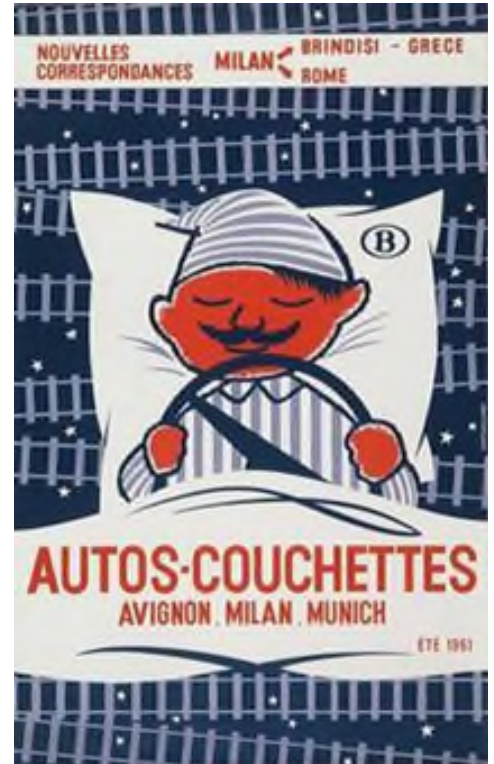


Les TAA ou Trains Autos Accompagnées

En bref :

L'Auto-Express de nuit, connu aussi sous le nom de Train Autos-Couchettes, trains-autos ou Autos-Trains, desservait plusieurs destinations touristiques à l'étranger. ils sont désignés en langage administratif sous le nom de Trains Autos Accompagnées (TAA). Les TAA ont roulé entre 1956 et 2003.



Affiche de la SNCB présentant les nouvelles liaisons des Autos-couchettes, été 1961" (SNCB) (Réf. 3310)

Historique

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la SNCB s'attaque au chantier colossal de la reconstruction. Les années 50 marquent ainsi le début d'une ère de modernisation intensive. Cependant, le rail fait face à la montée en puissance de l'automobile : désormais accessible à tous, elle incarne le nouveau symbole de réussite sociale.

Devant cette hégémonie de la voiture et l'érosion de ses parts de marché, la SNCB réagit. En décembre 1955, elle mise sur l'innovation et dévoile sa riposte à la presse : *l'Auto-Couchette-Express*.

« Du 30 juin au 1er septembre 1956, un train spécial transportera les automobilistes avec leur auto, en un trajet de nuit entre Ostende et Munich les mercredis et samedis à l'aller, les vendredis et dimanches au retour. »

“Les voitures seront placées dans des wagons fermés spécialement aménagés et conçus pour de grandes vitesses. Lors du chargement; ces wagons sont réunis bout à bout par des ponts.”

“ En principe, 5 wagons viendront d'Ostende où ils assureront la correspondance du car-ferry de la ligne Ostende- Douvres, tandis que 5 autres seront accrochés à Schaerbeek.

Des wagons-lits et couchettes compléteront le convoi et permettront aux automobilistes d'arriver frais et dispos à destination, sans avoir perdu une minute de leurs précieuses vacances.”

La SNCB n'est pas la première société ferroviaire à proposer une combinaison train-auto. Le Royaume-Unis et l'Allemagne avaient déjà ouvert la voie dans ce domaine.

En octobre 1956, des pourparlers sont en cours avec la SNCF afin d'établir une relation Bruxelles-Lyon en TAA. Ce qui sera confirmé par l'indicateur officiel SNCB été 1957 où on peut lire :

Auto-Nacht-Expres	Auto-Couchette-Express
De « Auto-nacht-expres » is de speciale trein die tijdens de zomer 1956, voor het eerst op het vasteland, reizigers met hun wagen vervoerde van Oostende of Brussel naar München en omgekeerd. Deze trein heeft een enorm succes gekend, immers, hij bespaart de automobilist de zenuwslopende vermoeienis van een lange heen- en terugreis en verlengt bovendien zijn kostbaar verlof met verscheidene dagen. Van einde Juni tot einde Augustus kunt U thans uw wagen ook meenemen naar Oostenrijk en Frankrijk. De nieuwe dienst is als volgt georganiseerd : Zaterdag : Oostende - Brussel - München ; Dinsdag : Oostende - Brussel - München - Innsbruck ; Vrijdag : Schaerbeek - Lyon. De dienstregeling van deze treinen vindt u op blz 79 (rose bladen).	L'auto-couchette-express est le train spécial qui, pendant l'été 1956, a transporté, pour la première fois sur le continent, des voyageurs avec leur voiture d'Ostende ou de Bruxelles à Munich et vice-versa. Ce train a obtenu un grand succès. Il épargne en effet à l'automobiliste la fatigue d'un long trajet aller-retour et lui fait gagner un temps précieux pour des vacances souvent trop brèves. De fin juin à fin août, votre voiture pourra également vous accompagner en train vers l'Autriche et la France. Ce nouveau service est organisé comme suit : Samedi : Ostende - Bruxelles - Munich ; Mardi : Ostende - Bruxelles - Munich - Innsbruck ; Vendredi : Schaerbeek - Lyon. Les horaires figurent à la page 79 (feuilles roses).
Laden. In het vertrekstation wordt, de auto van de laadheffing, dit zoals in een garage, in speciaal toegeruste wagons gereden; de automobilist en diegenen die hem vergezellen, nemen plaats in de slaap- of ligwagons van dezelfde trein.	Chargement. A la gare de départ l'auto roule comme au garage de la rampe de chargement dans des wagons spécialement équipés et l'automobiliste ainsi que sa famille rejoignent leur lit ou leur couchette dans le même train.
Bagage. De bagage in de auto wordt kosteloos vervoerd evenwel onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar.	Bagages. Les bagages enfermés dans les autos sont transportés gratuitement mais sous la responsabilité de leur propriétaire.
Tolformaliteiten. De tolformaliteiten zijn beperkt tot een tolverklaring op een formulier dat aan de automobilisten door het station of het agentschap waar zij hun kaartjes nemen, afgeleverd wordt.	Douane. Quant aux formalités douanières, elles sont limitées à une déclaration en douane, sur formulaire délivré à cette fin par la gare ou l'agence qui émet les billets.

“L'auto-couchette-express est le train spécial qui, pendant l'été 1956, a transporté, pour la première fois sur le continent, des voyageurs avec leur voiture d'Ostende ou de Bruxelles à Munich et vice-versa.

Ce train a obtenu un grand succès. Il épargne en effet à l'automobiliste la fatigue d'un long trajet aller-retour et lui fait gagner un temps précieux pour des vacances souvent trop brèves.

De fin juin à fin août, votre voiture pourra également vous accompagner en train vers l'Autriche et la France. Ce nouveau service est organisé comme suit : Samedi : Ostende - Bruxelles - Munich ; Mardi : Ostende - Bruxelles - Munich - Innsbruck ; Vendredi : Schaerbeek-Lyon. »

Portée par un succès grandissant, l'offre se déploie rapidement vers de nouvelles destinations pour satisfaire un public conquis. Le principe est simple : on embarque avec son propre véhicule dans le même train de nuit que celui qui nous emmène en vacances.

Indicateur SNCB 1957

Ces trains, composés de voitures-lits, de voitures-couchettes et de wagons-porte-autos permettent le chargement des autos en enfilade. Le tout est capable de rouler à 120km/h, plus tard à 160km/h. Deux terminaux sont aménagés : en gare d'Ostende et de Schaerbeek.

Et si le matériel voyageurs reste classique, il bénéficie d'un confort nettement amélioré.

Extension du réseau TAA

Le succès est immédiat : 438 véhicules sont acheminés dès la première année. Fort de ce lancement réussi, le réseau des *Autos-Couchettes-Express* s'étend rapidement au départ d'Ostende et de Schaerbeek.

Le 30 juin 1960, un nouveau terminal voit le jour à Liège-Bressoux, ciblant stratégiquement les voyageurs de l'Est de la Belgique et des régions frontalières allemandes.

Grâce à sa position centrale, Schaerbeek s'impose comme la plaque tournante du service en Belgique. Toutefois, malgré une réussite qui se confirme année après année (comme l'illustre le tableau ci-

dessous), l'élan de la SNCB se heurte fréquemment aux réticences de ses partenaires européens, qui freinent ses projets d'expansion.

En 1963, quelque 30 relations sont exploitées sur le continent et l'ensemble du réseau des trains autos-couchettes couvre alors presque toute l'Europe occidentale.

Verbindingen	Aantal ¹	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
1. Oostende Schaarbeek - München	a. auto's b. reizigers	438 1.164	759 2.203	865 2.573	935 2.814	1.379 3.814	1.615 4.379	1.505 4.217	1.635 4.586	1.581 4.255
2. Oostende Schaarbeek - Milano	a. auto's b. reizigers	— —	— —	417 1.421	1.384 4.295	1.953 5.607	2.339 6.673	3.018 8.704	3.816 10.951	3.341 9.070
3. Nederland Duitsland - Avignon Liège	a. auto's b. reizigers	— —	— —	— —	— —	776 2.058	2.473 6.475	4.071 10.170	3.938 9.970	3.956 10.206
4. Schaarbeek - Avignon	a. auto's b. reizigers	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	810 2.010	1.824 4.656
5. Schaarbeek - Narbonne	a. auto's b. reizigers	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	795 2.258	977 2.705
Totaal :	a. auto's b. reizigers	438 1.164	759 2.203	1.282 3.994	2.319 7.099	4.108 11.479	6.427 17.527	8.594 23.091	10.994 29.775	11.679 30.892

¹ Elke enkele reis (heen of terug) is voor 1 eenheid geteld.

Schéma issu de « Informations SNCB, n°1, 02-1965, p. 10 (BIB_K715633)

En juin 1969, une évolution technique majeure transforme les terminaux de Schaerbeek et de Bressoux : l'installation de rampes mobiles. Remplaçant les anciennes structures fixes en maçonnerie, ces nouveaux équipements permettent désormais de charger les véhicules sur les deux niveaux des fourgons porte-autos de nouvelle génération.

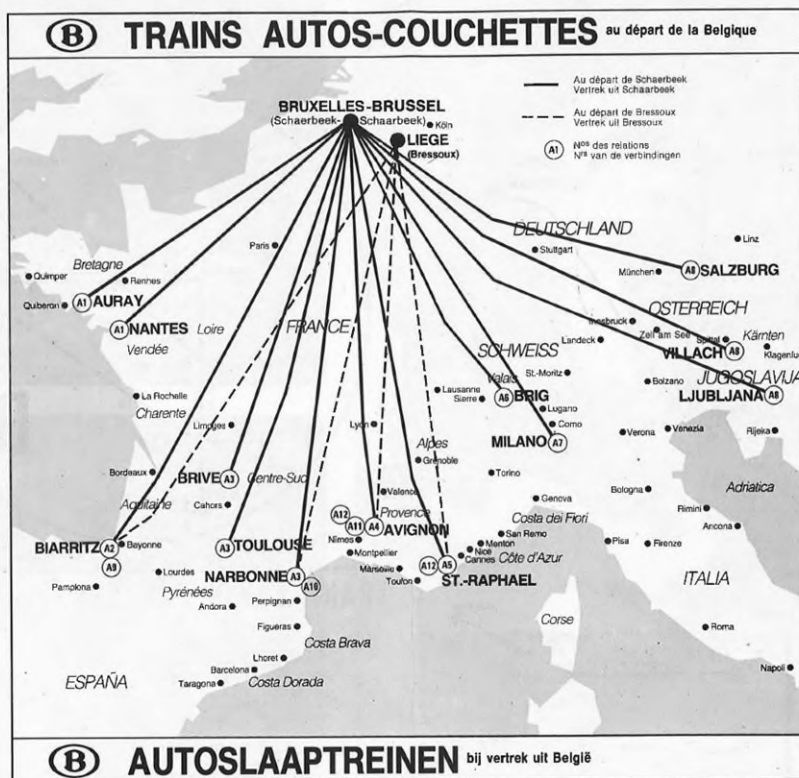
Alors que le service se modernise, le terminal d'Ostende ferme définitivement ses portes juste avant la saison estivale 1974.

Cette même année, l'offre européenne atteint son apogée avec plus de 60 liaisons nocturnes traversant une dizaine de pays, de l'ex-Yougoslavie jusqu'à la Grande-Bretagne.

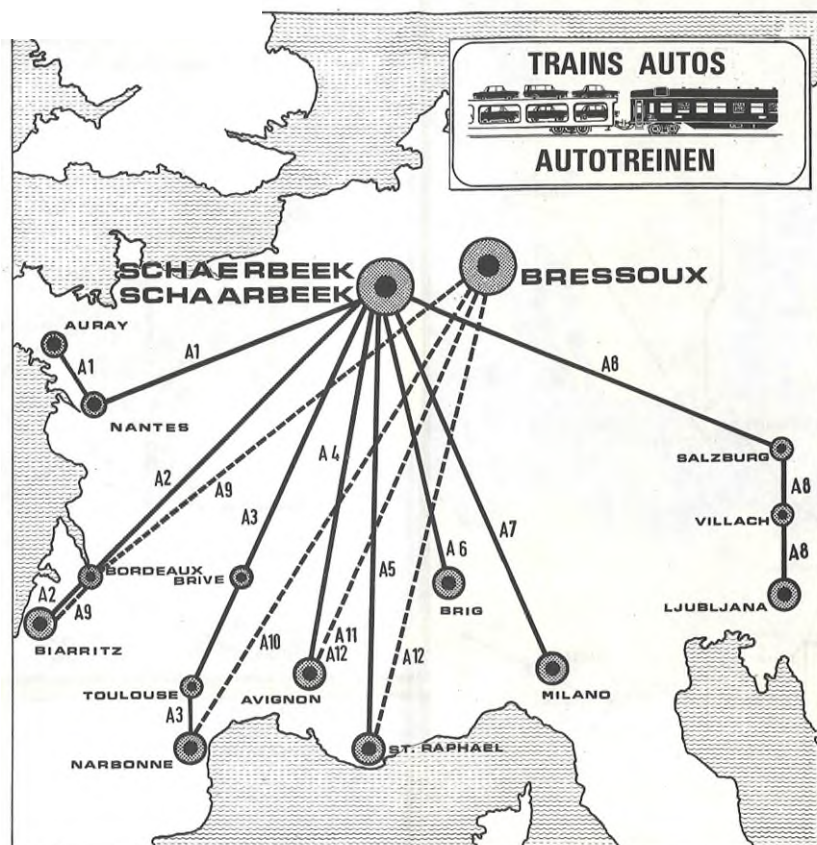


Affiche SNCB-SNCF (Réf. 8013)

En 1979, le service est rebaptisé en *Trains Auto-Couchettes* (TAC). À l'aube des années 1980, l'engouement ne se dément pas, particulièrement pour les liaisons reliant le Benelux au sud de la France, justifiant, en 1982, un accroissement des fréquences vers Avignon et St-Raphaël.



Extrait de l'indicateur international de l'été 1979



Extrait de l'indicateur international de l'été 1985

L'année 1983 est marquée par l'adoption de l'appellation commerciale *Train Autos Accompagnées* (TAA) tout en affichant la dénomination *Trains Autos* dans l'indicateur.

Cependant, dès 1987, la SNCF et la SNCB constatent une érosion de la clientèle.

Après un passage à vide qui entraîne la suppression des liaisons vers la Bretagne, la SNCB revient sur le marché au milieu des années 90 avec une étonnante vigueur.

Nouveau changement de dénomination commerciale en 1990 : on parle désormais de *Trains Autos*.

Depuis l'été 1990, les trains auto-couchettes se sont ouverts aux passagers sans véhicule. Cette mesure vise à optimiser le remplissage des rames en accueillant désormais tous les types de voyageurs. En 1996, une nouvelle identité commerciale voit le jour avec le concept *Auto-Train*. Ce changement fait suite à une saison 1995 catastrophique, plombée par une envolée des tarifs, un matériel roulant vieillissant et une qualité de service en déclin. L'objectif est clair : insuffler un nouvel élan à l'offre grâce à un logo modernisé, une tarification revue et une réelle volonté d'optimiser l'expérience client.



Extrait de l'indicateur international de 2003

Alors que la SNCB et ses partenaires doutent de la rentabilité du modèle *Auto-Train*, des impératifs techniques forcent un changement de stratégie en Belgique.

Pour contourner les difficultés de manœuvre liées au trafic en gare de Schaerbeek, la SNCB aménage une rampe temporaire à Denderleeuw en juin 1997 pour les fourgons porte-autos. Jugé trop vétuste face aux exigences des TAA, le terminal de Schaerbeek est définitivement fermé le 28 mai 2000, transférant l'ensemble de ses activités à Denderleeuw.

Dès lors, la formation de tous les convois est centralisée à Ostende, où la Compagnie des Wagons-Lits dispose des infrastructures nécessaires à l'entretien et à la préparation des voitures.

Le matériel roulant

La rame inaugurale de 1956 se composait de voitures de la SNCB, de la DB ainsi que de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Pour la liaison vers Lyon, on utilisera une voiture de la CIWL ainsi que des voitures SNCF.

En 1960, le train à destination de Munich voit le remplacement de la voiture Snack-bar par une voiture-restaurant !

Les premiers wagons porte-autos sont des wagons fermés reliés entr'eux par des passerelles et des soufflets. Les wagons ouverts à double étages deviendront la norme dès les années 60.

Le matériel voyageurs était assez confortable avec des aménagements divers.

Un défi : l'exploitation

Cependant, la gestion de ces trains posait de réels défis logistiques. En raison du caractère saisonnier de l'activité — limitée à la période estivale — la rentabilisation du matériel constituait un enjeu majeur. Pour y répondre, les wagons porte-autos étaient utilisés le reste de l'année pour le transport de véhicules neufs, palliant ainsi la baisse d'activité des constructeurs durant l'été.

Quelques trains cependant roulaient toute l'année vers St Raphaël.

La complexité de l'exploitation résidait également dans le déséquilibre des flux : le taux d'occupation vers le Sud surpassait largement celui du retour. Si de nombreux voyageurs privilégiaient la rapidité du rail pour rejoindre la Méditerranée, ils préféraient souvent remonter vers le Nord par le « chemin des écoliers », profitant de leur trajet de retour pour faire escale et découvrir les régions traversées.

Le point final

L'extension du réseau autoroutier, le confort accru des voitures modernes et le vieillissement de la clientèle fidèle ont peu à peu scellé le sort du concept, qui n'a pas su se repositionner auprès des familles. Face à ce déclin irrémédiable, les opérateurs ferroviaires ont supprimé leurs services de Trains Auto-Couchettes (TAC) les uns après les autres.

En Belgique, le point final est posé le dimanche 28 septembre 2003 : à 11 h 08, l'arrivée du dernier train en gare de Denderleeuw va mettre un point final à 47 ans d'épopée des trains auto-accompagnés.

Il y aura encore quelques tentatives pour remettre en circulation des trains de nuit au départ de la Belgique comme le Treski mais sans réel succès.

Ce n'est qu'en 2019 qu'un nouveau train de nuit circulera à nouveau en Belgique avec le Nightjet des ÖBB reliant Bruxelles à Vienne.

Un autre opérateur privé proposera des trains de nuit Bruxelles midi – Anvers - Rotterdam – Amsterdam – Berlin dès mai 2023.

Catherine Walravens
Juillet 2026

Bibliographie succincte

- Articles :** VANKEER P. Les trains auto-couchettes, Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 01-04-1964, p.6-9, BIB_K24551
- MONTJOBAQUES B. Les TAC en Belgique, version été 2002, Journal du Chemin de Fer, n° 129, 09-10-2002, p.16-23, BIB_K702515
- MONTJOBAQUES B. Les TAC en Belgique, version été 2002 (2), Journal du Chemin de Fer, n° 130, 11-12 2002, p.18-23, BIB_K36529
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. Histoire : Les Trains-Autos à la SNCB. 1e partie, En Lignes, n° 60, 04-2004, p.10-15, BIB_K37447
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. Les trains-autos à la SNCB - 2e partie, En Lignes, n° 61, 05-2004, p.50-55, BIB_K37428
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. Les trains-autos à la SNCB - 3e partie, En Lignes, n° 62, 08-2004, p.12-17, BIB_K37574
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. Les trains-autos à la SNCB - 4e partie, En Lignes, n° 63, 10-2004, p. 09-17, BIB_K37909
- VAN USSEL M. Schaerbeek : adieu les TAC ! , Journal du Chemin de Fer, n° 16, 05-06 2000, p.4-7, BIB_K33407

- Livres :** 75 années de coopération SNCB et Compagnie des Wagons-Lits. Conférence de presse 5/12/2001, SNCB, Compagnie des wagons-Lits, 2001, BIB_P275

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

Catalogue Bibliothèque : train autos accompagnées

Objets de musée : trains-autos