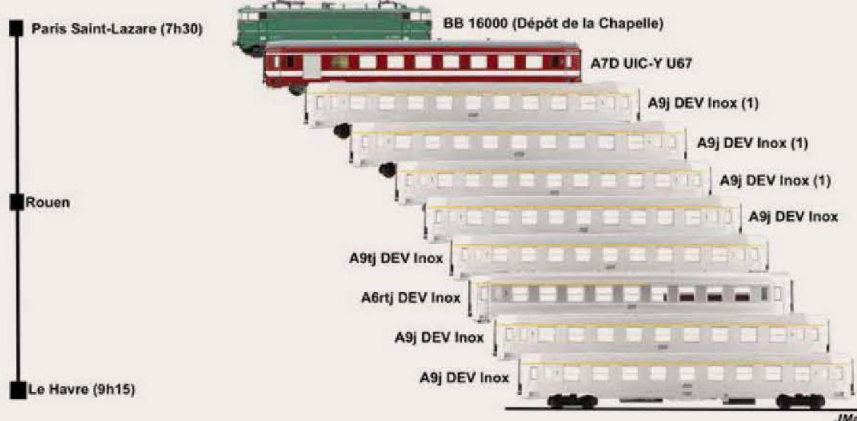


DES COMPOS POUR VOS 16000

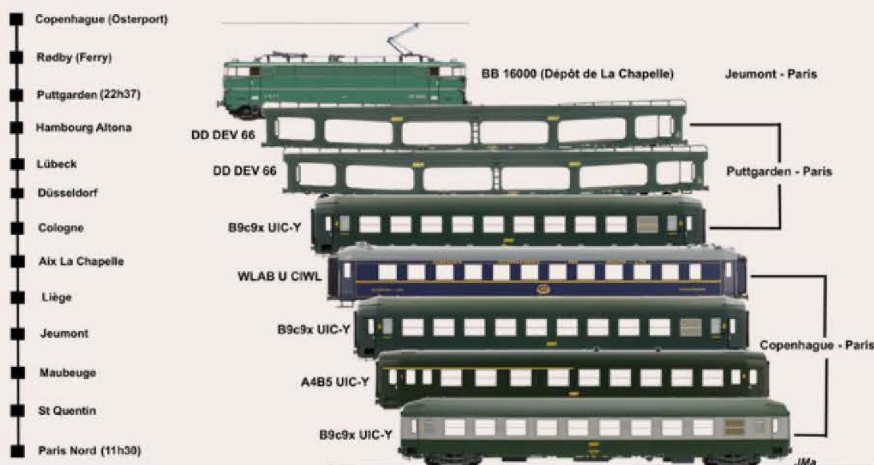
Pour vous donner des idées de trains à former derrière votre BB 16000, Julien Mauprez s'est longuement penché sur des archives et a produit de très intéressantes propositions.

Texte et illustrations: Julien Mauprez

RAPIDE 131 "L'ALBATROS" Eté 1973



EXPRESS 1134 "GALLIA EXPRESS" Eté 1973



RAPIDE 131 L'ALBATROS

Note: C160. Catégorie trois étoiles. Train entièrement en première classe. La A9tj à couloir central assurait le service des repas à la place, adossée conjointement à la A6rtj. (1) Les lundis et lendemains de fêtes.

Historique du train: Sur la relation Paris – Le Havre, L'Albatros faisait partie des trois paires de trains composés majoritairement de DEV inox, La Mouette et La Frégate (numéros 131, 132, 135 et 130, 133 et 134).

Transposition du 131: Les DEV inox caisses longues sont des Rivarossi, productions reprises par Hornby-Jouef, exception de la A6rtj non reproduite. Seule l'A7D UIC-Y SNCF livrée rouge, sans plaques Capitole, est proposée par R37 ou Roco.

1134 GALLIA EXPRESS

Note: C140. Rebroussement à Hambourg et Liège. Train 1135 dans l'autre sens.

Historique du train: Il faut remonter aux années 60 pour trouver une trace de ce train d'agence saisonnier entre Paris et la capitale danoise, mais avec correspondance à Puttgarden et Rødby. À l'été 1967, le Gallia Express (numéros 175/172 jusqu'en 1971) devenait direct, mais ne circulait pas indépendamment en territoire danois. Il ne sera régulier qu'à partir de 1972, et supprimé trois ans plus tard. Lors de la suppression du Nord Express 233/232 en 1986, le successeur du Gallia sera mis en route sous le nom de Viking Express (1233/1232), à titre de compensation. Il cessera de circuler en 1995.

Transposition du 1134 : Pas de difficulté particulière pour le modéliste, pour ce qui est de la disponibilité du matériel et de la longueur du train. Les UIC-Y SNCF sont à choisir entre Roco, REE et R37. La voiture-lits Y CIWL est une L.S.Models (remplaçable par une U-Hansa Roco ou ACME), tout comme les porte-autos DEV 66. Mais Jouef annonce pour 2023 une reproduction de ces véhicules indispensables pour tout amateur de trains autos-couchettes (TAC). ►►

RAPIDE 287

Note: Remplacement de CC 40100 fréquemment défaillantes par des BB 16000 entre Paris et Quévry (frontière belge) et retour. Machine SNCF à partir de Quévry, séries 15/16/18/25.5 ou autre machine monocourant 3000 V.

Transposition du Rapide 287: C'est majoritairement du L.S.Models. La mixte Corail VU (nouveau 2021 L.S.Models) est pour l'instant une Roco, tout comme la VSE en alternative. La marque autrichienne a réédité une gamme de Corail VTU depuis trois ans, en supprimant le carénage mobile sur les bogies, en réponse à celles sorties en 2007.

TEE 51 GOETHE

Note: C140. Rebroussement à Metz. Machine bifréquence DB 181-001 à 004 (ex-E 310) entre Metz et Francfort (Série 181-201 à 225 à partir de 1974). TEE 50 dans l'autre sens.

Historique du TEE Goethe: Le besoin de relations TEE se faisait sentir sur la Région Est, de la part des usagers et dirigeants de la SNCF. Bénéficiant de la mutation des voitures Mistral 56 issues du TEE Le Lyonnais, la Région Est mit en route le TEE Goethe le 31 mai 1970 (jusqu'en juin 1975), en lieu et place des Rapides 209-210. Malgré la modernisation de ces voitures ex-Mistral, les voyageurs allemands leur reprochèrent le manque de confort, en comparaison avec celles du Rheingold. Critique similaire de la part des usagers helvétiques du TEE Arbalète à cette période. De plus, les horaires inadaptes (arrivée tardive à Francfort) seront révisés dès l'été 1972, mais la fréquentation restera insuffisante (entre Metz et Francfort), et aura raison de l'existence du TEE Goethe.

Transposition du TEE Goethe: Train assez abordable à reproduire pour le modéliste disposant d'un réseau de taille moyenne. Seul inconvénient, les reproductions L.S.Models (set de trois pièces) sont indisponibles et devenues compliquées à trouver sur le marché de l'occasion depuis une décade.

TEE 61 KLEBER

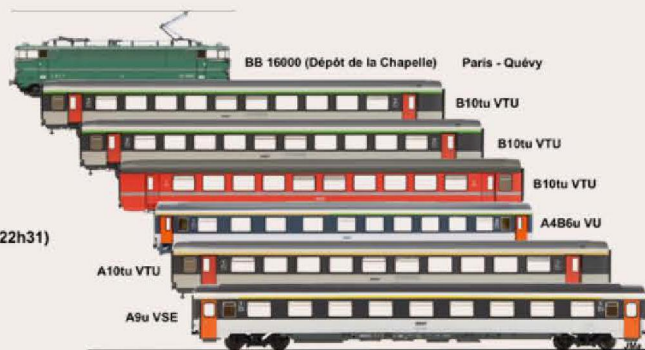
Note: C140. TEE 60 dans l'autre sens. Affectation progressive de BB 15000 de 1971 à 1973 (situation similaire pour le TEE Goethe).

Historique du TEE Kléber: Dans le sillon des rapides numéros 7 et 2 Paris - Strasbourg, il fut créé un an après le Goethe. Six mois après sur la ligne 1, c'était au tour du TEE Stanislas. Dès ses débuts, des renforts en A8tu Grand Confort et A8uj DEV inox ex-Mistral 56, parfois même des A9 UIC, étaient mis en place

RAPIDE 287

Hiver 1980 / 1981

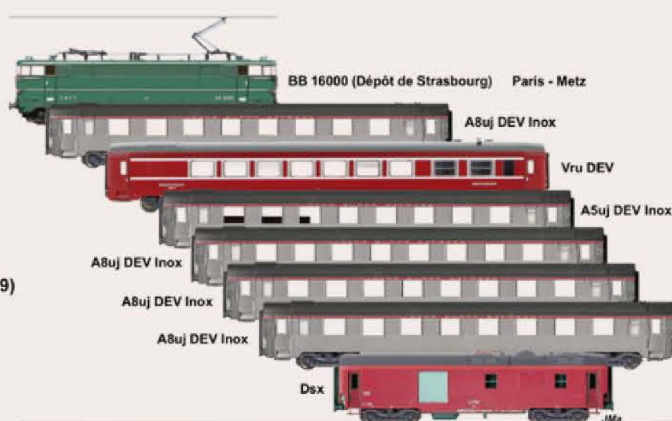
- Paris Nord (19h30)
- St Quentin (20h51)
- Aulnoye (21h29)
- Mons (21h49)
- Bruxelles - Midi (A:22h26 - D:22h31)
- Bruxelles - Nord (22h38)
- Schaerbeek (22h45)



TEE 51 GOETHE

Été 1971

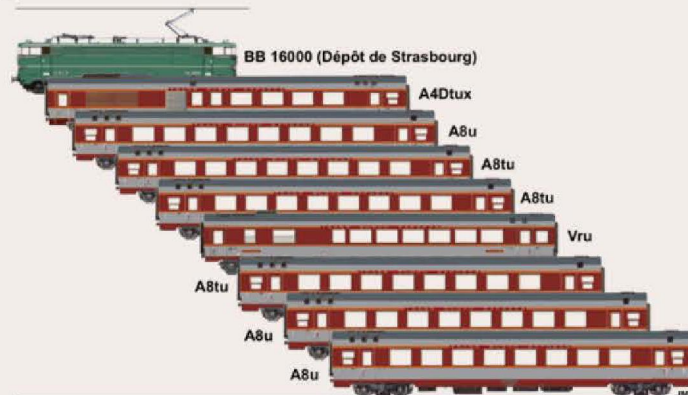
- Paris Est (17h15)
- Metz (19h58)
- Forbach (20h47)
- Sarrebruck (21h08)
- Kaiserslautern (21h39)
- Mannheim (22h20)
- Francfort (23h08)



TEE 61 KLEBER

Hiver 1971

- Paris Est (17h15)
- Nancy (19h55)
- Strasbourg (21h12)



pour des raisons d'affluence. Les TEE inox 69 remplacèrent les Grand Confort à partir de 1982. La même année, deux voitures Corail de seconde classe furent ajoutées au Kléber, en réaction vis-à-vis de la concurrence d'Air Inter et de l'autoroute A4. Il conservait malgré tout son statut de TEE, mais finit par capituler

sept ans plus tard en raison des deux motifs évoqués.

Transposition du TEE Kléber: Jouef programme pour 2023 une gamme de voitures Grand Confort. Commercialisées il y a plus de 15 ans, les L.S.Models restent toutefois très recherchées sur le marché de seconde main.

EXPRESS 297

Note : C140. Catégorie deux étoiles. Rebroussement à Liège. Train 494 à Bâle pour les tranches Gênes & Milan. Non figuré sur la composition, une B10 UIC-Y SNCF de Thionville à Milan les fins de semaine (travailleurs saisonniers).

Historique du train : Après la Conférence européenne des horaires de 1948, fut mis en route un express régulier Amsterdam – Bâle par le Luxembourg. En 1955, il fut renuméroté 135-134 (135-136 à partir de mai 1967) et comprenait des tranches de voitures directes entre le Benelux et l'Italie. Outre les évolutions de matériel roulant, cette relation 297-296 (dès 1971) connut quelques bouleversements, comme la limitation à Maastricht fin 1972 au lieu de la capitale batave. La voiture-buffet sera supprimée l'année suivante. À partir de fin mai 1979, lors de la suppression définitive du TEE Edelweiss, était adjointe une tranche de voitures suisses UIC-X (première/seconde classe/restaurant) entre Zürich et Bruxelles, en remplacement de la célèbre rame polycourant de construction helvétique. Il reçut alors le nom de baptême du défunt.

Transposition du 297 : Pour la première tranche, la B10 OCEM faces soudées était produite jadis chez Tram. La A3 1/2 B5 métallisée Est n'existe toujours pas en modèle réduit. Elle peut être remplacée par une mixte A3B5 DEV AO (Lima) ou A4B5 UIC-Y (Roco) du pool CFL/SNCF, ou une DEV 1946 SNCF A2 1/2 B6 (REE). La B10 UIC-Y CFL (REE ou Roco) fera office de substitution pour la B10 DEV U48 des CFL. Le fourgon Est à bogies est toujours annoncé chez R37. En matériel néerlandais, la mixte Plan K est issue du fabricant Elotrain disparu depuis quelques années. ExactTrain la programme toutefois dans ses nouveautés 2023. Le fameux fourgon Stalen D IV à quatre portes (ou parfois le VI à six portes), est un Artitec qui le proposait en plusieurs versions. Roco a produit la voiture-restaurant-buffet/fourgon Plan D des NS, dont la décoration utilisée à cette époque, sera à personnaliser par l'amateur. Il aura le choix entre Rivarossi et ACME, pour les voitures italiennes selon les types employés. Pour finir sur la voiture belge, une I2 B11 L.S.Models conviendra à sied.

EXPRESS 391

Note : Catégorie deux étoiles. C140. Train 390 dans l'autre sens. Rebroussement à Luxembourg. Tranche Bruxelles – Milan pour train 450 à Bâle. Non figurée sur la composition, une voiture postale PAz de Luxembourg à Thionville en queue du train. Anecdote : le Lyon – Strasbourg 5190/5191 (ex LS-SL) était rattaché à la suite du 390 à partir de Mulhouse.

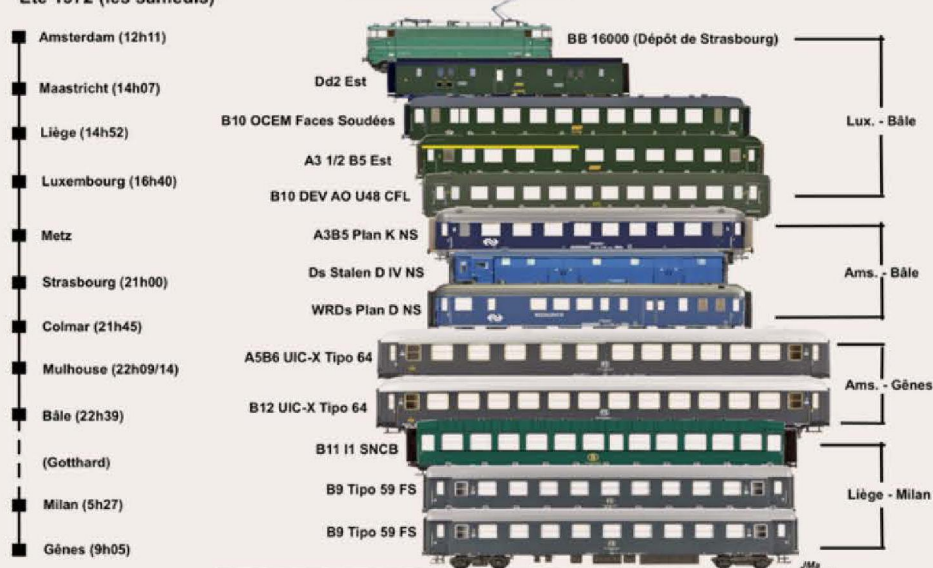
Historique du train : L'origine de cette relation remonte à 1947 entre Bruxelles et Bâle sous les numéros 37-32 (n° 137-132 à partir de mai 1967). Le train était essentiellement composé de voitures belges, dont certaines dataient des années 30 (type I1). Une voiture FS pour Rome dans un premier temps, puis directe pour Milan fut ajoutées. Le 391-390 (à partir de 1972) reçut dès le service d'été 1980, des voitures Corail entre Luxembourg et Bâle, une voiture-buffet SNCB (tranche Bruxelles-Bâle) et deux voitures Eurofima belges en livrée C1 assurant la liaison directe Bruxelles – Milan. À noter une voiture CFF ou FS pour la relation estivale Bruxelles – Chiasso. Il ne reçut l'appellation « Vauban » qu'à partir de 1988.

Transposition du 391 : À l'heure où sont écrites ces lignes, seules les I1 sont pas encore fabriquées chez L.S.Models, qui avait les I2 et les I4 dans sa gamme. Un mot sur le fourgon RIC SNCB à bogies, qui existait en deux longueurs de caisse avec une vigie sur la toiture, dont la version courte n'est, pour l'instant, que proposée dans des coffrets Models World. La seule voiture italienne est une Rivarossi, tandis que la B10 UIC-Y du pool CFL/SNCF est une Roco, ou plus récemment une REE.

L'auteur tient à remercier chaleureusement Patrick Truchot-Cottard, Thierry Porcher (†), Jean-Luc Bobier et Jean-Marc Dupuy pour leur aide précieuse. ■

EXPRESS 297

Été 1972 (les samedis)



EXPRESS 391

Hiver 1975

