

Voitures TEE 69

4 COMPOSITIONS MYTHIQUES

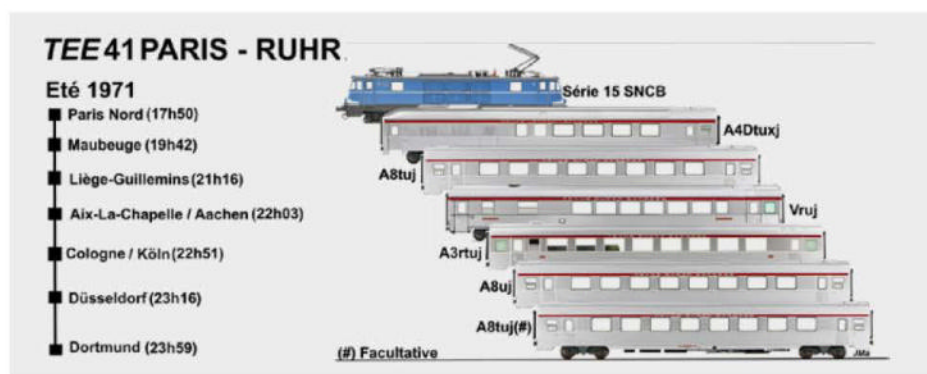
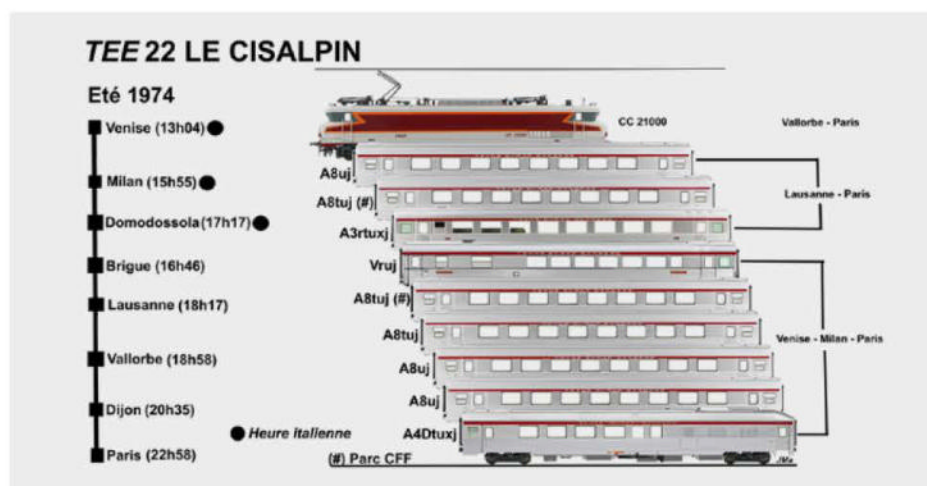
À l'occasion de la sortie des très belles voitures en N d'Arnold, révisons nos classiques et composons de beaux et prestigieux trains.

Texte et illustrations: Julien Mauprez

TEE 22 Le Cisalpin

Notes sur le TEE 23/22: C160. Traction: CC 21001 à 4 de Paris à Vallorbe. Rebroussement à Milan. Re 4/4 type II livrée TEE de Vallorbe à Domodossola (Re 4/4 type IV à partir de 1982). Sur le parcours italien, E444 FS (006 à 117) entre Domodossola et Milan Centrale, idem de Milan Centrale à Venise Sainte-Lucie. BB 22200 occasionnellement de Paris à Vallorbe, à partir de 1981.

Historique du Cisalpin: de mai 1961 à 1974, le Trans-Europ-Express Cisalpin Paris – Milan est assuré par une rame quadricourant suisse (RAe) à cinq éléments, puis six éléments à partir d'octobre 1966. Cinq ans après le TEE Mistral, le Cisalpin reçoit ses voitures TEE inox, et les rames RAe sont réaffectées aux TEE Iris et Edelweiss. À noter qu'entre janvier 1975 et l'hiver 1977, la voiture-restaurant inox est remplacée par une voiture-restaurant rouge DEV ex-Capitole, remplacement exigé des bogies Y 26P à suspension pneumatique par les CFF devant la crainte de les voir engager le gabarit en cas de défaillance. À la différence de la voiture-bar-boutique-salon de coiffure Arujx du Mistral, celle du Cisalpin A3rtuj a un aménagement avec des places assises, un comptoir pour le bar et un petit kiosque/boutique. En saison estivale jusqu'en 1979, le Cisalpin voit sa relation prolongée à Venise. Le dernier TEE Cisalpin circule le 21 janvier 1984, et est remplacé dès le lendemain par un TGV tricourant Paris – Lausanne, avec correspondance quai à quai en gare de Lausanne, avec l'Intercity Genève – Milan.

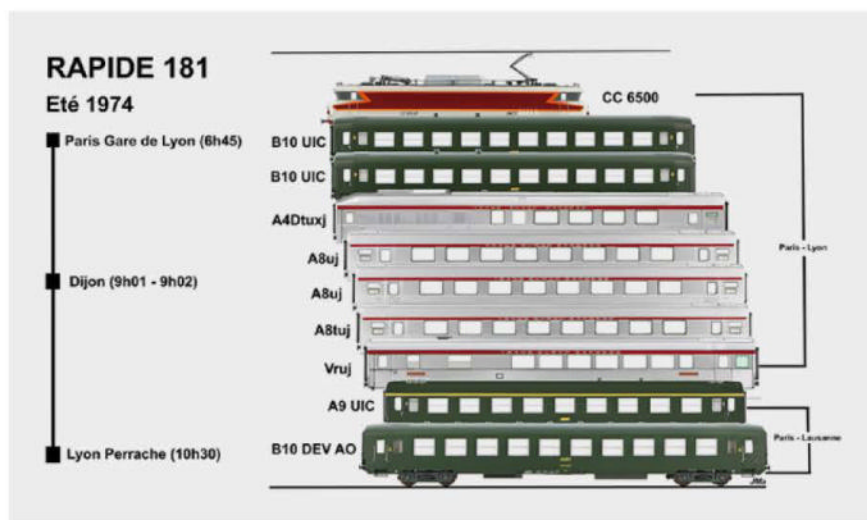
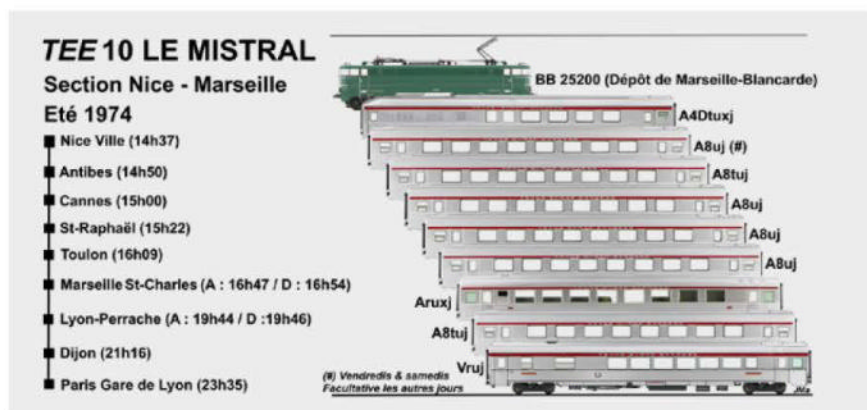


Transposition du TEE 23/22 en N: les voitures Mistral 69 sont évidemment proposées par Arnold, sans oublier celles produites par L.S.Models il y a quelques années (trois sets TEE Cisalpin par l'importateur italien Pi. RATA). Les CC 21000 sont programmées cette année chez Arnold. La Re 4/4 type IV existait chez Roco, tandis que la type II livrée TEE a été rééditée chez Fleischmann. Enfin, la E 444 FS de seconde série est annoncée chez Pi. RATA.

TEE 41 Paris – Ruhr

Notes sur le TEE Paris – Ruhr: C160. Rebroussement à Liège-Guillemins. Traction: série 16 SNCB en alternative de Paris à Liège. BR 184 (ex-410) de la DB de Liège à Aix-la-Chapelle. E 103 (ou BR 112) DB d'Aix à Dortmund. Train 40 dans le sens pair.

Historique du Paris – Ruhr: les origines de cette relation Paris Nord – Dortmund remontent à 1954. Intégralement en première classe dès juin 1956, il reçoit l'agrément TEE ►►



► en juin 1957, avec une automotrice allemande VT o8, remplacée six mois après par une VT 11.5 à cinq caisses. Une Rame Grand Parcours SNCF à quatre éléments lui succédera entre 1960 et 1965. Puis une automotrice VT 11.5 à six caisses, avec le blason frontal TEE, de capacité et de puissance supérieures, tout comme le TEE Parsifal Paris – Hambourg à cette époque. Une rame tractée composée de voitures TEE inox est donc mise en service dès juin 1969, sous les numérotations 41-42, puis 41-40 à partir de mai 1971, mais limité à Düsseldorf dès septembre. Le Paris – Ruhr est rebaptisé Molière dès juin 1973, à la demande des chemins de fer allemands. À noter l'emploi d'une DEV inox A9tuj de première classe en cas de forcement entre Paris et Liège. Le TEE Molière aura son terminus fixé à Cologne à partir de 1975, puis cessera de circuler fin mai 1979, un Intercity de première et seconde classe lui succédera.

Transposition du TEE Paris – Ruhr en N: composition accessible pour un réseau de taille modeste au 1/160. Seul problème: les locomotives SNCF série 15 et 16 (150 – 160) n'existent pas encore en production industrielle à l'échelle N. Seule possibilité: une caisse en 3D (à peindre) est proposée

par l'artisan O.L.D Modèles, avec un châssis moteur à déterminer. En alternative, le modèle listé pourra se tourner vers une CC 40100 SNCF ou série 18 SNCF produite par l'artisan HFR160. De mémoire, nous aussi pouvons citer les artisans Trains'N CO, puis Gillkit.

Rapide 181 Paris – Lyon

Notes: C160. CC 6500 de Paris à Lyon. Train 180 dans le sens pair. Adjonction de la tranche Lausanne à Dijon avec un fourgon et une voiture mixte CFF, puis départ du 421 à 9 h 14 (arrivée à 11h41).

Historique du 181: mis en service en 1971, le train 181 répond à une réclamation émanant des milieux économiques de la région Rhône-Alpes, pour une relation matinale de qualité au départ de Paris. Avec les voitures TEE inox issues du TEE 13, il comprend en tête deux voitures UIC (ou DEV) de seconde classe (retour par le rapide 5008), accessibles toutefois avec supplément au prix du billet. À noter entre septembre 1973 jusqu'en mai 1976, il y aura en queue du 181, deux voitures première et seconde classe type UIC-Y directes pour Lausanne (pour rapide 421/420), manœuvrées à Dijon (retour par le train 5054 pour Paris). La voiture-restaurant TEE inox

sera remplacée par une voiture-restaurant rouge DEV après le 26 mai 1974, mais bénéficiera d'un retournement de situation six mois plus tard, lorsque la voiture-restaurant inox du TEE Cisalpin refusée par les CFF sera réutilisée sur le 181. Le 181/180 reçoit du matériel Corail à l'hiver 1976 avec Gril Express en restauration, et il est prolongé jusqu'à Marseille. En sens pair, le 180 circule sur l'ancien sillon du Mistral (lequel est avancé de 1 h). Sa numérotation est reprise lors de la transformation du TEE Mistral en rapide à supplément à deux classes, en septembre 1981.

Transposition du 181 en N: train intéressant comprenant d'autres voitures qui ne sont ni des forcements ni des facultatives. L'amateur aura le choix pour les voitures UIC-Y SNCF, vertes ou livrée 160, par Dynam/Artrain, Minitrix et REE Mikadotrain. La DEV AO Longue est apparue début 2023 chez Arnold. La CC 6500 est proposée par Minitrix; Arnold annonce ces machines pour 2024.

TEE 10 Le Mistral (section Nice – Marseille)

Notes: C160. Voitures directes Nice – Paris, manœuvres pour ajout de la tranche Marseille – Paris à Saint-Charles. BB 25200 ou BB 22200 de Nice à Marseille. CC 6500 de Marseille à Paris. TEE 11 dans l'autre sens.

Historique du TEE Mistral: nous ne reviendrons pas sur l'historique complet du train, qui a déjà été abordé dans les colonnes de *Loco-Revue* et *Ferrovissime*. Au moment de l'électrification complète en 25 kV de la ligne Marseille – Vintimille en 1969, sont introduites les voitures Mistral 1969, en remplacement des Mistral 1956. Les BB 25200, puis les 22200 à partir de 1977, assurent la traction de ce TEE sur cette section. L'arrivée imminente du TGV Sud-Est impliquera une conversion du Mistral en rapide (à supplément) avec voitures TEE inox pour la première classe et des Corail pour la seconde classe, sous les numérotations 181-180 à partir du 27 septembre 1981. Sa dernière circulation se fera dans la discrétion, le 23 mai 1982.

Transposition du TEE Mistral: composition à neuf pièces (incluse la voiture A8uj facultative comme indiqué sur schéma). La BB 25200 verte d'origine a été produite par Arnold il y a quelques années. Outre Minitrix, Fleischmann a reproduit récemment la BB 22200 « béton » plaquée d'origine.

L'auteur tient à remercier chaleureusement Jean-Luc Bobier et Jean-Marc Dupuy pour leur aide précieuse.