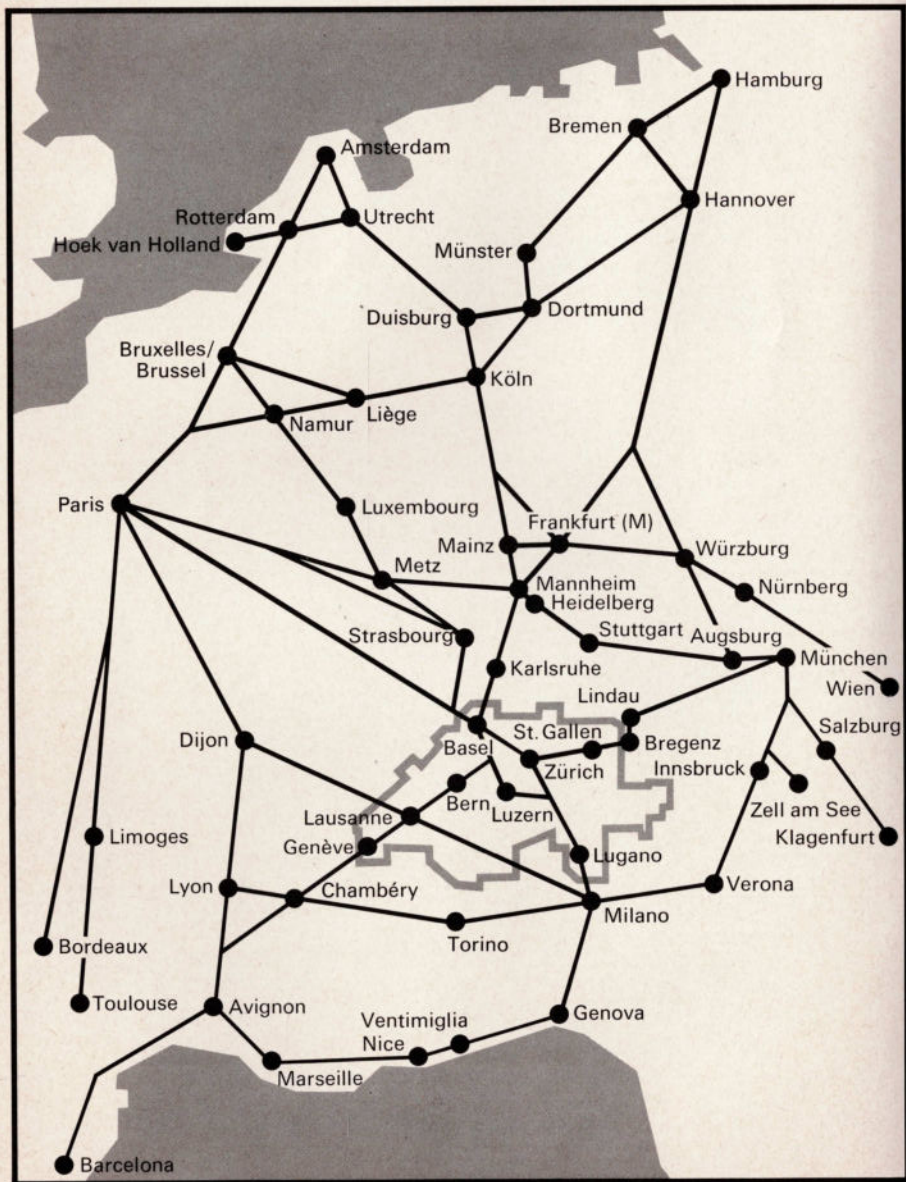




TEE



Un label de qualité

Il y a près de cent ans que les chemins de fer donnent aux plus beaux et aux plus rapides de leurs trains des noms qui font rêver: *Orient-Express, Nord-Express, Sud-Express...*

Mais Trans-Europ-Express, ce n'est pas le nom d'un train, c'est l'étiquette d'une grande marque ou plutôt *un label de qualité*, comparable à ceux qui signalent dans les magasins les meilleurs produits.

Il n'y a donc pas seulement *un* train, mais 36 trains qui portent, en plus de leur propre nom, l'étiquette Trans-Europ-Express, 36 trains qui parcourent chaque jour, au total, plus de 40 000 km., relie 170 localités de neuf pays et transportent un nombre sans cesse grandissant de voyageurs (environ quatre millions en 1971). Pour sillonner l'Europe en toutes saisons, le train reste, en effet, le moyen de transport le plus régulier et le plus sûr, ne se laissant arrêter ni par la barrière des Alpes, ni par les brumes hivernales des plaines du Nord.

Une organisation internationale

Trans-Europ-Express n'est pas seulement une étiquette de qualité, c'est aussi toute une organisation, un groupement européen que les chemins de fer des différents pays ont créé pour mettre en commun leurs idées et leur matériel et assurer ainsi la réussite de cette grande œuvre internationale que sont les trains Trans-Europ-Express (on dit souvent en abrégé: TEE). Ce sont sept directeurs généraux de che-

mins de fer (et plus spécialement l'un d'entre eux, l'ingénieur néerlandais Den Hollander) qui ont eu l'idée de créer ce groupement. Constatant que les pays d'Europe étaient de plus en plus liés entre eux au point de vue politique, économique et culturel, les créateurs du groupement TEE ont voulu mettre à la disposition des

voyageurs, toujours plus nombreux, qui se déplacent d'un pays à l'autre *des trains très rapides et très confortables*.

Les débuts

Les premiers trains TEE ont circulé le 2 juin 1957. L'organisation groupait à l'origine sept pays: Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Allemagne fédérale, Suisse, France et Italie, auxquels l'Espagne et l'Autriche se sont jointes. Le réseau TEE se trouve en quelque sorte «connecté» à la Grande-Bretagne par le port hollandais de Hoek-van-Holland, où aboutissent des services maritimes en provenance d'Angleterre et d'où part l'un des plus prestigieux Trans-Europ-Express, le *Rheingold*.

Le siège du groupement TEE est établi aux Pays-Bas, à Utrecht, et les Chemins de fer néerlandais, qui ont joué un rôle de premier plan dans la création du groupement, sont spécialement chargés de coordonner l'activité des différents réseaux membres. En effet, le groupement TEE ne constitue pas à proprement parler un réseau qui aurait son autonomie et son propre matériel. Chaque réseau national reste propriétaire

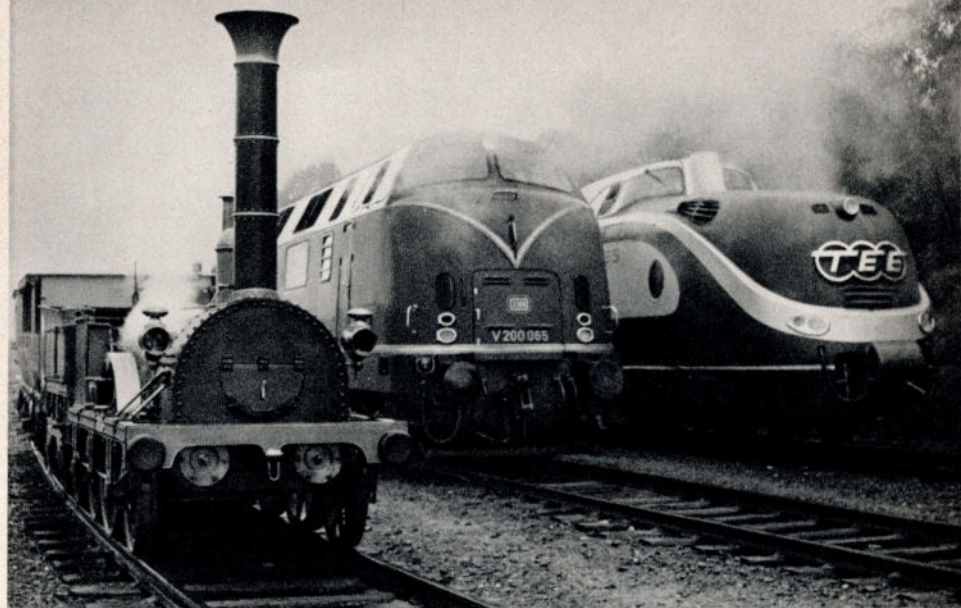
des véhicules qu'il met en commun avec ceux des autres réseaux pour assurer les trains circulant sous le pavillon TEE.

Un air de famille

Présentés sous une même étiquette, tous les trains TEE, malgré leurs nationalités différentes, ont un même style, on pourrait presque dire «un air de famille»: Extérieurement, ils affichent tous l'inscription «*Trans-Europ-Express*» sur les différentes voitures du train; en plus, chacun d'eux porte son propre nom: *L'Edelweiss*, *Helvetia*, *Ligure...* évoquant l'une des régions ou des villes desservies.

La rapidité

Ces trains sont très rapides: ce sont toujours les plus rapides circulant sur la ligne considérée. Certains d'entre eux – *Blauer Enzian* ou *Gentiane bleue* (actuellement 160 km/h.), *Capitole*, *Aquitaine* – circulent à 200 km/h. sur une partie de leur parcours; certains ont une vitesse moyenne dépassant 130 km/h.: *Aquitaine* (145 km/h.), *Le Lyonnais* (137 km/h.), *Brabant*, *Stanislas* et *Kléber* (133 km/h.), *Le Rhodanien* (131 km/h.). Leur moyenne élevée résulte non seulement de leur «vitesse de croisière» très grande, mais aussi de la limitation du nombre des arrêts en cours de route et de la réduction (ou même de la suppression) des arrêts aux frontières: les règlements TEE prévoient, en effet, que le contrôle de la police et de la douane se fait pendant la marche du train. Divers progrès techniques ont aussi contribué à réduire ou à supprimer les arrêts aux frontières (emploi de locomotives ou automotrices «polycourant», c'est-à-dire aptes à utiliser successivement des courants électriques de



*Du premier train
à la première rame
TEE diesel
(Allemagne).*



*L'ancien TEE
« Lemano ».*



*Le «Capitole», l'un
des plus récents TEE
français, roulant à
200 km/h. sur une
partie du trajet
Paris-Toulouse.*

types différents suivant les pays traversés, roues à écartement variable du *Catalan-Talgo*).

Des trains de jour

Les TEE sont des trains de jour, offrant un grand confort. Ce confort est exigé par les règlements du groupement et ces trains sont parmi les plus confortables du continent européen et même du monde entier. Les sièges et la décoration ont été étudiés pour offrir le maximum d'agrément; l'éclairage d'ambiance (généralement fluorescent) est doublé d'un éclairage de lecture par lampes individuelles; l'ouverture des portes est souvent automatique ou «assistée» (c'est-à-dire qu'une simple pression sur la poignée suffit à ouvrir la porte). Bien entendu, tous les trains TEE comprennent un restaurant et un bar et certains d'entre eux offrent, en plus, des commodités particulières: cabine téléphonique reliée au réseau général; service de secrétariat (sténographie, dactylographie, photocopie); boutique; salon de coiffure.

Des places réservées

Un réseau de location international a été mis au point pour l'ensemble des trains TEE. Dans ces trains, il est obligatoire de réserver sa place. Dans chaque pays membre, il existe un Central location TEE relié par téléscrip-teurs aux centraux TEE de l'étranger et relié également aux bureaux de location ordinaires de son propre pays. Il est ainsi possible, de n'importe quel pays, de réserver des places dans n'im-

porte quel train TEE. Les voyageurs peuvent, en outre, se faire réserver des places dans les principaux trains en correspondance avec les trains TEE, soit dans leur propre pays, soit à l'étranger. L'ensemble des avantages offerts par les TEE explique le succès de ces trains auprès des voyageurs qui ont à faire pour les besoins de leur travail des déplacements rapides à travers l'Europe: industriels et commerçants, fonctionnaires, professeurs, etc. Les TEE ont transporté, en 1971, environ quatre millions de voyageurs dans des conditions de sécurité et de régularité que ne

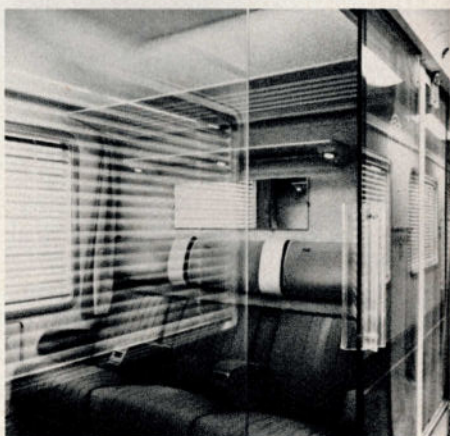
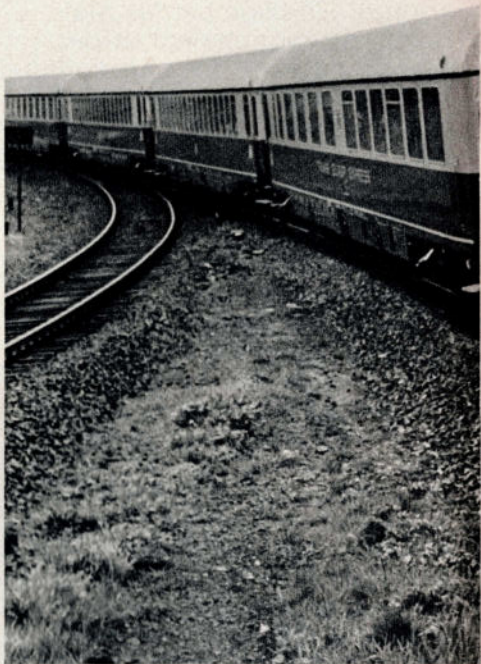
peut offrir aucun autre mode de transport.

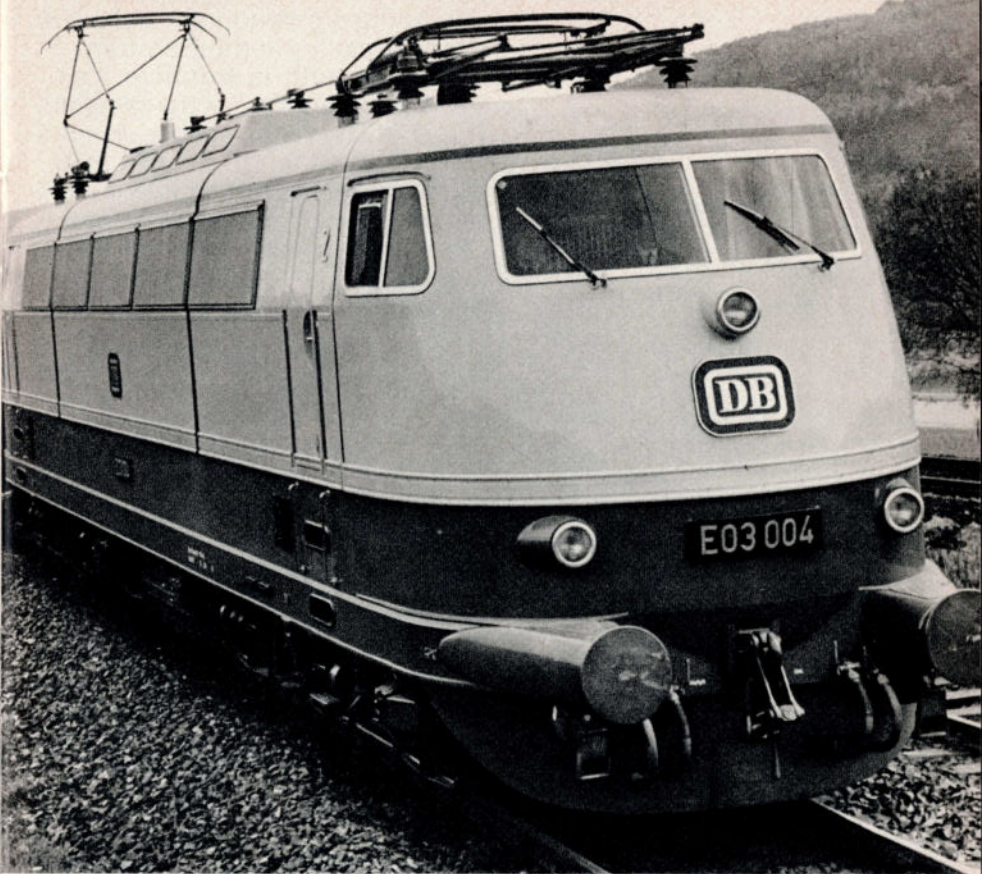
Le moment est venu maintenant de passer rapidement ces trains en revue: chacun d'eux possède, en effet, sa personnalité propre que lui confère (outre les particularités de son itinéraire), telle performance, telle commodité, telle singularité qu'on ne retrouve pas dans les autres trains TEE.

Mais chacun d'eux illustre aussi les qualités qui font le prestige de toute la «famille Trans-Europ-Express».

Les membres de la famille

L'Île-de-France et **L'Etoile-du-Nord** (Paris-Bruxelles-Amsterdam: 547 km.), ainsi que **Brabant** et **L'Oiseau bleu** (Paris-Bruxelles: 310 km.) constituent une famille de quatre trains circulant dans le même sillage et unis par de profondes ressemblances: tous sont assurés par les mêmes rames franco-belges à carrosserie d'acier inoxydable, remorquées entre Paris et Bruxelles par des locomotives





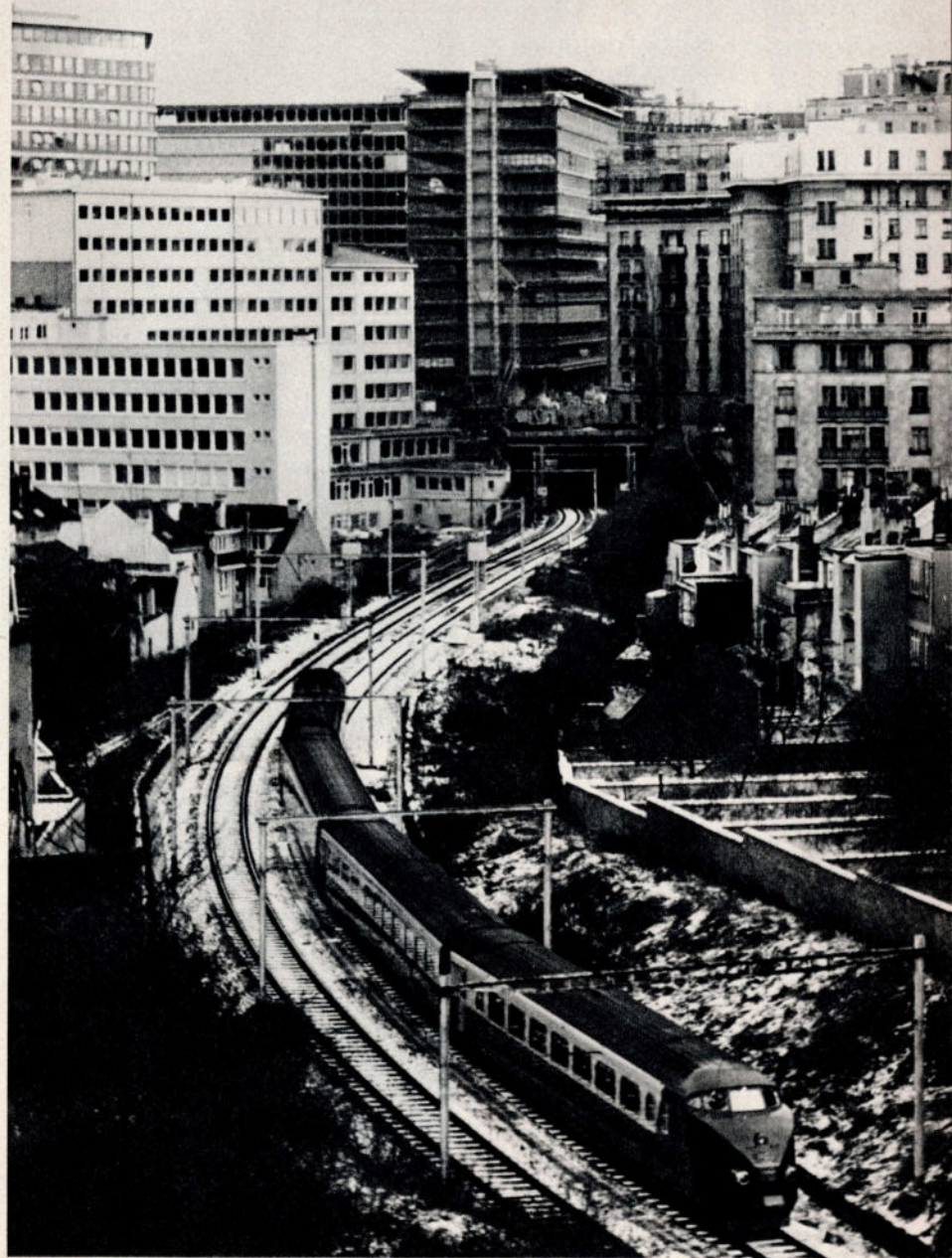
*Trans-Europ-Express
«Blauer Enzian».*

Élégance et confort.

électriques polycourant belges et françaises permettant de franchir sans arrêt la frontière. Les trois premiers de ces trains relient Paris et Bruxelles sans arrêt en deux heures vingt, à 133 km/h. de moyenne commerciale, ce qui constitue de très loin le record de vitesse ferroviaire entre deux capitales. Ces trains sont d'ailleurs les seuls au monde à relier sans arrêt deux capitales. Les quelque 1300 voyageurs TEE qui passent chaque jour de France en Belgique ou inversement à une vitesse plafond de 160 km/h. à travers la grande plaine, n'ont vraiment pas l'impression de traverser une frontière.

Les noms de *L'Ile-de-France* et de *Brabant* évoquent les deux provinces au milieu desquelles Paris et Bruxelles se trouvent enchâssées, provinces qui constituent vraiment le cœur de chacun des deux pays. *L'Etoile-du-Nord* perpétue le nom d'un train prestigieux qui reliait déjà Paris et Amsterdam en 1929, bien avant la création du groupement TEE. Enfin *L'Oiseau bleu* rend hommage à la Belgique en rappelant l'une des plus belles œuvres du grand écrivain belge Maurice Maeterlinck.

Aquitaine (Paris-Bordeaux: 581 km.) porte le nom de la riche province dont Bordeaux est la capitale. Ce train détient le record de tous les TEE pour sa vitesse moyenne: 145 km/h. Il relie sans arrêt Paris et Bordeaux en quatre heures et réalise ainsi le plus long parcours sans arrêt (581 km.) de tout le réseau TEE. Près de la moitié du parcours est couvert à la vitesse de 200 km/h.



Le TEE pénètre au cœur des cités. L'«Edelweiss» dans l'agglomération bruxelloise.

L'Etendard circule sur la même relation, mais dessert trois villes du parcours.

Le Capitole (Paris–Toulouse: 713 km.). Il relie les deux villes à 120 km/h. de moyenne commerciale, malgré quatre arrêts intermédiaires. Comme l'*Aquitaine*, il accomplit une partie de son parcours à 200 km/h. Son nom lui vient, non du Capitole de Rome, mais de l'Hôtel de Ville de Toulouse, qui porte aussi ce nom prestigieux et qui l'a donné à la plus célèbre place de la ville. Les «capitouls» étaient autrefois les magistrats municipaux de cette grande cité. Quatre TEE circulent chaque jour sous la dénomination de *Capitole*: en effet, il existe dans chaque sens un *Capitole* du matin et un *Capitole* du soir.

Le Mistral (Paris–Lyon–Marseille–Nice: 1088 km.) et **Le Rhodanien** (Paris–Marseille: 863 km.) se ressemblent beaucoup: assurés avec le même type de matériel, particulièrement





*Nouveau TEE italien
«Lemano»
(Milan-Genève-
Milan).*

*Au restaurant du
«Mistral» (Paris-
Marseille-Nice),
l'heure du thé.*

*Entre Paris et
Marseille, la boutique
et le bar, deux centres
d'attraction.*



*Le salon de coiffure,
ou l'assurance
d'être belle au sortir
du TEE.*



confortable, ils ont l'un et l'autre la particularité d'offrir aux voyageurs (outre le service de secrétariat que l'on trouve dans d'autres trains) un salon de coiffure et une boutique de vente de journaux, souvenirs de Paris et objets divers. *Le Mistral* doit son nom au vent dominant de la vallée du Rhône, étroit couloir où vent et train rivalisent de vitesse. Ce train possède le record de tonnage (700 tonnes) et de longueur (quatorze à quinze voitures) de tous les trains TEE.

Entre Paris et Bruxelles, les affaires se traitent à 160 km/h.



Pour l'homme d'affaires économe de son temps, secrétaire et téléphone sont à disposition durant le voyage.



Il est, aussi avec le *Rembrandt*, le plus fréquenté, sa clientèle atteignant certains jours 500 voyageurs. *Le Rhodanien* évoque le beau fleuve dont il suit la vallée sur 265 km. de Lyon à Arles.

Le Lyonnais (Paris-Lyon: 512 km.) célèbre la grande et active métropole qu'il relie à la capitale française.

Le Cisalpin (Paris-Lausanne-Milan: 822 km.) tire son appellation du bassin du Pô, dénommé «Gaule cisalpine» à l'époque romaine. Ce train est le seul au monde qui, circulant de bout en bout en traction électrique, utilise successivement quatre types différents de courant de traction. Ces changements successifs ne diminuent pas la vitesse du train, assuré par des rames automotrices suisses quadricourant qui constituent une belle réussite technique, tout en offrant un excellent confort. *Le Cisalpin* longe le lac Léman et le lac Majeur, offrant l'un des plus beaux parcours touristiques du réseau TEE. Il franchit les Alpes sous le plus long tunnel ferroviaire du monde, le Simplon (environ 20 km.).

L'Arbalète (Paris-Bâle-Zurich: 615 km.) doit son nom à l'arme





*Le TEE «Roland»
(Brême - Bâle -
Saint-Gothard -
Milan),
en gare de Lucerne.*

*Le TEE «Aquitaine»
(Paris - Bordeaux),
un autre champion
du 200 km/h.*



*Le TEE «Cisalpin»
sur les rives
du lac Majeur
(Isola Bella).
Les parcours TEE
sont souvent
très touristiques.*





qui a immortalisé Guillaume Tell, le héros de l'indépendance suisse. L'arbalète est devenue un emblème de la Confédération helvétique.

*Le «Catalan-Talgo»,
TEE espagnol
Barcelone-Genève.*

Kléber (Paris-Nancy-Strasbourg: 504 km.) rappelle le souvenir d'un des plus illustres strasbourgeois, le général Kléber (1753-1800), brillant chef militaire de la Révolution française. Sur la même ligne, le **Stanislas** évoque Nancy: Stanislas I^{er}, après avoir perdu en 1709 le trône de Pologne, dont il fut le dernier roi, devint duc de Lorraine et fit de Nancy sa capitale. Il a laissé son nom à la plus belle place de la ville. Ces deux trains relient Paris et Nancy à 136 km/h. de vitesse moyenne, Paris et Strasbourg à 133 km/h.

Goethe (Paris-Metz-Sarrebruck-Francfort: 646 km.) a reçu le nom du plus grand poète allemand, né en 1749 à Francfort-sur-le-Main.

Paris-Ruhr (Paris-Düsseldorf: 533 km.) et **Parsifal** (Paris-Hambourg: 954 km.) sont deux trains frères possédant en com-

ses terminus, et par Avignon où le *Catalan-Talgo* est en correspondance dans les deux sens avec le *Ligure*.

Ligure (Avignon-Marseille-Nice-Gênes-Milan: 680 km.) pourrait être dénommé «le plus maritime» des TEE: de Saint-Raphaël à Gênes, il suit continuellement la portion de côte méditerranéenne (dénommée Ligurie) qui lui a donné son nom. Ce train offre aux voyageurs un des plus beaux parcours du réseau TEE et c'est d'ailleurs l'un des seuls trains TEE dont l'affluence augmente pendant les mois d'été: une grande partie de sa clientèle est constituée de touristes.

mun la plus grande partie de leur itinéraire. Le nom du premier rappelle qu'il est destiné à relier la capitale française au cœur de la puissance industrielle allemande. *Parsifal* évoque le héros d'un drame de Wagner.

Catalan-Talgo (Barcelone-Avignon-Valence-Grenoble-Genève: 864 km.) est, parmi les trains TEE, l'un des plus originaux. Il doit son appellation composite, d'une part, à la province de Catalogne, d'autre part, au matériel espagnol très spécial, de type Talgo, qui compose ce train (rame articulée constituée d'une succession de petits véhicules très courts offrant chacun 17 places). Ce matériel offre, en outre, la particularité de passer des voies espagnoles (à écartement de 1 m. 676) aux voies à écartement standard (1 m. 435) grâce à un système de roues à écartement variable, ce qui évite aux voyageurs de changer de train à la frontière. Le *Catalan-Talgo* relie l'Espagne aux autres pays du réseau TEE par Genève, l'un de





*Pour pressé qu'il soit,
l'homme d'affaires
ne dédaigne pas
d'admirer le paysage
(voiture panora-
mique du TEE
«Rheingold»).*

*L'ancien TEE «Saphir»
Bruxelles-Cologne.*



Le Mont-Cenis (Lyon-Turin-Milan: 465 km.) relie la France et l'Italie en traversant les Alpes par un tunnel célèbre auquel il doit son nom, le tunnel du Mont-Cenis (13 km.) qui, ouvert en 1871, fut la première grande percée alpine et le premier tunnel ferroviaire international. L'hiver 1972-1973 marque la fin de ce service TEE.

Diamant (Bruxelles-Cologne-Hanovre: 512 km.) et **Saphir** (Bruxelles-Cologne-Francfort: 452 km. dans un sens, Nuremberg-Bruxelles dans l'autre) qui ont

le même itinéraire sur la moitié ouest de leur parcours sont les trains privilégiés des relations germano-belges. Leurs noms évoquent l'industrie de la taille des pierres précieuses, l'un des arts qui font honneur à la Belgique.

L'Edelweiss (Amsterdam-Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zurich: 909 km.). Voilà bien le plus international des Trans-Europ-Express, puisqu'il est le seul à traverser cinq pays: Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, France et Suisse. Son nom évoque la fleur la plus recherchée des Alpes.

Lemano (Genève-Lausanne-Milan: 374 km.) Ce train doit son nom au lac Léman qu'il longe sur toute la rive suisse, de Genève jusqu'au-delà de Montreux. De Lausanne à Milan, le *Lemano* suit le même itinéraire que le *Cisalpin*, traversant les Alpes par le tunnel du Simplon et longeant la rive occidentale du lac Majeur. Le parcours du *Lemano* offre ainsi un intérêt touristique de premier ordre.

Van Beethoven (Francfort-Amsterdam: 482 km. dans un sens, Amsterdam-Bonn dans l'autre) et

Rheingold (Amsterdam et Hoek-van-Holland-Genève: 1052 km.) sont deux fils de la musique et du Rhin. Les Trans-Europ-Express semblent d'ailleurs aimer ce fleuve: 11 d'entre eux en longent les rives sur une partie de leur parcours. Le *Van Beethoven* célèbre le grand musicien romantique allemand, né à Bonn en 1770. Le *Rheingold* (ce qui signifie: l'Or du Rhin), c'est le nom que porte le trésor secret des nains Nibelungen dans une épo-



*Sécurité: Les TEE
circulent sous sur-
veillance constante.*

fois office de langue fédérale. Ce train suit le Rhin entre Mannheim et la frontière suisse.

Roland (Brême—Milan: 1176 km.), autre TEE rhénan, est, après le *Blauer Enzian*, le TEE au plus long parcours. Il doit son nom à une célèbre statue de la ville de Brême, le Roland, symbole moyenâgeux des libertés et privilèges de cet ancien port hanséatique.

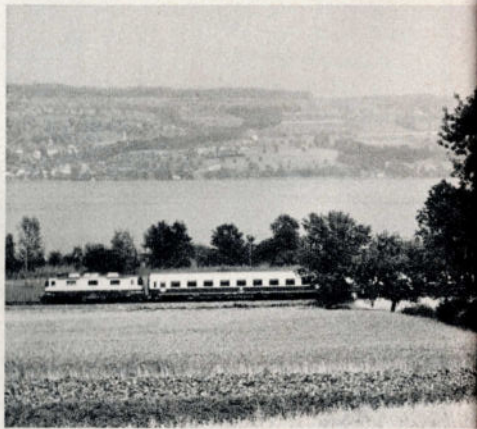
Le **Prinz Eugen** (Brême—Nuremberg—Vienne: 984 km.), comme le *Blauer Enzian*, traverse du nord au sud toute l'Europe de langue allemande. Ce train porte le nom du prince Eugène (1663—1736), l'un des plus prestigieux généraux des armées impériales autrichiennes.

Gottardo (Bâle—Milan: 381 km.) et **Ticino** (Zurich—Milan: 293 km.) ont en commun la plus

pée germanique rendue célèbre par le musicien Richard Wagner. Ce nom, donné dès 1928 à un grand train international reliant Hoek-van-Holland à Bâle, est maintenant porté par le TEE circulant dans le même sillage. Le *Rheingold* est l'un des plus prestigieux Trans-Europ-Express, tant par l'importance européenne de l'axe rhénan qu'il dessert que par sa vitesse et le confort qu'il offre à ses voyageurs. Il est le seul TEE comportant une voiture à dôme panoramique, permettant d'admirer les magnifiques panoramas de la vallée du Rhin.

Rembrandt (Amsterdam—Munich: 887 km.) est lui aussi un train du sillon rhénan, mais son nom rend hommage à l'un des plus illustres Néerlandais.

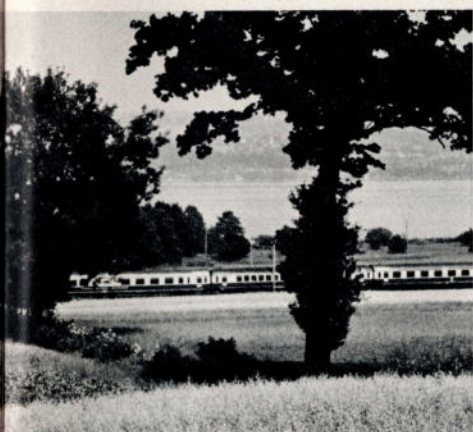
Helvetia (Hambourg—Zurich: 966 km.) porte le nom latin de la Suisse, tel qu'il figure d'ailleurs sur les timbres-poste de ce pays quadrilingue où le latin fait par-



grande partie de leur itinéraire. Ils traversent l'un et l'autre la barrière des Alpes en empruntant le tunnel du Saint-Gothard (Gottardo en italien). La ligne du Saint-Gothard est, de tout le réseau ferroviaire européen, celle qui achemine le plus fort trafic: c'est le principal trait d'union entre l'Allemagne et l'Italie. *Ticino* est le nom italien du Tes-



En gare de Bruxelles-Midi, les voyageurs des TEE se retrouvent dans une salle réservée: Le Club TEE



Le TEE «Roland» le long du lac de Sempach (Suisse).

col, celui du Brenner, à la frontière entre l'Autriche et l'Italie; dans cette section de son parcours, le *Mediolanum* monte jusqu'à plus de 1300 m. d'altitude, ce qui fait à coup sûr de ce train le plus «montagnard» des Trans-Europ-Express.

Blauer Enzian (Hambourg–Munich–Klagenfurt: 1199 km., avec une antenne vers Zell-am-See). Son nom, qui signifie «gentiane bleue», évoque, comme celui de *L'Edelweiss*, une belle fleur des Alpes. Ce train relie en effet le nord de l'Allemagne aux Alpes bavaroises et autrichiennes. Il détient un record: il a le plus long parcours de tout le réseau TEE.

Le «Transalpin» Vienne–Bâle n'est pas un TEE, mais en offre bien des avantages (au second plan, l'abbaye de Melk).

Le siège des Chemins de fer néerlandais à Utrecht, où l'on gère les TEE.

sin, à la fois rivière et canton suisse, le canton le plus méridional de la Confédération helvétique. Le *Ticino* a le parcours le plus court de tout le réseau TEE, mais aussi l'un des plus riches en panoramas grandioses.

Bavaria (Zurich–Munich: 353 km.). S'il intéresse, comme tous les TEE, les hommes d'affaires pressés, il est aussi apprécié des touristes, car son parcours est riche en beautés naturelles, de celles de la Suisse du Nord-Est jusqu'à celles de la Bavière (qui donne son nom au train), en passant par le Vorarlberg autrichien, où le *Bavaria* fait une brève incursion en contournant le lac de Constance.

Mediolanum (Munich–Innsbruck–Milan: 595 km.) doit son appellation au nom latin de la ville de Milan. Il offre la particularité de franchir les Alpes non par un tunnel, comme la plupart des trains transalpins, mais par un

Imprimé en Suisse.

Edité par le Centre de relations publiques de l'Union internationale des chemins de fer, Paris.



