

TEE

il y a 50 ans



du 3 au 11 novembre 2007

- > gare de Bruxelles-Nord
- > musée des chemins de fer



HOLDING



il y a 50 ans

Le 2 juin 1957, des trains au sigle prestigieux s'élancent au départ de plusieurs pays européens pour relier rapidement et confortablement entre elles plusieurs grandes villes d'Europe, effaçant les frontières d'alors.

Cette innovation ferroviaire majeure a vu le jour dans la même année que la signature du Traité de Rome marquant la naissance de la Communauté Economique Européenne. Elle a largement contribué à l'importance prise par celle-ci dans nos vies quotidiennes.

Ce service prestigieux, jalon fondamental de l'évolution permanente des chemins de fer et très apprécié par une clientèle fort nombreuse conduisit à un véritable réseau transeuropéen, ouvrant la voie vers la grande vitesse.

Cette épopée ferroviaire vous est esquissée dans cette exposition et dans les pages qui suivent.

En voiture et ... bon voyage!



HOLDING

Une collaboration européenne *avant la lettre*

Jusqu'à la première guerre mondiale, le train est le maître incontesté des voyages internationaux. L'avion vient ensuite lui livrer une redoutable concurrence.

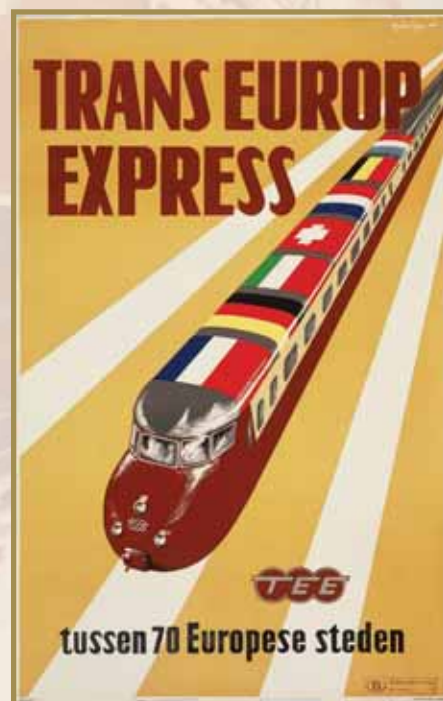
Les voyageurs se montrent sans cesse plus exigeants. En 1954, Franciscus Quirien den Hollander, à l'époque directeur des chemins de fer néerlandais, lance l'idée de faire circuler des trains rapides et particulièrement confortables entre les grandes villes européennes afin de contrer les assauts du trafic aérien et de répondre à la demande des voyageurs.

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) collaborent afin de mettre en oeuvre des liaisons rapides et confortables entre des grands centres industriels, commerciaux et administratifs d'Europe occidentale, ce sans perte de temps aux frontières pour le changement de locomotives ou l'accomplissement des formalités policières et douanières.

Les premiers TEE commencent à circuler le 2 juin 1957, année de la signature du Traité de Rome, qui fut à l'origine de la création de l'actuelle Europe des 27. La Belgique est très bientôt traversée par plusieurs TEE à destination des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Luxembourg, de la Suisse et de la France.



- > Les pays participants font, de concert, de la publicité pour le concept TEE. C'est la raison pour laquelle il est fait appel à des concepteurs présents sur le marché international. Affiche signée Rodrigo en 1958.



Confort et vitesse, ... *un objectif quotidien*

Dès leur entrée en scène, les TEE assument leur statut de trains haut de gamme exclusivement première classe et peuvent se targuer de proposer un service digne de l'homme d'affaires le plus exigeant.

A l'origine, seules des automotrices diesel étaient utilisées car les grands axes ferroviaires européens n'étaient à l'époque pas électrifiés, ou partiellement. Elles offraient un excellent confort de marche et un service de restauration soigné.

Les TEE étaient reconnaissables à leur livrée rouge et crème, au logo TEE et à l'inscription Trans-Europ-Express sur leurs flancs. Au cours de la première phase, ils atteignaient une vitesse maximale de 140 km/h.

En 1961, les chemins de fer suisses lancent en primeur les premières automotrices quadricourant au monde, qui sont aptes à fonctionner sans la moindre restriction avec quatre tensions différentes. Elles ont une vitesse maximale de 160 km/h. Par la suite, d'autres réseaux mettent également en service de luxueuses automotrices électriques. Dans les années 70, certains TEE français, allemands et italiens atteignent des vitesses pouvant aller jusqu'à 200 km/h.

- > A l'origine, les autorails diesel des chemins de fer allemands DB étaient sans conteste les plus confortables de tout le parc des TEE. Ces autorails avaient un énorme nez surplombé d'un imposant poste de conduite rehaussé et reculé.



< Un VT 11.5 à l'arrêt à Bruxelles Nord.

- > Malgré la suppression des autorails en 1964, ce VT 11.5 conservé, vient en Belgique pour le Patrimoine Historique, en 1993.



< Autorail diesel des chemins de fer suisses SBB, probablement sur la ligne Bruxelles – Luxembourg. Les chemins de fer néerlandais NS disposaient de rames identiques.



< Autorail TEE français RGP1 825 en gare de Bruxelles-Nord.

- > La 204.007 belge en tête d'un TEE, passe à Anvers-Schijnpoort.



L'axe Paris – Bruxelles – Amsterdam

Deux trains TEE sont mis en service en 1957 sur l'axe Paris – Bruxelles – Amsterdam: l'Ile de France et l'Etoile du Nord, qui effectuent des arrêts intermédiaires à Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Anvers-Est, Roosendaal, Rotterdam et Den Haag HS. Entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi, ces deux TEE sont rejoints par l'Oiseau Bleu. Il est ainsi possible de faire l'aller et retour en 1 jour, avec un séjour de 10 heures à Paris.

Sur cet axe, l'horaire est longtemps resté relativement stable. Dans le cadre de l'exposition universelle de 1958, la relation Etoile du Nord est temporairement dédoublée. En 1963, un nouveau TEE est mis en place entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord, le Brabant.

Les premières voitures TEE font leur apparition durant l'été 1964. Ces voitures franco-belges en "inox" attirent tous les regards grâce à leur caisse en acier inoxydable, dont le haut est parcouru par un bandeau rouge portant l'inscription Trans Europ Express en lettres dorées. Le public leur réserve un accueil très chaleureux.

L'utilisation de locomotives électriques polycourant a permis de ramener à 2h30 le temps de parcours entre Paris et Bruxelles. Le nombre de passagers grimpe en flèche. Afin de faire à face à l'accroissement de la demande, deux trains supplémentaires sont prévus les jours de semaine entre Paris et Bruxelles, à partir du 30 septembre 1974.



> Les voitures inox furent construites dans cinq versions différentes : voitures à couloir central, voitures à compartiments, voitures-restaurant, voitures avec bar et voitures avec générateur et fourgon.



▲ Les locomotives françaises CC 40.100 ont fait les beaux jours des TEE, spécialement sur l'axe Bruxelles – Paris, ensemble avec les locomotives belges des séries 15, 16 et 18.

Le TEE ne pouvait être absent de l'Expo 58. Vue sur la "Gare Internationale" où les différents réseaux ferroviaires exposaient un éventail impressionnant de matériel roulant.



< Confort et service à bord. Dans les voitures à couloir central, les repas étaient servis à la place même du voyageur.



Du TEE au TGV en passant par l'EuroCity

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.

Le 31 mai 1987 voit le lancement du réseau EuroCity, qui propose des trains internationaux de qualité également accessibles aux voyageurs de seconde classe. Cela marque la fin provisoire de l'ère TEE.

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: Thalys.



< La HLE 1501 prend le départ du dernier voyage en TEE entre Paris-Nord et Bruxelles.



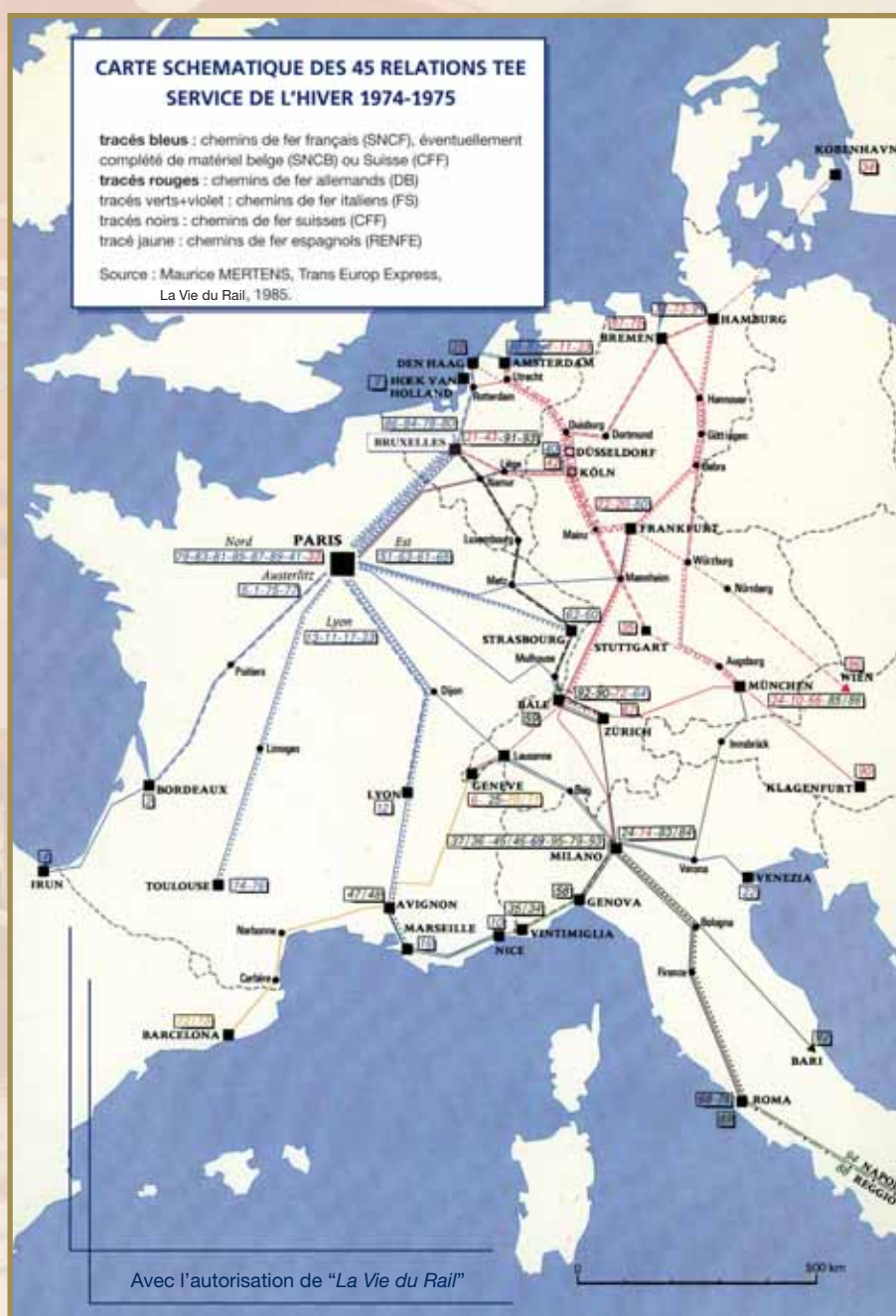
> Un Thalys sur la ligne à grande vitesse entre Hal et la frontière française.

Un réseau pour l'Europe

Les dix premières relations TEE ont vu le jour le 2 juin 1957. Outre l'axe Paris – Bruxelles – Amsterdam, il existait également des liaisons entre Paris et Dortmund (Paris-Ruhr), Paris et Zurich (Arbalète), Ostende et Dortmund (Saphir), Amsterdam et Zurich (Edelweiss), Amsterdam et Francfort (Rhein-Main), Hamburg et Zurich (Helvetia) et entre Lyon et Milan (Mont-Cenis).

Au cours des années suivantes, le réseau TEE connaît une belle extension. En 1969, les chemins de fer espagnols (RENFE) deviennent aussi membres du groupement et des TEE sont mis en service entre Barcelone et Genève.

Le réseau TEE a connu son apogée durant le service d'hiver 1974-1975, avec pas moins de 45 TEE en service.



Rétrospective sur le matériel TEE

La SNCB n'a jamais détenu d'autorails TEE. Pour les trains TEE avec du matériel remorqué, elle utilisa diverses locomotives électriques et diesel, et des voitures en inox.

Durant le week-end des 3 et 4 novembre, ce matériel sera exposé sur la voie 1 de la gare de Bruxelles-Nord.

LOCOMOTIVE ELECTRIQUE TYPE 150 - SERIE 15

Construites à cinq exemplaires en 1962, ces machines tricourant de 3.780 CV sont alors aptes à circuler sur les réseaux belge, néerlandais et français (3.000 et 1.500 Volts courant continu et 25.000 Volts courant alternatif).

Elles sont présentes sur l'axe Bruxelles – Paris lors la mise en service de la traction électrique. Dès l'apparition en 1964 des rames tractées TEE du type Paris-Bruxelles-Amsterdam, elles se partagent les services avec les quatre premières locomotives des chemins de fer français (SNCF) quadricourant du type CC 40.100, dont « notre » série 18 est dérivée.

D'autres locomotives électriques sont progressivement introduites pour les services internationaux et TEE, la série 15 est alors essentiellement utilisée sur les axes Bruxelles – Amsterdam et Liège – Namur – Paris-Nord.

Dès l'arrivée du TGV, ces machines, toujours vaillantes, sont utilisées sur la ligne 42 (Liège – Rivage – Gouvy) électrifiée en 25.000 Volts alternatif entre Rivage, Gouvy et le réseau luxembourgeois.

- ▼ La HLE 1501 prend le départ du dernier voyage en TEE entre Paris-Nord et Bruxelles.



LOCOMOTIVE ELECTRIQUE TYPE 160 – SERIE 16

Construites à huit exemplaires en 1966, ces machines quadricourant de 3.780 CV sont, à l'époque, aptes à circuler sur les réseaux belge, néerlandais, français et allemand (3.000 et 1.500 Volts en courant continu et 25.000 et 15.000 Volts en courant alternatif).

Elles sont principalement engagées sur la relation Ostende – Bruxelles – Liège-Guillemins – Cologne. Il n'est cependant pas rare de retrouver une série 16 en tête d'un Bruxelles-Midi – Paris-Nord ou d'un Liège-Guillemins – Namur – Paris-Nord.

Dans le milieu des années 1970, elles assurent, pour le compte de Railtour, la remorque du « Freccia del sol », à destination de Spiez en suisse.

Depuis la mise en exploitation des Thalys vers l'Allemagne, la série 16 ne remorque plus que quelques trains de pointe sur les relations Ostende – Schaerbeek et Bruxelles-Midi – Welkenraedt.



LOCOMOTIVE ELECTRIQUE SERIE 18

Construites à six exemplaires en 1973, ces machines quadricourant ont une puissance de 6.052 CV.

Elles sont aptes à circuler sur les réseaux belge, néerlandais, français et allemand. Cette locomotive est une version améliorée de la CC 40.100 des chemins de fer français (SNCF)

Vu sa puissance élevée, la série 18 remorque les trains internationaux lourds, aussi bien sur les relations vers l'Allemagne que vers la France, à partir de Bruxelles-Midi ou de Liège-Guillemins.

Dans le milieu des années 1970, elles assurent quelquefois la traction du train « Camino Azul » de l'agence de voyage Raitour jusque Lyon.

C'est une des locomotives de la série 18 qui détient le record de vitesse sur une ligne classique de la SNCB (213 km/h en 1992).

Cette série de locomotives a été mise hors service lors de la suppression des trains internationaux classiques.

L'association privée « Patrimoine Ferroviaire et Tourisme » sauvegarde la 1805.



LOCOMOTIVE DIESEL A TRANSMISSION ELECTRIQUE TYPE 200 – SERIE 51

Nonante-trois exemplaires de ce type de locomotives diesel sont construits entre 1961 et 1963. La puissance utile à la traction est de 1.557 CV et sa vitesse maximale à l'origine est de 120 km/h.

Par manque de locomotives électriques pouvant circuler sur tout le réseaux néerlandais, six d'entre elles ont été modifiées pour relever leur vitesse à 140 km/h. Elles assurent la remorque des trains internationaux sur la relation Bruxelles – Amsterdam et, jusqu'au début des années 1970, les TEE sur ce même axe.

La série 51 est maintenant complètement amortie. La 5166 est cependant sauvegardée par la SNCB Holding au titre de Patrimoine Historique.

LOCOMOTIVE DIESEL A TRANSMISSION ELECTRIQUE TYPE 204 – SERIE 54

En 1954-1955, la SNCB introduit les premières locomotives diesel de ligne à transmission électrique.

Les locomotives du type 202 – 203 ont été équipées de moteurs américains GM (General Motor) et dotées d'un « gros nez » américain.

Les excellents résultats obtenus avec ces locomotives ont permis la transformation de quatre locomotives du type 202 pour circuler à la vitesse maximale de 140 km/h, tandis que quatre locomotives supplémentaires ont été construites en 1956-1957. Ce matériel est alors désigné sous le vocable de type 204 et est engagé à partir de 1958 sur les premiers trains internationaux entre Bruxelles et Paris, sans changement de machine à la frontière.

L'électrification de la relation Bruxelles – Paris écartera ces locomotives de cet axe, bien que durant quelques années encore, divers services sont assurés par celles-ci entre Bruxelles et Cologne et, jusqu'au milieu des années 1960, elles remorquaient les TEE Bruxelles – Amsterdam

Elles sont ensuite transférées vers Namur où elles assurent la traction des trains de voyageurs, dont les internationaux transitant par Namur et Liège. Dès le début des années 1970, elles assurent la traction des TEE Paris – Namur – Allemagne

La série 54 n'est plus utilisée en service commercial. La 5404 est cependant sauvegardée par la SNCB Holding au titre de Patrimoine Historique.

▼ TYPE 200 – SERIE 51



TYPE 204 – SERIE 54 ▼



VOITURE INOX TEE A8tu TYPE 'MISTRAL'

En 1964, la ligne Bruxelles – Paris est entièrement électrifiée. C'est cette même année que conjointement la SNCF (chemins de fer français) et la SNCB remplacent le matériel automoteur (autorails SNCF et NS-CFF) par les voitures inox du type « Paris-Bruxelles-Amsterdam (PBA)» sur les TEE exploités de cette relation.

Le succès de ce matériel est tel que pour permettre l'augmentation de capacité et le nombre de relations, des véhicules supplémentaires sont mis en service en 1974.

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.

Au milieu des années 1990, les TEE et autres EC disparaissent à la faveur du Thalys.

En 1996, les dernières de ces voitures, d'une qualité sans pareille, sont mises hors service.

La voiture n° 135 est cependant sauvegardée par la SNCB Holding au titre de Patrimoine Historique.



VOITURE INOX TEE B9½tu TYPE 'PARIS – BRUXELLES – AMSTERDAM (PBA)'

Le 31 mai 1987, le réseau EuroCity, composé de trains internationaux de qualité, voit le jour. Les voyageurs ont désormais le choix entre des voitures de première ou de seconde classe.

Pour garantir une utilisation maximale du matériel, les onze voitures A8tu de 1964 de la SNCB sont transformées en voitures de seconde classe

Les trains dans lesquels ce matériel est engagé, n'a cependant plus le standing TEE, mais est repris comme train EuroCity (EC).

L'aménagement de deuxième classe offre 76 places assises.

Les dernières de ces voitures sont mises hors service en 1995.

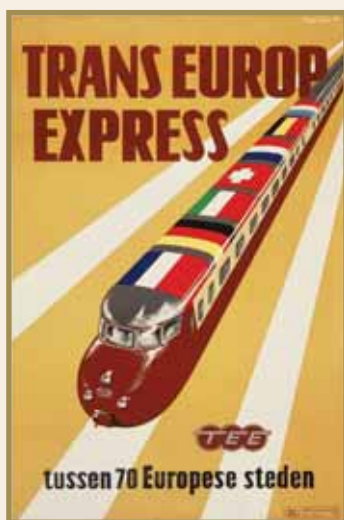
La voiture n° 151 est cependant sauvegardée par la SNCB Holding au titre de Patrimoine Historique.



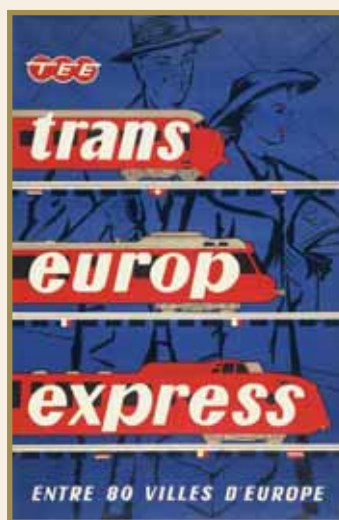
La publicité, elle aussi, est internationale

Les réseaux participants faisaient de la publicité, de concert, pour le concept du TEE. C'est la raison pour laquelle il est fait appel à des concepteurs à l'échelon international.

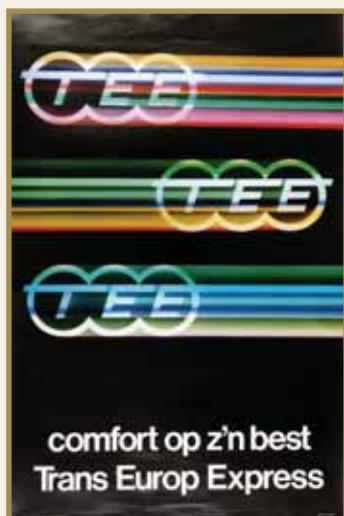
- ✓ Trans Europ Express
tussen 70 Europese steden
RODRIGO, 1958



- ✓ Trans Europ Express
entre 80 villes d'Europe
Jan DE HAAN, 1960



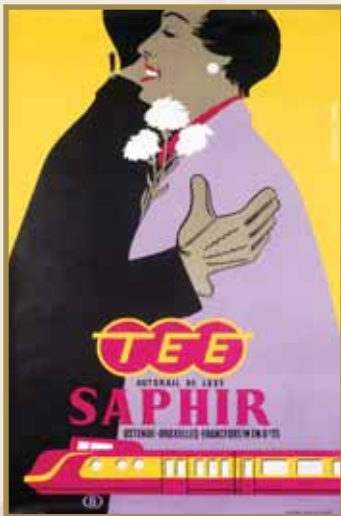
- ✓ Comfort op z'n best.
Trans Europ Express
1973



- ✓ Trans Europ Express.
Voyages de tourisme et
d'affaires en Europe
Guy GEORGET, 1978



Chaque société ferroviaire promouvait aussi ses propres liaisons en toute indépendance.



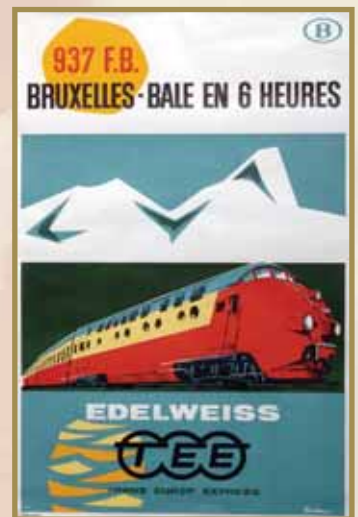
< TEE Saphir. Autorail de luxe.
Ostende-Bruxelles-
Frankfort/M en 6h25
Gaston BOGAERT
(Capouillard), 1959



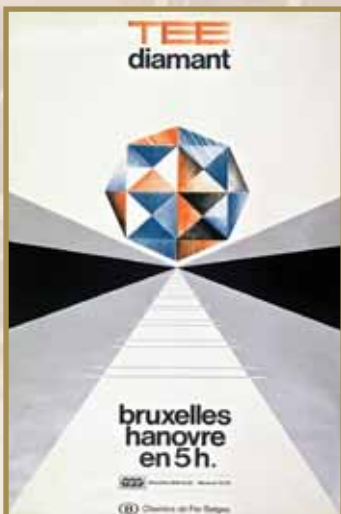
TEE Saphir. Brussel /
Frankfort in 5u. >



< Parsifal. Luik-Hamburg in 6u.
Armand MOUSSIAUX
(Arthal), 1962



TEE Edelweiss. >
Bruxelles-Bâle en 6 heures
Paul FUNKEN, 1962



< TEE diamant.
Bruxelles-Hannovre en 5h.
Louis STRYCKMAN, 1970



Een trein met naam >
naar Parijs of Keulen.
TEE Molière
Marwell, 1975



HOLDING