

Les trains Trans-Europ-Express

écrit par Oncle John | 2 août 2021





HISTOIRE

Parmi les éléments qui participent au prestige des nations figurent incontestablement leurs réussites techniques et en particulier les moyens de transport tels les avions, les navires et les trains. Mais si tous les pays utilisent ceux-ci par contre seulement quelques-uns possèdent les industries capables de les produire.

Lors de la fondation de l'Europe des six, un véritable climat d'émulation et de fierté nationale animaient les six premiers

pays qui sont à l'origine de l'Union Européenne. Et ceux-ci étaient enthousiastes à l'idée de pouvoir produire le meilleur d'eux-mêmes. De plus, concernant les chemins de fer, chacun de ces pays possédait une industrie dans ce domaine particulier ce qui rajoutais encore du piment à la compétition. Il serait injuste d'oublier de mentionner la Suisse qui, si elle ne faisait pas partie des six pays fondateurs : la France, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, se trouvait géographiquement encerclée mais voulait participer à la fête. Ainsi naquirent les fameux Trans-Europ-Express (TEE) qui ont étendu un réseau ferré rapide qui a sillonné ces pays pendant 30 ans, du 2 juin 1957 au 31 mai 1987.

On peut partager cette période en deux parties : l'apogée de 1957 à 1973 et le déclin, de 1975 à 1987, déclin qui correspond au passage de l'Europe des six à l'Europe des neuf puis des douze ... Ainsi qu'à l'avènement des TGV qui allaient reléguer progressivement le matériel TEE à des tâches subalternes. Enfin, concernant les TGV, seulement les trois plus grandes nations de l'Europe des six initiale resteraient dans la course : La France, l'Allemagne et l'Italie, seuls capables de produire des trains à grande vitesse.

Durant la période initiale, pendant les trente glorieuses, et jusqu'à leur apogée, la plupart des TEE avaient une livrée identique rouge et beige qui permettait de les reconnaître au premier coup d'œil et, prestige oblige, n'offraient qu'un service de première classe à leurs voyageurs composés principalement d'une clientèle d'affaire. Ensuite, progressivement, ces rames perdirent quelque peu de leur unité de couleur et de leur prestige et ouvrirent aussi, sur la fin, un service de deuxième classe.

Les premiers TEE se composaient de matériel diesel car les pays traversés ne possédaient pas un réseau électrique identique. Ils étaient conçus pour des vitesses de l'ordre de 140km /h et de rames unifiées réversibles. Par la suite, il

assurèrent le trafic voyageurs avec des voitures classiques mais toujours de première classe et tractées souvent par les meilleures locomotives du moment.

Pour approfondir l'histoire des TEE [c'est ici](#).

LES TEE EN MODELISME

En modélisme, le sujet a été abondamment traité par de nombreux fabricants et ce n'est pas fini. Le premier à se lancer dans la course fut l'italien Rivarossi qui produisit dès 1959 une très belle rame qui connu beaucoup de succès pendant plusieurs années. Il s'agissait d'une rame diesel fabriquée par le constructeur Breda animée par des moteurs Isotta Fraschini. Isotta Fraschini était, au départ, un constructeur de voitures de grand luxe qui s'est reconverti par la suite en fournisseur de moteurs diesel réputés qui équipent encore aujourd'hui de nombreux navires de l'US navy ainsi que de nombreux trains de part le monde.



**TEE Rivarossi
des chemins de
fer italiens**

L'allemand Märklin se devait de réagir qui produisit dès 1965 cette rame des chemins de fer suisses qui relia longtemps la

Suisse aux Pays-Bas avant d'être exportée au Canada sous une autre livrée et portant le nom de Northlander, très convoité des collectionneurs de matériel Märklin.



L'italien Lima, ne voulant pas rester en reste produisit vers la même époque cette rame caractéristique des chemins de fer français :



TEE Lima de
la SNCF

Par la suite, les voitures des TEE furent également tractés par les locomotives les plus prestigieuses de leur époque, chacun voulant montrer aux autres ce qu'il avait de meilleur :



TEE Lima italien



Enfin, pour terminer, voici une motrice belge qui assura également la traction des TEE sur le territoire du plat pays ou l'Oncle John a vu le jour précisément l'année de naissance des TEE.

Loco Belge Märklin



Le modélisme est une des formes d'art qui rappelle le génie spécifique de la science de l'Occident. Il reflète l'histoire, les progrès techniques incessants et le développement industriel qui ont conduit l'humanité dans son ensemble vers une qualité de vie inconnue pendant des siècles. Les transports, qu'ils soient terrestres maritimes ou aériens ont contribué de façon décisive à rapprocher les hommes et à favoriser les échanges commerciaux de biens et de services au bénéfice de tous. Le modélisme fait partie intégrante et raconte la mémoire de notre civilisation.

Oncle John