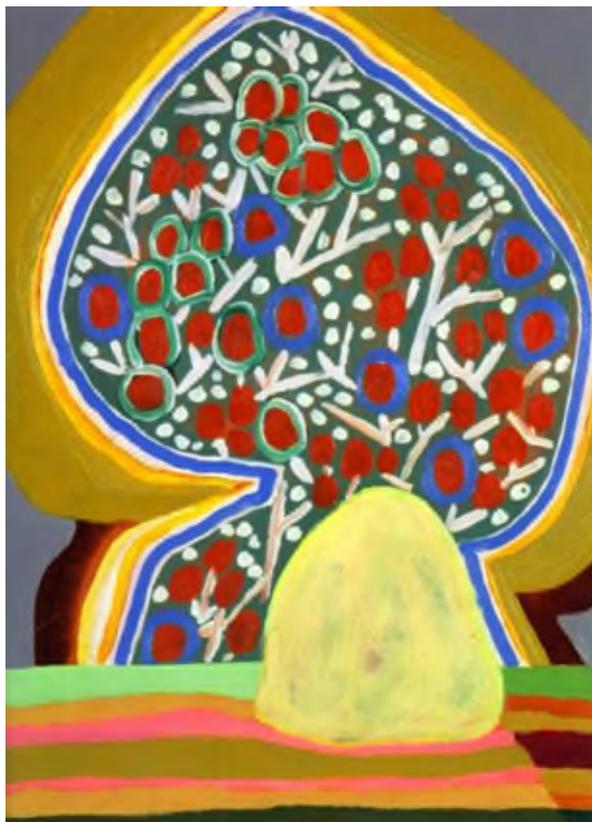
L'art dans les TEE



Composition non figurative de lignes et surfaces en noir et brun sur fond beige, Maurice BOEL, 1963 (Réf. 2322)

Les toiles étaient accrochées dans les voitures de première classe du Trans Europ Express (TEE). Ces toiles font partie de la collection du Patrimoine de la SNCB.

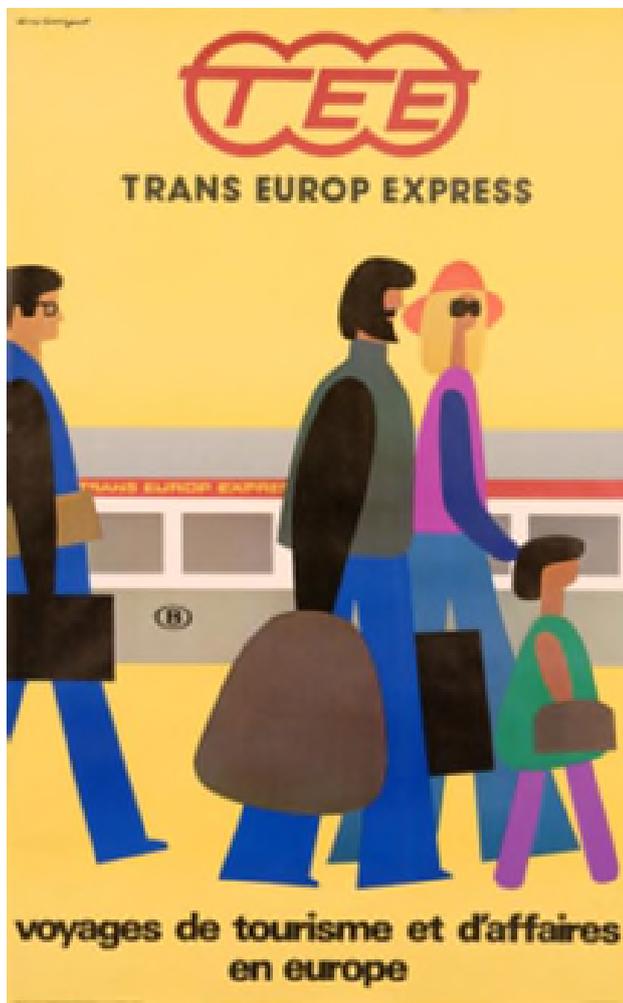
Au début des années 1960, la SNCB a commandé un set de quatre peintures aux artistes suivants : Jules Lismonde, Maurice Boel, Pierre Vlerick, Léon Navez, Jan Cox, Roger Dudant, René Guiette, Marc Mendelson, Luc Peire et Paul Delvaux.



"Dreigend Onweer", Jan Cox, 1964 (Réf. 2482)

TEE et affiches

Durant l'ère des TEE, les compagnies participantes vont assurer d'une part, la publicité pour leur activité TEE propre et, d'autre part, la publicité générale, à tour de rôle. La nationalité des créateurs d'affiche est aussi diverse que celle des trains.



« TEE Trans Europ Express Voyages de tourisme et d'affaires en Europe » (TEE / SNCB), 1973 (Réf. 7026)



« haute qualité Trans Europ Express » (TEE), 1977 (Réf. 6232)

Ces publicités s'adressaient surtout aux hommes d'affaires, aux fonctionnaires et aux hommes politiques et les messages publicitaires définissent par des slogans mémorables ce qu'étaient les priorités des voyageurs de l'époque des TEE : rapidité, élégance et confort dans des liaisons de courte durée entre grandes villes européennes.

En Belgique, les affiches sont non seulement placardées dans les gares mais également le long des grandes artères ; 60.000 dépliants illustrés sont remis aux hommes d'affaires et aux représentants des professions libérales. Outre les publications dans les revues hebdomadaires, des objets publicitaires sont exposés dans les vitrines des agences SNCB. Enfin, un stand de promotion participe aux salons annuels et à l'Exposition universelle de 1958.

La voiture TEE 135 à Train World

Deux voitures, n° 135 et 151, sont sauvegardées par la SNCB au titre de Patrimoine Historique. La 135 est exposée à Train World.

Cette voiture a été construite en 1974. Elle fait partie de la série "Mistral 69" et est fabriquée en inox.

La bande rouge qui traverse tout le haut de la voiture indique qu'il s'agit d'une voiture de première classe. Elle dispose d'un compartiment fumeurs et d'un compartiment non-fumeurs. La voiture faisait partie du Trans Europ Express (TEE) Paris-Bruxelles-Amsterdam. La voiture TEE 151 est également fabriquée en inox. A l'origine, il s'agissait d'une voiture de première classe, mais en 1984, elle fut transformée en voiture de deuxième classe par la SNCF, ce que l'on peut constater par la bande verte qui parcourt l'ensemble de la voiture.

Elle dispose d'un compartiment fumeurs et d'un compartiment non-fumeurs. La voiture faisait partie du Trans Europ Express (TEE) Paris-Bruxelles-Amsterdam.



Intérieur de la voiture TEE exposée dans le hall 4 à Train World
(Réf. D4093-22)

Catherine Walravens
Juin 2023

Bibliographie succincte

- Articles :** DELIE, M. 60 ans de TEE, *Journal du Chemin de fer*, n°217, 06-07-2017, p.16-21, K704086
DELIE, M. 60 jaar de TEE, *Spoorweg Journaal*, n° 217, 06-07-2017, p.16-21, K704087
La fabuleuse aventure du Trans Europ Express, *Dernière Heure (La)*, 18-02-2016, J705541
FORET, P. Le matériel remorqué des Trans Europ Express Paris - Bruxelles - Amsterdam, *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, 01-01-1964, p. 109-136, K21769
Les voitures TEE inox hier et aujourd'hui, *En Lignes*, 01-06-2006, p. 12-22, K39740
De roestvrije TEE rijtuigen vroeger en nu, *Op de baan*, 01-06-2006, p. 12-22, K39741
MONTJOBAQUES B. Les "Trans Europ Express" dans le Benelux, *Journal du Chemin de fer*, n°158, 07-08-2007, p.32-55, K41183
MONTJOBAQUES B. Les "Trans Europ Express" dans le Benelux (2), *Journal du Chemin de fer*, n°157, 05-06-2007, p.28-49, K40960
MONTJOBAQUES B. De "Trans Europ Express" treinen in de Benelux, *Spoorweg Journaal*, n°157, 05-005-2007, p.32-55, K40961
MONTJOBAQUES B. De gesleepte 'Trans Europ Express' -treinen in de Benelux (2), *Spoorweg Journaal*, n°158, 07-08-2007, p. 32-55, K41184
Le Trans-Europ-Express a vingt ans., *Informations SNCB*, n°4, 01-09-1977, p.3, K708593
Le Réseau international de trains de marchandises "Trans-Europ-Express-Marchandises" (TEEM), *Revue générale des Chemins de fer*, Vol. LXXX, n°6, 06-1961, p.369-370, K712602
DUVAL A. Les Trans-Europ-Express sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam, *Histoire, Europe et relations internationales*, n°1, 01-2022, p. 179-181, K714488
NIEUWENHUIS G. Trans Europ Express voor goederen, *Railhobby*, n° 12, 01-12-2009, p. 50-53, K326467
- Livres :** *TEE. Il y a 50 ans. Du 3 au 11 novembre 2007. Gare de Bruxelles-Nord. Musée des chemins de fer*, Bruxelles : B-Holding, 2007, 15 p., C6271
TEE. 50 jaar geleden. Van 3 tot 11 november 2007. Station Brussel-Noord. Spoorwegmuseum, Brussel : B-Holding, 2007, 15 p., C6272
MARGANNE, R. *Adieu TEE. 1er juin 1996*, Liège : GTF Editions asbl, 1996, 39 p., A24646
TEE. Il y a 50 ans. Du 3 au 11 novembre 2007. Gare de Bruxelles-Nord. Musée des chemins de fer, Bruxelles : B-Holding, 2007, 15 p., C6271
MALASPINA J.P. MERTENS M. *TEE. La légende des TRANS-EUROP-EXPRESS*, Paris : LR Presse Loco Revue, 2007, 411 p. C702245

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

Catalogue Bibliothèque : TEE, TEEM

Objets de musée : TEE, TEEM