

Voitures Grand Confort

4 COMPOSITIONS EN H0 OU N

Julien Mauprez nous montre que les voitures Grand Confort ne composaient pas forcément des rames homogènes. Très inspirant !

Texte et illustrations: Julien Mauprez

TEE 63 Le Stanislas

Notes: C160. TEE 62 dans le sens pair. Pour la Traction: BB 16000 à la création du TEE Stanislas, remplacement par BB 15001 à 15005 vertes à partir de janvier 1972, puis BB 15000 rouges à partir de la 15006, mise en service courant 1972 (néanmoins les cinq 15000 vertes peuvent encore y être affectées)

Historique: Mis en service dès septembre 1971, soit quatre mois après le TEE Kléber (voir le LR 909), pour une relation de milieu de journée. Dû à des dotations limitées de voitures Grand Confort sur la région Est, il sera renforcé régulièrement par des voitures DEV inox ex Mistral 56, et parfois par une paire de A9 UIC équipées de bogies Y28. Les voitures Mistral 69 remplaceront les Grand Confort en mai 1982, mais la concurrence féroce de l'autoroute A4 et d'Air Inter, feront que ce train sera définitivement arrêté six mois plus tard. Il ne restera plus que le TEE Kléber sur la relation Paris-Strasbourg, qui cessera de circuler en 1989.

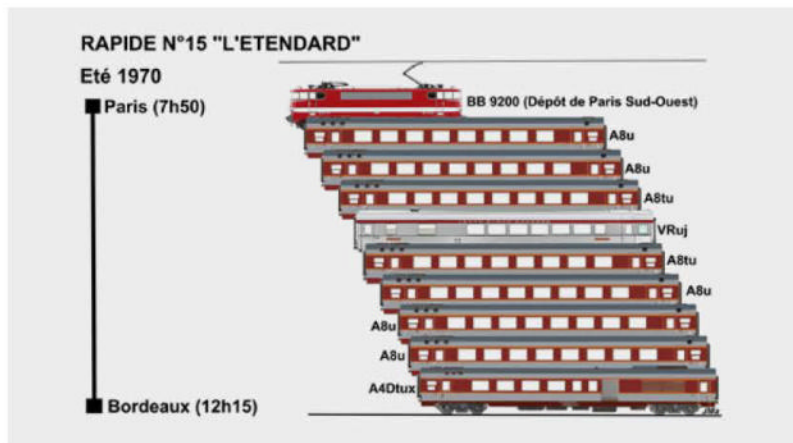
Rapide 15 L'Étendard

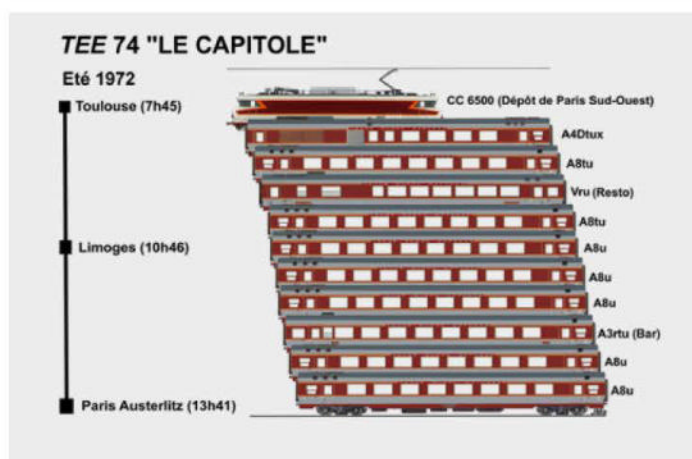
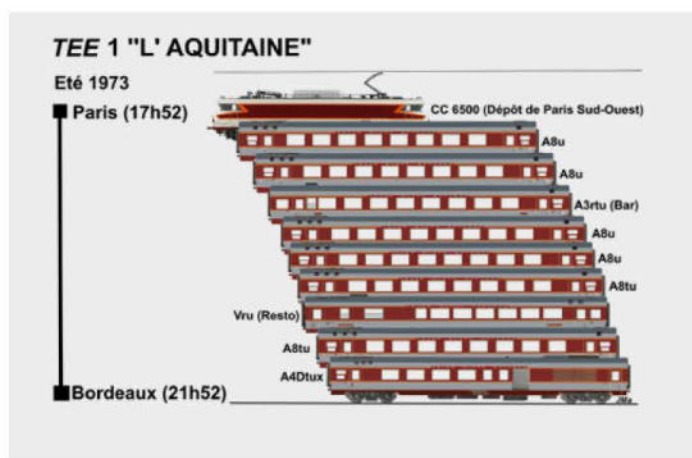
Notes: C160. Composition illustrée applicable à l'été 1970, comportant une voiture restaurant Mistral 69, son équivalent en Grand Confort n'est pas encore livré. Voitures Grand Confort sans bandeau horizontal Trans Europ Express, livrées à partir du 27 mars 1970. Traction par une BB 9200 rouge (livrée Capitole) ou une CC 6500.

Historique: Ce train existe depuis la fin du service d'été 1968 entre Paris et Bordeaux, avec trois arrêts intermédiaires d'une minute (Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers et Angoulême) dans chaque sens, numéroté 15 et 16. Les numéros 161/160 à partir de mai 1971 seront très éphémères, pour être remplacés quatre mois plus tard par les numéros 5 et 4

avec la classification TEE en prime. Le succès de ce train entraînera des dédoublements sous les numéros 10005/10004, avec les UIC rouges Ex-Capitole. À noter que ce train était prolongé en saison estivale jusqu'à Hendaye et Irun entre 1973 et 1976. C'est dans cette période que le TEE Étendard est progressivement autorisé à circuler à 200 km/h au

même titre que son jumeau, l'Aquitaine. La BB 7233 assura aussi la traction de ce train, entre septembre 1977 et mai 1978. Les trois arrêts intermédiaires sont rétablis en 1982 (supprimés cinq ans plus tôt) consécutifs à dégradation de la fréquentation, mais l'Étendard perd définitivement son statut de TEE, et sera supprimé deux ans plus tard. ►►





TEE 1 Aquitaine

Notes: C200. Sans arrêt de Paris à Bordeaux, arrêts à Angoulême et Poitiers dans le sens pair (TEE 2). Composition illustrée applicable en semaine, n'incluant pas la voiture complémentaire A8u Grand Confort circulant que les vendredis, placée en tête, derrière la locomotive.

Historique: Sept jours avant la mise en route officielle, un train spécial baptisé "Aquitaine 200" sera mis à l'honneur, lors d'une émission en direct sur l'ORTF, première chaîne (encore en noir et blanc), le dimanche 16 mai 1971. Outre les équipements spéciaux à bord du train tracté par la CC 6516, la retransmission des images sera assurée par un hélicoptère survolant le train et des relais hertziens tout au long du parcours. Paris et la préfecture de la Gironde sont alors reliés en quatre heures, 579 km à 144,8 km/h de moyenne, performance remarquable pour l'époque en Europe. Cette relation pour les hommes d'affaires explique qu'il ne circule ni les week-ends, les jours de fête, ni en saison estivale. Comme pour le TEE Étendard, la ligne Paris – Bordeaux bénéficiera à partir du service d'hiver 1976, d'un renforcement de ses sous-stations, d'une augmentation du nombre de sections parcourables à 200 km/h et enfin, d'une modification des engrenages

des CC 6500. À partir de 1981, les arrêts à Angoulême et Poitiers dans le sens impair, puis Saint-Pierre-des-Corps dans les deux sens, sont mis en place pour tenter d'endiguer la chute de la fréquentation de ce train. Le TEE Aquitaine subira ensuite la même sentence que les autres TEE du Sud-Ouest, pour être remplacé par un rapide de première/seconde classe à partir de juin 1984. Ce dernier conservera donc son nom de baptême sous les numéros 181/180, et sera supprimé fin 1990 lors de l'arrivée du TGV Atlantique.

TEE 74 Le Capitole

Notes: C200. Capitole du Matin sous les numéros 75-74, 77-76 pour le Capitole du soir.

Historique: L'origine de cette relation pour une clientèle d'affaires entre Paris et Toulouse remonte à novembre 1960 (numéros 1009/1010), avec des DEV Inox longues de première classe, un wagon restaurant CIWL et un fourgon. Le 28 mai 1967, le train est baptisé Capitole avec l'introduction des UIC en livrée rouge et six BB 9200 assorties, modifiées pour rouler à 200 km/h sur certaines sections de ligne. C'est la première fois en France qu'un train circule à cette vitesse en service commercial. À partir du service d'hiver 1970-1971, le Capitole reçoit les voitures Grand Confort, les UIC Rouges sont

alors à la fois utilisées pour les forçements, et pour les supplémentaires, sous les numéros 10076/10077, en raison d'une forte demande. Mais en 1982, il perd définitivement son statut de TEE comme d'autres trains à cette période, pour être transformé en train à deux classes (voitures Grand Confort pour la première classe et Corail pour la seconde classe). Vingt-neuf Grand Confort sont alors converties durant ce laps de temps en seconde classe par les Ateliers de Périgueux, pour être ensuite réintégrées, à partir de 1984, au Capitole sous les numéros 75/78, seule paire de trains restants du défunt TEE. Le TGV Atlantique mettra un coup de grâce définitif au Capitole, tout comme pour le train rapide succédant à l'Aquitaine.

Transposition en H0 et N de ces quatre trains

À l'échelle H0, outre les reproductions Jouef parues cette année, notons l'existence des Grand Confort chez L.S.Models, difficilement trouvable depuis 2004 sur le marché de l'occasion, mais prévues prochainement sous forme de sets avec locomotives dédiées. Citons de mémoire les modèles Jouef datant de 1973, qui peuvent convenir pour les budgets modestes, moyennant quelques travaux personnels d'amélioration. Quant aux DEV Inox ex-Mistral 56, seul L.S.Models a commercialisé ces voitures, il y a une dizaine d'années. Les CC 6500 de première sous-série, à persiennes horizontales, ont été produites par Gérard-TAB, Jouef, Roco et L.S.Models. Roco, puis L.S.Models, ont produit les BB 15000 de deuxième sous-série dite TEE, assortie aux voitures Grand Confort, tandis que la livrée verte de première sous-série n'a été produite que par la marque belge (exception des anciennes évocations chez Jouef et Lima). Pour les BB 16000 des TEE Stanislas et Kléber, les versions à persiennes allongées sont proposées par Roco, prévues prochainement par REE (BB 16020 du dépôt de la Chapelle). Pour l'échelle N, les voitures Grand Confort sont produites par la marque Minitrix/Trix, comme les CC 6500, cependant Arnold va prochainement commercialiser ces machines emblématiques. L.S.Models et récemment Arnold ont produit les Mistral 69. L'amateur aura le choix pour les voitures UIC-Y SNCF livrée 160, par Dynam/Artrain, Minitrix et REE Mikadotrain. La BB 15000 verte existait que dans le catalogue Fleischmann entre 1977 et 1997. Seuls les DEV Inox Mistral 56 manquent à l'appel à l'échelle 1/160. ■

L'auteur tient à remercier chaleureusement Jean-Luc BOBIER pour son aide précieuse.