

Voitures Grand Confort

LE PRESTIGE DES ANNÉES 70

Au tout début des années soixante-dix, la SNCF soigne son image de modernité. Elle compte sur la qualité des voitures Grand Confort. Et c'est réussi.

Texte: Yann Baude



LE TEE 5 ÉTENDARD, VU À SAINT-SAVIOL (86) EN 1972. TOUTES LES VOITURES NE PORTENT PAS ENCORE LA PLAQUE TRANS-EUROP-EXPRESS.



La CC 6521 à Étampes en août 1990. Sur la locomotive comme sur les voitures, le gris ciment a remplacé le gris inox.

À la fin des années 60, la SNCF prévoit le développement de trains de prestige à 200 km/h. Elle commande pour cela des voitures plus économiques que les TEE 69 en cours de livraison, mais reprenant le principe de confort et la climatisation. Quatre-vingt-dix unités sont construites par la société De Dietrich, puis livrées de décembre 1969 à juillet 1971 : vingt-et-une voitures de première classe à couloir central (A8tu), quarante voitures à couloir latéral (A8u), six voitures mixtes première classe-bar (A3rtu), dix voitures-restaurants (Vru) et treize mixtes première classe-fourgon générateur (A4dtux). Cette commande est complétée de treize unités livrées en 1974.

Une silhouette particulière

À l'époque, des essais de rames pendulaires sont menés, en vue de relever la vitesse dans les courbes sans augmenter le dévers. Les voitures Grand Confort sont pressenties pour intégrer cette technologie, ce qui explique un



La voiture de type A8tu numérotée 61 87 18-99056-6, toute neuve, en mai 1970.

dessin en coupe particulier, avec inclinaison des faces latérales vers l'intérieur par rapport à la verticale. La livrée est inédite : le rouge Capitole forme un bandeau au niveau des baies, bordé d'un filet orange, rouge que l'on retrouve en bas de caisse, associé à l'origine

à du gris inox. Ce dernier est remplacé par du gris ciment à partir de 1976 environ, les deux teintes pouvant cohabiter au sein d'une rame durant la période d'application. Le bandeau Trans-Europ-Express à caractères dorés n'est pas installé d'origine, seulement après que ►►



En juin 1983 à Paris-Montparnasse, le TEE Jules Verne est remorqué par la CC 72071. Il s'élancera vers Nantes à 18h32.

► les trains intègrent ce pool TEE, en 1971. Les voitures sont montées sur des bogies Y 28 équipés de freins à patins magnétiques, utilisés seulement en cas d'urgence à 200 km/h.

Un service de prestige

Dès leur livraison, à grand renfort de communication télévisée, les Grand Confort intègrent l'Etendard (Paris-Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean, qui devient TEE en septembre 1971), le Capitole (Paris-Austerlitz – Toulouse) en remplacement des voitures UIC rouges, dès septembre 1970, l'Aquitaine (Paris-Austerlitz – Bordeaux), le Kléber (Paris-Est – Strasbourg) en mai 1971, et le Stanislas (Paris-Est – Strasbourg), en septembre 1971. Par la suite, des Grand Confort sont affectées au Jules Verne (Paris-Montparnasse – Nantes), à partir de mars 1982. Sur le Sud-Ouest, la

traction est confiée dans un premier temps à des BB 9200, très vite remplacées par les puissantes CC 6500 toutes neuves. Sur l'Est, les BB 16000 cèdent leur place aux BB 15000 à leur livraison, donc à partir de juillet 1971. Sur l'Ouest, des CC 72000 officient en attendant l'électrification complète du Mans à Nantes (septembre 1983) et l'entrée en scène de BB 22200.

Le déclassement, puis la fin

Le 23 mai 1982, marque un changement important : le Capitole passe à deux classe avec, dans un premier temps, incorporation de VTU de seconde classe, puis déclassement de dix-sept A8u et douze A8tu Grand Confort, qui se voient affublées d'une bande verte et de cartouches Corail. En 1984, les autres TEE du Sud-Ouest suivent le même



BIBLIOGRAPHIE

« L'encyclopédie des voitures voyageurs » Éditions La Vie du Rail
Hors-série Ferroviissime
n° 13 : « 50 ans de rapides climatisés » Éditions LR Presse

chemin. Le TGV entraîne, comme ailleurs, du mouvement dans le parc. Ici, le TGV l'Atlantique pousse, en 1989, la suppression du Jules Verne puis, en 1990, la fin des Grand Confort sur Paris – Bordeaux. Des voitures sont transformées pour le nouveau service Euraffaires sur Paris – Strasbourg et Paris – Metz – Luxembourg, mais c'est un sursis et les radiations s'enchaînent à partir de 1997, les élégantes voitures Grand Confort disparaissant du Sud-Ouest à l'hiver 1997-98. Fin d'un fier symbole d'un service de prestige du chemin de fer français. ■