

N°55

LA REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER



VARIA

REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

9, rue du Château-Landon, 75010 Paris

ISSN : 0996-9403

www.ahicf.com

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Sébastien Barbe, délégué général de Rails & histoire

COMITÉ ÉDITORIAL

- **Francis Beaucire**, géographe, professeur émérite, université Paris I-Panthéon-Sorbonne
- **Christophe Bouneau**, historien, professeur à l'université Bordeaux Montaigne
- **Karen Bowie**, historienne de l'art, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette
- **Jacques Charlier**, géographe, professeur émérite, université catholique de Louvain
- **Christian Chevandier**, historien, professeur émérite, université du Havre
- **Agnès D'Angio-Barros**, conservatrice en chef du patrimoine, responsable du département de l'accueil des publics de Pierrefitte-sur-Seine, Archives nationales
- **Xavier Desjardins**, géographe, professeur à Sorbonne Université
- **Andrea Giuntini**, historien, professeur à l'université de Modène-Reggio Emilia
- **Anne Hecker**, géographe, maître de conférences, université de Lorraine
- **Thomas Joindot**, ingénieur des Mines, chef du département des Ouvrages d'art, SNCF Réseau, direction Ingénierie et Projets
- **Michèle Merger**, historienne, chargée de recherche honoraire au CNRS
- **Arnaud Passalacqua**, historien, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, École d'Urbanisme de Paris, Lab'URBA

• **Nicolas Pierrot**, conservateur en chef du patrimoine, région Île-de-France, direction de la Culture, service Patrimoines et Inventaire

• **Émile Quinet**, économiste, professeur émérite, École nationale des Ponts et Chaussées

• **Georges Ribeill**, sociologue, directeur de recherche honoraire à l'École nationale des Ponts et Chaussées (LATTS)

• **Paul Smith**, historien, secrétaire général du Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la Mise en Valeur du Patrimoine industriel (CILAC)

• **Laurent Tissot**, historien, professeur à l'université de Neuchâtel

• **Jean-Pierre Williot**, historien, professeur à Sorbonne Université

• **Pierre Zembri**, géographe, professeur à l'université de Paris-Est, directeur du Laboratoire Ville Mobilité Transport

SECRÉTARIAT D'ÉDITION

Cécile Hochard, responsable scientifique de Rails & histoire

Laurent Vermeersch, docteur en géographie, relecteur/correcteur

COUVERTURE ET MISE EN PAGE

Marion Cochat, www.sea-shape.com

IMPRESSION

SNCF, Centre Édition-La Chapelle, 75018 Paris
Juin 2021

Imprimé sur papier certifié PEFC (*Program of Endorsement for Forest Certification*), issu de bois provenant de forêts gérées durablement, exempt d'acide, de métaux lourds et entièrement recyclable.

La *Revue d'histoire des chemins de fer* est éditée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer (Rails & histoire), 9, rue du Château-Landon, 75010 Paris. Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation par tous procédés réservés pour tous pays, conformément à la législation française en vigueur. Il est interdit de reproduire, même partiellement, la présente publication sans l'autorisation écrite de l'éditeur. La rédaction n'est pas responsable des textes et illustrations qui lui ont été communiqués. Les opinions émises par les auteurs n'engagent qu'eux-mêmes.

VARIA

Avant-propos

ARTICLES

p. 8 - 21 • Frédéric GRABER. Une quasi-enquête publique. Les affiches de tarifs de chemin de fer au XIX^e siècle. *French railroad tariff posters in the 19th century.*

p. 22 - 37 • Sylvie SADE-ALBERTUS. Les éventails ferroviaires : un objet publicitaire dans le vent. *Railway fans: a trendy advertising object.*

p. 38 - 53 • Méghane DUVEY. Enfin le chemin de fer ! À la fin du XIX^e siècle, une politique municipale opiniâtre pour attacher Marly-le-Roi au rail. *The railway arrived in Marly-le-Roi, at last!*

p. 54 - 72 • Julie PERRIN. Aménager l'Île-de-France à la fin des années 2000 : la grande vitesse ferroviaire au prisme d'un processus de décentralisation contrarié. *Territorial planning of the Île-de-France region in the late 2000s: high speed rail through the lens of a disrupted decentralization process.*

p. 74 - 86 • Pauline DETAVERNIER. Le cheminement en gare lors des premiers voyages en train : récits d'expériences d'un espace-seuil. *Walking through the station during the first train journeys: stories of experiences in a liminal space.*

p. 88 - 103 • Julian COURTEIX. Une approche historique et contemporaine des chemins de fer dans le département des Alpes-Maritimes : de l'unification du réseau à la fragmentation des territoires institutionnels et du système de desserte (1850-2020). *A historical and contemporary approach to railways in the Alpes-Maritimes department: from the unification of the network to the fragmentation of institutional territories and the service system (1850-2020).*

p. 104 - 119 • Anthony GOUTHEZ. Le contexte de la mise en place des derniers Trans Europ Express de la SNCF, enquête sociologique et statistique. *The context of the implementation of the last Trans Europ Express of the SNCF, sociological and statistical survey.*

RUBRIQUES

p. 121 - 129 • Écrire l'histoire du chemin de fer

Entretien avec les auteurs du *Réseau Breton*, Dominique Paris et Pierre-Henri Émangard

p. 131 - 143 • Images du patrimoine ferroviaire

Joseph-Jean Paques. Première gare Saint-Lazare : avons-nous tout vu ?

p. 144 - 146 • Du côté des associations

Le Cercle généalogique des cheminots.

**LE CONTEXTE DE LA MISE EN PLACE DES DERNIERS TRANS EUROPE
EXPRESS DE LA SNCF, ENQUÊTE SOCIOLOGIQUE ET STATISTIQUE**

***THE CONTEXT OF THE IMPLEMENTATION OF THE LAST TRANS
EUROPE EXPRESS OF THE SNCF, SOCIOLOGICAL
AND STATISTICAL SURVEY***

•
Anthony GOUTHEZ (Doctorant en histoire de l'Europe à La Sapienza. Università di Roma,
boursier de Rails & histoire.)

✉ anthony.gouthez@gmail.com

RÉSUMÉ

Cet article analyse le contexte du lancement des derniers TEE français, grâce, en particulier, aux enquêtes sociologiques réalisées par la SNCF. Le début des années 1980 coïncide avec l'arrivée de la technologie à grande vitesse dans le paysage ferroviaire français. Jusqu'alors, la desserte du territoire était réalisée par des Trans Europ Express (TEE), lesquels constituaient la fine fleur des trains européens durant des décennies. L'arrivée des TGV permet à la SNCF de disposer d'un parc de voitures TEE, certes vieillissantes, mais néanmoins en parfait état de marche. Dans le même temps, un certain nombre de villes se plaignaient d'être tenues à l'écart des réseaux TEE, à l'instar de Lille ou de Nantes. Ainsi, la SNCF saisit l'opportunité de connecter les bassins d'affaires du Nord et de l'Ouest de la France à Paris en lançant des TEE vers ces régions. La SNCF souhaite profiter de la marque TEE, laquelle est renommée, en attendant que des lignes à grande vitesse soient construites vers ces régions, ce qui sera le cas dans les années 1990. En agissant de la sorte, la SNCF procède à rebours du reste de l'Europe, où la marque TEE perdait du terrain au profit des InterCity, invention des chemins de fer allemands.

Mots-clés : TEE, SNCF, matériel ferroviaire.

ABSTRACT

This article analyses the context of the launch of the last French TEE, thanks, in particular, to the sociological surveys carried out by SNCF. The early 1980s coincided with the arrival of high-speed technology in the French railway landscape. Until then, the service of these territories was affiliated with Trans Europ Express (TEE), which was the fine flower of European trains for decades. The arrival of high-speed trains allows the SNCF to have a fleet of TEE cars, certainly aging, but nevertheless in perfect working order. At the same time, a number of cities complained of being kept away from TEE networks, such as Lille or Nantes. Thus, the SNCF seizes the opportunity to connect the business areas of the North and West of France to Paris by launching TEE towards these regions. SNCF wants to take advantage of the TEE brand, which is renamed until high-speed lines are built in these regions, which will be the case in the 1990s. By doing so, the SNCF is proceeding backwards from the rest of Europe where the TEE mark was losing ground in favor of InterCity.

Keywords: TEE, SNCF, railway equipment.

INTRODUCTION

Les Trans Europ Express sont des trains prestigieux créés en 1957, sous l'impulsion du néerlandais Francis Den Hollander, alors président des chemins de fer de son pays, après avoir conduit les destinées de la fameuse compagnie aérienne KLM, véritable étendard national aux Pays-Bas. Les Trans Europ Express, très vite désignés sous leur acronyme TEE, sont une nouvelle catégorie de trains qui a vocation à relier rapidement et dans le plus grand confort les principales villes européennes, principalement des destinations d'affaires mais aussi touristiques. Cette nouvelle catégorie de trains naît dans la foulée de la signature du Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne, laquelle précède l'Union européenne de nos jours. Les trains TEE devinrent donc un précieux moyen de communication à une époque où les grandes autoroutes internationales n'étaient pas encore achevées et alors que le transport aérien commençait tout juste à prendre son envol. Ils acquièrent très rapidement une renommée européenne, ce qui contribua à leur succès. Les trains TEE offraient une expérience de voyage, un renouveau du chemin de fer, une manière de dépasser le présent pour tendre vers le futur.

Il apparut assez tôt que les différentes compagnies ferroviaires, membres du regroupement TEE, voudraient faire entrer leurs trains prestigieux sous cette marque, d'une part, pour accroître le prestige du train mais aussi pour lui donner un aspect plus international et donc pour qu'il soit reconnu par les personnes provenant de l'étranger, incitées à l'emprunter pour leurs déplacements dans le pays. Le problème résultait du fait qu'il était spécifiquement indiqué dans le règlement organique de 1957 que seuls les trains ayant un parcours international pouvaient prétendre obtenir le label TEE. L'article 2 du règlement organique du groupe-

ment TEE, émis en 1955 puis en 1957, 1964 et 1975, établit clairement que : « les réseaux adhérents font circuler des TEE modernes, rapides, confortables entre les centres économiques européens politiques et touristiques en trafic international » ; la version de 1964 modifie cet article 2 en ajoutant « tant en trafic international qu'en trafic national »¹.

Ainsi, le début des années 1960 vit l'arrivée d'une nouvelle génération de voitures, lesquelles améliorèrent sensiblement le confort des voyageurs, notamment sur les relations les plus chargées et les plus prestigieuses. La Commission TEE réunie en 1965 accorda l'ultime autorisation à la DB et à la SNCF, lesquelles s'empressèrent d'apposer l'appellation TEE sur certains trains comme le *Rheinpfell* ou encore le *Mistral* en France, ce dernier étant alors le train le plus rapide d'Europe (Mertens, 1987). À la suite de cette décision, de nombreux trains TEE seront acceptés dans le regroupement et contribueront à mythifier l'appellation. Ce sera notamment le cas en France avec le fameux *Capitole*, ou encore en Italie avec le *Settebello*, entre Rome et Milan.

L'appellation Trans Europ Express est ancrée dans l'esprit des contemporains comme un label de qualité, de confort, de vitesse et surtout de prestige. Toutefois, d'année en année apparurent de nombreux autres trains de catégories différentes que les TEE qui effectuèrent des parcours similaires aux relations TEE. De surcroît, il n'était pas rare que des trains TEE soit « déclassés » en Intercity, cette fameuse nouvelle marque inventée par les chemins de fer allemands à l'orée des années 1970. Par ailleurs, l'investissement massif des compagnies ferroviaires dans de nouvelles voitures – en France ce seront les fameuses voitures Corail –

1. Règlement organique du groupement Trans Europ Express, Carton BU0614.TEE/1, Dossier 1961, Comité économique TEE, Comité Directeur TEE, 1964, Archives de l'Union Internationale des Chemins de fer.

ont eu comme conséquence de rediriger les voyageurs fidèles aux TEE vers d'autres trains, ne voyant plus de différence majeure entre les deux catégories. Enfin, les améliorations techniques sur les lignes ferroviaires et le matériel font que les vitesses sont augmentées et permettent des réductions de temps de parcours pour tous les trains circulant sur la ligne. Dès lors, les trains TEE réussissent seulement à améliorer leurs temps de parcours en s'arrêtant le moins possible aux gares intermédiaires, mais cela ne suffit pas à faire gagner suffisamment de temps sur le trajet qui puisse justifier le paiement d'un supplément (Malaspina, 2006, p. 26).

À titre d'exemple, sur la relation Paris-Bordeaux, en 1977, le TEE *Étendard* de 7h51 mettait 4h06 pour couvrir la distance entre les deux villes, quand le Rapide 4001 de 6h45 mettait quant à lui 4h10. Le TEE *Aquitaine* de 17h55 mettait 3h05, soit une heure de moins que les autres trains, mais ne s'arrêtait dans aucune gare le long de son trajet. Sur la relation Paris-Bruxelles, au service été 1976, les TEE *Memling* et *Rubens* parcouraient le trajet entre les deux capitales en mettant respectivement 4h25 et 4h20, quand le Rapide 281 de 8h44 couvrait la distance en 4h25².

C'est dans ce contexte qu'en 1978, la SNCF lance trois TEE vers le Nord de la France, en direction de Tourcoing, qui seront suivis par le TEE *Jules Verne* en 1980, lequel restera comme le dernier TEE de l'histoire.

CONTEXTE DE LA MISE EN CIRCULATION DES DERNIERS TEE FRANÇAIS

Le réseau Trans Europ Express, à l'aube des années 1980, n'était plus ce qu'il était autrefois, et il apparaissait désormais certain que cette prestigieuse marque, qui avait fait rêver tant de voyageurs autrefois, verrait ses jours comptés, concurrencée, d'un côté, par les Intercity et, de l'autre, par l'arrivée des trains à grande vitesse. Les trains TEE étaient donc pris dans une sorte de tenaille dans laquelle ils ne pourraient résister bien longtemps. La plupart des TEE encore en circulation constituaient toujours le meilleur service pour relier les grandes villes européennes mais ils devraient bientôt laisser cette place aux trains à grande vitesse, qui deviendraient à leur entrée en service le porte-étendard du ferroviaire français. Les TEE étaient donc voués à assurer des services de seconde catégorie et à assurer des liaisons vers des régions où il n'était pas prévu de construire des lignes à grande vitesse, du moins pas dans un premier temps.

Les derniers TEE créés par la SNCF, à la fin des années 1970 et au début des années 1980, sont à percevoir sous cet angle. En effet, comme on le sait, la première ligne à grande vitesse en France se construisit entre Paris et Lyon, ce qui permit, outre de relier entre elles les deux plus grandes agglomérations françaises, de réduire les temps de parcours pour les voyages ferroviaires vers l'ensemble du Sud-Est de la France mais aussi vers la Suisse et l'Italie.

Comme attendu, le plus fameux train français, le *Mistral*, fut supprimé en 1981, année où entrèrent en service les trains à grande vitesse. D'autres célèbres trains furent supprimés sur l'axe PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), comme le *Rhodanien*, retiré du service en 1978, ou le *Lyonnais*, en 1980.

2. Horaires trains internationaux, Thomas Cook International Table, 1977.

Photo 1. Le TEE *Mistral* reliant Paris à Nice, au départ de la gare de Lyon à Paris, tracté par la BB-9317, en 1969 (source : SARDO - Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF³).



Dans le même temps, et depuis plusieurs années déjà, des élus du Nord de la France ainsi que la chambre de commerce de Lille s'émouvaient de rester à l'écart du réseau TEE. C'est dans ce contexte que la SNCF lança trois TEE, en 1978, les dénommés *Faidherbe*, *Gayant* et *Watteau* entre Paris et Tourcoing *via* Lille. La SNCF put transférer les voitures *ex-Mistral* version Inox inaugurées en grande pompe dans les années 1960, où elles constituaient alors un des meilleurs confort en Europe, aux nouvelles relations entre Paris et le Nord de la France (Mertens, 1987, p. 225). Il apparut toutefois assez vite que ces nouveaux TEE n'entreraient pas dans l'histoire ferroviaire française, d'une part, car leur matériel était vieillissant et en fin de parcours, mais également parce qu'ils visaient

à combler un vide de plusieurs années avant la mise en service de la LGV Nord, dont l'inauguration était prévue dans les années 1990. Ces trois TEE étaient considérés comme des trains d'affaires, avec des horaires spécialement prévus en ce sens, visant à satisfaire une région qui se sentait délaissée entre, d'un côté, les TEE pour le Benelux qui transitaient plus au Sud, à Maubeuge, et les autres trains qui offraient une correspondance avec la Grande-Bretagne *via* les ferries et qui transitaient plus au Nord sur l'axe Amiens-Boulogne-sur-Mer.

Deux ans plus tard, la SNCF lançait, en direction de Nantes, le TEE *Jules Verne* qui serait le dernier TEE à être créé, non seulement en France mais aussi dans toute l'Europe. De la même manière que pour les TEE à destination de Lille/Tourcoing, la SNCF désirait répondre à

3.  : <http://openarchives.sncf.com/archive/0451lm0193002> (consulté le 11 mai 2021).

un besoin d'une région qui voulait voir améliorer ses dessertes avec Paris. En effet, alors que le Sud-Ouest de la France était largement pourvu en trains TEE, notamment vers Bordeaux et Toulouse, le Nord-Ouest de la France demeurait quant à lui privé de desserte TEE. Profitant, comme pour les trois TEE vers Lille/Tourcoing, d'une disponibilité de matériel de composition ex-*Mistral* Inox, la SNCF entreprit de satisfaire les demandes des élus de cette région et de proposer un aller-retour quotidien vers Angers et Nantes depuis Paris. De la même manière que pour les TEE vers le Nord de la France, il s'agissait de proposer un service temporaire, le temps de construire la LGV Atlantique, laquelle fut mise en service en 1990 et permit une desserte aussi bien de Bordeaux que de Nantes via la bifurcation de Saint-Pierre-des-Corps, à l'est de Tours.

Les quatre derniers TEE de la SNCF, créés entre la fin des années 1970 et le début des années 1980, répondaient donc à un besoin temporaire de satisfaire des voyageurs d'affaires, dans des régions qui n'étaient pas desservies par des trains TEE, dans leur volonté de voyager plus confortablement et plus rapidement vers Paris. Cette demande fût acceptée grâce à la grande disponibilité en matériel et suite à l'inauguration de la LGV Sud-Est, et avait pour vocation d'être transitoire jusqu'à l'ouverture des différentes LGV qui contribuèrent à mailler le territoire français de voies à grande vitesse, remodelant ainsi la façon de voyager des Français.

Sur le plan européen, il est important de préciser que la majeure partie des TEE a disparu des voies européennes entre la fin des années 1970 et le début des années 1980. Un faible nombre de TEE continue de circuler sous cette appellation jusqu'en 1987, date de dissolution effective de la marque TEE au profit de celle

d'EuroCity, nouvellement créée⁴. Parmi ces derniers TEE, nombre d'entre eux circulent, en Italie, sur un parcours intérieur, à l'image des TEE français qui avaient un parcours purement national. Le raisonnement des FS (Chemins de fer italiens) est peu ou prou le même que celui de la SNCF, à savoir utiliser la marque TEE, qui a une excellente réputation pour promouvoir ses plus fameux trains. Toutefois, la différence avec la France s'esquisse à la fin des années 1970 : la SNCF anticipe la mise en service des nouvelles relations à grande vitesse avec le TGV sur l'axe Sud-Est en supprimant ses TEE les plus fameux.

L'Italie, au contraire, ne crée plus de nouveau TEE mais laisse perdurer ses TEE majoritairement créés au début des années 1970, avec l'arrivée des nouvelles voitures à la suite d'un appel d'offres européen. L'inauguration du premier tronçon de ligne à grande vitesse entre Florence et Rome, en 1976, ne nécessite pas la création immédiate d'un nouveau matériel, comme ce sera le cas avec le TGV⁵. Aussi, des TEE fameux tels que l'*Ambrosiano*, le *Vésuvio*, le *Colosseum*, qui circulent tous sur l'importantissime axe Milan-Rome, continueront à assurer les liaisons sous la marque TEE jusqu'en 1987 et seront donc parmi les derniers TEE encore en service avec le TEE *Adriatico*, entre Milan et Bari. Ajoutons à cette liste le non moins fameux TEE *Settebello*, véritable étendard des chemins de fer italiens, qui permet de raccourcir les temps de parcours entre les deux plus grandes villes du pays.

4. L'année 1987 est celle communément admise pour marquer la fin des services Trans Europ Express, tel qu'en témoignent les documents de l'UIC, bien que certains trains aient pu encore bénéficier, de manière isolée, de cette appellation dans les années qui suivirent.

5. Les chemins de fer italiens ont tout de même mis en service un nouveau type de locomotives plus puissantes, les E656, dénommées familièrement « crocodiles », lesquelles s'ajoutent aux E444, malnommées « Tortue » du fait de leur robustesse et vitesse, saluées par la presse internationale spécialisée à leur mise en service au début des années 1960. Néanmoins, les Italiens préparent déjà leur propre train à grande vitesse suivant un modèle différent : le train pendulaire, bien que celui-ci n'entrera pas en service avant la fin des années 1980.

Photo 2. Le TEE *Settebello*, en service entre Milan et Rome, effectuant un arrêt en gare de Florence (Firenze Santa Maria Novella), en 1967. Ce train marqua l'histoire des chemins de fer italiens durant les années d'après-guerre, notamment avec sa forme si particulière et son belvédère qui le rendait si singulier (source : Archives des Chemins de fer italiens (Fondazione FS) ⁶).



En revanche, en Allemagne, on assiste à une lente mais certaine décroissance des services TEE du début des années 1970 jusqu'au début des années 1980. Un faible nombre de TEE continuent de circuler sur les rails allemands après le début des années 1980, et le peu qui reste disparaîtra en 1983, y compris le dernier TEE circulant sur un parcours uniquement national : le TEE *Goethe*, entre Francfort et Dortmund.

Sur le plan des TEE internationaux, nous assistons à de grandes suppressions entre la fin des années 1970 et le début des années 1980. Seule une poignée d'entre eux sera épargnée par la suppression et résistera jusqu'en 1987.

Parmi ceux-ci, notons les TEE *Rheingold*, entre Genève et Amsterdam, peut-être le plus fameux des TEE et vraisemblablement le plus fameux train allemand, dont le parcours a été maintes fois modifié et prolongé ; le TEE *Gottardo*, entre Zurich et Milan, sera aussi l'un des tout derniers, arpentant peut-être l'un des parcours les plus classiques de l'histoire des Trans Europ Express. Enfin, entre Paris et Bruxelles, autre parcours classique et véritable épine dorsale du projet TEE, quelques trains portant encore l'appellation Trans Europ Express continueront de circuler, ce sera notamment le cas du TEE *Île-de-France* ou encore du *Rubens* (Mertens, 1987).

La comparaison avec ce qui se passe en Europe montre que les chemins de fer français prennent une voie à rebours de l'évolution générale des services Trans Europ Express en Eu-

6. © : <https://www.archiviofondazionefs.it/Fototeca-Centrale-FS/Stazioni/0/Kardex-19%3A-Stazioni-Torino%2CFirenze%2CVenezia/p/24d797b663403423fa65b76e354f2c4d24420947#> (consulté le 11 mai 2021).

rope, puisque la SNCF est la seule compagnie ferroviaire à recréer des liaisons sous l'appellation TEE à l'orée des années 1980. Les autres chemins de fer européens, à l'instar des pays du Benelux, de l'Allemagne, de la Suisse mais aussi de l'Italie, préféreront, au cours des années 1980, marquer une distinction entre les services InterCity, sur le plan national, et Euro-City, sur le plan européen, lesquels n'auront par ailleurs jamais vraiment laissé leur empreinte en France, la SNCF préférant mettre en avant ses TGV, y compris sur les parcours internationaux⁷.

L'ENQUÊTE STATISTIQUE DE LA SNCF SUR LA CLIENTÈLE DES TEE FRANÇAIS

En 1979, la SNCF a lancé une vaste enquête sur la clientèle des trains TEE français, conservée au Centre national des archives historiques de la SNCF, au Mans⁸. À cette date, les trains TEE français circulant uniquement sur le territoire national étaient au nombre de dix. Ils comprenaient les relations vers le Sud-Ouest de la France, avec les TEE *Capitole* (soir et matin), *Aquitaine*, *Étendard*, vers le Sud-Est avec le *Mistral* (notons que les autres TEE circulant sur cet axe ont été supprimés précédemment, à l'instar du *Rhodanien* ou du *Lyonnais*), vers l'Est avec le *Stanislas* et le *Kléber*, et enfin vers le Nord avec les TEE *Faidherbe*, *Watteau* et *Gayant*, qui sont entrés en service en 1979, année de l'enquête statistique. Il nous paraît important de répertorier ces trains TEE, dans la mesure où le décryptage de l'enquête statistique réalisée par la SNCF se base précisément, sur eux.

Le décryptage de cette enquête est riche d'informations à plusieurs égards. D'une part, il paraît évident que la marque TEE est sur le déclin à la fin des années 1970 et que l'on se pose des questions sur l'avenir du service TEE ; ceci apparaît de manière éloquent dans les archives de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Les nombreuses réunions et les différents courriers entre les administrations font émerger des idées novatrices pour ce service, qui conserve toujours sa part d'aura dans le monde ferroviaire, mais qui ne correspond plus à la réalité de la situation de la période. La principale question qui domine alors concernait l'introduction de la seconde classe sur les trains TEE, défendue par les chemins de fer allemands depuis de nombreuses années, qui avaient une expérience en la matière avec les InterCity. Les administrations ferroviaires sont très divisées sur cette question, qui ne sera jamais résolue, car les trains TEE ne verront jamais de deuxième classe sur leurs convois, ce qui contribua encore à diminuer leur nombre en circulation⁹. La deuxième question a trait à la prochaine entrée en service des trains à grande vitesse, qui rétrograderont les trains TEE de la première à la seconde marche du podium, en ce qui concerne le prestige mais aussi la vitesse et le confort à bord. Cet écart ne cessera de s'élargir au fur et à mesure du succès retentissant du TGV.

C'est dans ce contexte que la SNCF décide de faire l'enquête statistique sur les trains TEE circulant en France, dont nous avons parlé plus haut, de manière à avoir des données sur les voyageurs des nouveaux trains TEE, notamment vers le Nord et probablement dans la perspective d'ouverture de nouvelles lignes TEE vers des régions qui en étaient jusqu'alors dépourvues.

7. Les premières relations TGV à l'international se concentrèrent sur la Suisse romande, à partir de 1984, puis sur la Suisse alémanique, à partir de 1987.

8. Centre national des archives historiques SNCF, Le Mans : Mr Brunel, « La clientèle TEE : études quantitative », carton n° 649LM40, dossier 3, décembre 1979.

9. Archives de l'Union internationale des chemins de fer, Paris : Procès-Verbal de la réunion du Comité directeur TEE, Paris, 21 janvier 1978, carton BU 0614.TEE/1.

Ainsi, selon cette enquête, les voyageurs TEE sont généralement des grands utilisateurs du train ; ils affirment utiliser au moins une fois par mois ce mode de transport. On note également qu'un voyageur sur deux ne voyage qu'en TEE, et que les voyageurs des trains TEE prennent régulièrement l'avion pour leurs autres déplacements professionnels et sont friands d'automobile pour leurs déplacements privés. On perçoit donc, à travers cette analyse, que les passagers des trains TEE français jonglent assez facilement entre les différents moyens de transports et qu'ils sont, de manière générale, d'assez grands voyageurs. On note que plus des deux tiers des voyageurs des trains TEE habitent dans des villes de plus de 100 000 habitants¹⁰.

Les motifs de voyages qui concernent les trains TEE sont d'ordre professionnel pour 76 % d'entre eux, 12 % sont des voyages privés, et également 12 % sont des voyages relevant des loisirs¹¹.

Concernant les catégories professionnelles qui voyagent à bord des TEE, on note, comme l'on pouvait s'y attendre, une forte présence de cadres. Les cadres supérieurs représentent 28 % des passagers, les autres cadres représentent également 28 % des passagers pour un total de 56 % de l'ensemble des voyageurs. Le reste des passagers est composé de professions libérales, de patrons d'entreprises, d'enseignants. Seul 6 % des passagers sont des employés ou des ouvriers¹².

On note que 19 % des passagers effectuent leur premier voyage en TEE en 1979, signe que les trains TEE attirent encore des clients. En revanche, 56 % des passagers qui disent voyager

en TEE prennent régulièrement une autre catégorie de train. Les trains TEE semblent ainsi rester des trains de première importance dans le maillage ferroviaire national, mais les passagers n'hésitent pas à se tourner vers d'autres catégories de trains, qui prennent progressivement une place toujours plus grande dans le transport ferroviaire, en attendant l'arrivée prochaine du TGV.

Cette enquête statistique révèle plusieurs éléments. Le premier est que le cœur de cible des voyageurs TEE n'a pas changé depuis 1957 : il concerne, dans la grande majorité des cas, des personnes qui se déplacent pour un motif professionnel et qui, la plupart du temps, se font rembourser le prix du voyage par leur entreprise. La majorité des passagers des trains TEE sont donc des cadres d'entreprises ou des personnes exerçant une profession libérale ; les employés et ouvriers sont assez peu représentés. La clientèle des trains TEE apprécie précisément l'homogénéité de la clientèle. C'est ce qui ressort de l'enquête de la SNCF dans le volet « spécificité clientèle TEE ». Il est indiqué que la clientèle des trains TEE a une haute image de soi et exige que l'on reconnaisse son statut élevé. Nous nous trouvons donc face à une « ségrégation sociale », selon l'expression employée par la SNCF. Les passagers des trains TEE se considèrent entre « gens du même monde » et acceptent mal les « intrus » dans leur univers, à savoir les enfants ou les personnes provenant d'autres classes sociales, qui peuvent parler fort et perturber la tranquillité du voyage¹³.

L'enquête de la SNCF révèle que les passagers TEE désirent faire le voyage « ensemble » : on part ensemble, on voyage ensemble et on arrive ensemble. On ne souhaite pas de brassage de populations à bord des trains et on apprécie que le train ne s'arrête pas fréquemment en cours de route pour laisser monter ou descendre les

10. Centre national des archives historiques SNCF, Le Mans : Mr Brunel, « La clientèle TEE : études quantitative », carton n° 649LM40, dossier 3.

11. *Ibid.*

12. *Ibid.*

13. *Ibid.*

passagers ; les arrêts intermédiaires sont perçus comme troublant la tranquillité du voyage. Ainsi, la clientèle TEE n'est pas spécialement ouverte aux autres voyageurs : peu d'échanges ont lieu entre les voyageurs, et si des relations se lient, c'est qu'il y a un intérêt à cela, comme le spécifie l'enquête. D'une manière générale, les passagers TEE souhaitent prolonger leur journée de travail à bord des trains, notamment en utilisant les services offerts à bord. C'est particulièrement le cas dans le *Mistral*, où les passagers trouvent un service de secrétariat ou encore une plateforme de communication.

En somme, la clientèle TEE apprécie que le train ne soit pas divisé en différentes classes ; il n'y en a qu'une seule : la première. C'est peut-être une des questions qui opposera régulièrement la SNCF à la DB, cette dernière défendant farouchement – et c'est de notoriété publique – l'ouverture d'une seconde classe sur les trains TEE. Les recherches dans les archives ne nous ont pas encore permis de savoir si les chemins de fer allemands ont réalisé de leur côté une enquête statistique semblable à celle de la SNCF. Les archives de l'UIC contiennent néanmoins de nombreuses lettres des chemins de fer allemands qui demandent expressément l'introduction de la 2^e classe, « car il s'agit de la partie la plus grande des voyageurs et de la part la plus prometteuse du marché »¹⁴. Toutefois, tout laisse à penser qu'une enquête sociologique sur les trains TEE allemands à cette époque aurait conduit à des résultats différents. Non pas que les hommes d'affaires allemands n'étaient pas la clientèle cible des TEE mais ceux-ci avaient davantage tendance à se reporter sur d'autres moyens de locomotion ou sur d'autres catégories de trains, ce qui peut expliquer que l'Allemagne ait été précurseur avec le modèle des trains IC, modèle qui s'est par la suite développé massivement dans les autres pays eu-

ropéens. Notons également que les villes allemandes et les bassins économiques allemands sont plus proches les uns des autres que ne le sont les villes et bassins économiques français. Ceci peut apporter un début d'explication au fait que les Allemands ont défendu l'introduction de la deuxième classe sur les trains TEE. L'Italie, quant à elle, se rapproche de la France, la majorité de sa clientèle TEE étant composée d'hommes d'affaires qui partent principalement du Nord du pays (Turin, Milan, Vénétie et Bologne) pour rallier Rome, la capitale. Toutefois, particularité importante mais peu surprenante, nous notons une plus forte proportion de voyageurs touristiques sur les trains TEE italiens, notamment des passagers nord-américains. C'est pourquoi l'Italie s'est retrouvée dans une situation inconfortable sur le sujet de l'introduction de la deuxième classe sur les trains TEE, soutenant *in fine* la position allemande mais avec moult conditions, ce qui transparait dans une communication des FS à la commission mixte TEE en date du 10 septembre 1982, dans laquelle elle indique que « la marque TEE ne peut plus être assurée que par un service 1^{ère} classe et préconise l'instauration du service 2^e classe, en lieu et remplacement par un service IC européen (voir futur Eurocity) »¹⁵. La Suisse, quant à elle, défendait mordicus la position française, étant convaincue qu'il ne fallait pas créer de la confusion dans l'esprit des voyageurs des trains TEE¹⁶.

Plus problématique, un nombre toujours croissant de passagers interrogés estiment que les trains TEE sont devenus trop chers pour 54 % d'entre eux ; 13 % pensent même que le service à bord des trains TEE – ce qui fait leur force – se dégrade. Ce dernier point est un problème, car les passagers TEE sont, en règle générale,

14. Archives de l'Union internationale des chemins de fer, Paris : procès-verbal de la réunion du comité directeur TEE, Paris, 21 janvier 1978, carton BU 0614.TEE/1.

15. Archives de l'Union internationale des chemins de fer, Paris : lettre des Chemins de fer italiens (FS) à la commission mixte TEE, Rome le 10 septembre 1982, carton BU 0614.TEE/1.

16. Archives de l'Union internationale des chemins de fer, Paris : procès-verbal de la réunion du comité directeur TEE, Paris, 21 janvier 1978, carton BU 0614.TEE/1.

demandeurs de services. Ces données statistiques peuvent expliquer pourquoi un nombre toujours croissant de passagers se détournent des trains TEE pour se diriger vers des trains classiques, qui, bien souvent, dédoublent les TEE. L'enquête confirme de manière limpide que les clients des TEE font de la notion de service un « élément clé », les passagers n'hésitant pas à noter que si les trains Corail ont grandement amélioré le confort à bord, ces derniers ne proposent pas un niveau de service suffisant¹⁷.

D'autre part, l'enquête statistique révèle que les passagers se perdent avec les différentes catégories de trains en service, notamment entre les turbotrans, les rapides, les express et les trains proposant, ou non, un supplément en 1^{ère} classe.

L'enquête statistique conclut que « l'analyse prouve qu'il existe une demande haut de gamme » pour les voyages et que ceux-ci doivent rester un temps « privilégié », les voyageurs TEE étant très attachés à la notion de confort et à la qualité des services offerts à bord des trains, ainsi qu'à la vitesse et à la régularité. Il est bien stipulé *in fine* que les autres catégories de trains, notamment ceux comportant des voitures Corail, peuvent constituer un avenir si les voitures permettent de retrouver « une certaine homogénéité sociale et des services équivalents »¹⁸.

Nous l'avons compris au travers de cette étude statistique : les passagers des trains TEE cherchent en premier lieu une homogénéité sociale. Les TEE doivent être des trains où l'on se retrouve entre-soi, entre personnes d'un même milieu social, et les passagers sont très attentifs aux services offerts à bord, qu'ils ne retrouvent pas dans les autres trains classiques, bien que

ces derniers aient vu augmenter considérablement leur niveau de confort.

L'unique aspect qui ne ressort pas de cette enquête statistique est la place de la restauration dans le voyage, véritable atout des Trans Europ Express à leur lancement et dans les décennies suivantes. Les voyageurs appréciaient le temps du repas, qui faisait figure, selon les trajets, de point d'orgue du voyage. On peut constater que le temps dédié à la restauration n'est plus aussi prégnant qu'il a pu l'être précédemment et qu'il préfigure ce que sera la restauration de la grande vitesse.

LE DERNIER-NÉ DES TEE : LE JULES VERNE

Le 28 septembre 1980, la SNCF lance son TEE *Jules Verne*, entre Paris et Nantes, avec un seul arrêt intermédiaire à Angers ; il demeure le dernier TEE lancé dans l'histoire ferroviaire. La logique de la SNCF fut peu ou prou la même que celle qui a prévalu pour les lancements de TEE vers le Nord de la France, à savoir la desserte de régions exclues du réseau TEE pendant des décennies, la captation d'une clientèle d'affaires désireuse de voir son confort augmenter pour les déplacements de et vers Paris, et enfin une meilleure disponibilité du parc de voitures due à l'inauguration de la ligne à grande vitesse Sud-Est, qui a engendré la suppression d'une partie des trains sur la ligne classique, dont les TEE qui n'avaient désormais plus d'intérêt, puisque la clientèle se reportait, à juste titre, vers les nouveaux services à grande vitesse.

17. Centre national des archives historiques SNCF, Le Mans : Mr Brunel, « La clientèle TEE : études quantitatives », carton n° 649LM40, dossier 3.

18. *Ibid.*

Photo 3. Le TEE *Jules Verne*, reliant Nantes à Paris, à son passage à Trappes, en novembre 1982 (cliché : JP Hameau¹⁹).



En 1981, la SNCF a réalisé une enquête statistique sur ce nouveau TEE. Celle-ci confirme certains lieux communs, à savoir que les principaux bénéficiaires de ce nouveau TEE sont des hommes d'affaires qui se déplacent pour des motifs professionnels à la journée, que la clientèle cible est celle des Pays-de-la-Loire. On note sans surprise que 90 % de la clientèle de ces TEE voyage pour des motifs professionnels, que 50 % profite des temps de parcours raccourcis pour faire l'aller-retour dans la journée depuis l'Ouest de la France, que 75 % des passagers se font payer leur billet par leur employeur, que 71 % d'entre eux voyagent seuls, et enfin que 80 % ont entre 25 et 55 ans²⁰.

Ces statistiques n'ont rien de surprenant ; en revanche, la SNCF insiste sur le fait que si 90 % de la clientèle du TEE *Jules Verne* voyage pour des motifs professionnels, ce chiffre descend à

76 % pour l'ensemble des TEE. Il faudrait établir une comparaison avec d'autres périodes fastes du réseau TEE, comme les années 1960 et 1970, mais il semblerait que la clientèle des trains TEE ait évolué pour progressivement laisser place à des personnes voyageant pour des motifs privés souhaitant bénéficier du confort de ces trains d'avant-garde²¹.

Le TEE *Jules Verne* aurait pu être emprunté par des passagers parisiens se rendant en villégiature sur la côte atlantique, mais les chiffres sont éloquents. Plus de 90 % des passagers de ce TEE sont originaires des Pays-de-la-Loire. Ce TEE répond parfaitement aux critères pour lesquels il a été institué. Le trafic se divise comme ceci : 66 % des passagers font le trajet entre Paris et Nantes, et 33 % entre Paris et Angers, unique arrêt intermédiaire²².

19. Pinterest. © : <https://www.cheminots.net/topic/39446-tee-jules-verne-paris-angersnantes/> (consulté le 1^{er} mars 2021).

20. Centre national des archives historiques SNCF, Le Mans : Enquête statistique sur modification horaire, TEE *Jules Verne* Nantes-Angers-Paris 1981, carton n° 649LM53.

21. *Ibid.*

22. *Ibid.*

Par ailleurs, la très grande majorité des passagers ne voyage sur cette relation qu'en ferroviaire. En effet, l'enquête de la SNCF présente des statistiques éloquents mais attendues, selon lesquelles plus de 75 % des passagers auraient voyagé sur un autre train si le *Jules Verne* n'avait pas vu le jour ; seuls 15 % des passagers auraient pris l'avion, et 1 % la voiture. Ces statistiques ne sont guère surprenantes, car le

gain de temps en avion, entre Paris et Nantes, n'est que de 30 minutes, compte tenu de la relative proximité géographique entre les deux villes et le temps incompressible d'acheminement vers les aéroports. Ajoutons qu'Angers ne dispose pas d'aéroport. Enfin, le faible report sur l'automobile s'explique aisément compte tenu des difficultés de circulation pour entrer ou sortir de l'agglomération parisienne.

Photos 4 et 5. Le fascicule de présentation du nouveau service TEE *Jules Verne*, lancé en 1980 entre Paris et Nantes. Il y est indiqué très clairement que la clientèle cible sont les hommes d'affaires. On y constate que l'accent est mis sur les services de restauration, notamment les repas du matin (petit-déjeuner) et du soir (dîner) suivant les horaires aller/retour de ce nouveau TEE (source : archives Twitter de Monsieur Andreas Wiedenhoff ²³).

Un nouveau train d'affaires entre Nantes, Angers et Paris.

Entre Nantes, Angers et Paris, la SNCF vous propose un nouveau train prestigieux, le Trans Europ Express "Jules Verne".

Ce train qui offre un maximum de confort ne comporte que des places de 1^{re} classe (avec supplément spécial).

Le "Jules Verne" circule chaque jour du lundi au vendredi. Ses horaires sont particulièrement adaptés aux hommes d'affaires se rendant à Paris.

Le confort Trans Europ Express à bord du "Jules Verne".

A bord du TEE "Jules Verne" vous bénéficiez d'un confort et d'un accueil privilégiés. Les moindres détails ont été particulièrement étudiés : vestiaire, moquette au sol, fauteuils réglables permettant aussi bien le repos que le travail, tables escamotables, stores ventilants manœuvrés par commande électrique individuelle, larges baies de bonétes. Votre voyage d'affaires y voit alors l'allure d'un voyage d'agrément.

Un petit déjeuner savoureux.

Le matin vous pouvez prendre le temps de savourer un bon petit déjeuner tout en glissant vers Paris à 100 km/h.

Votre journée commence ainsi de façon très agréable.

Un bar à votre disposition.

Pendant votre voyage le bar du "Jules Verne" est prêt à vous accueillir. C'est un vrai bar assez spacieux, à la décoration soignée (tapis, tables et chaises, cuivre rouge). Vous pourrez y prendre toutes sortes de consommations, du verre d'eau minérale au whisky soda avec de la glace en passant par le café.

Un restaurant de qualité.

Le soir le restaurant du "Jules Verne" vous offre la possibilité de faire un bon dîner à bord. Vous y retrouverez toute la qualité et le confort des TEE : tables de 2 ou 4 personnes, menus gastronomiques, vins sélectionnés, éclairage individuel des tables, service stylé.

Ainsi, ces statistiques montrent que ce sont bien les autres trains et non les autres moyens de transports qui représentaient la plus grande concurrence du TEE *Jules Verne*. Mais qu'en est-il des raisons qui amènent les passagers à emprunter ce nouveau Trans Europ Express pour leurs déplacements vers Paris ?

Les passagers empruntent le TEE *Jules Verne* pour plusieurs raisons : la première qui revient dans le sondage concerne les horaires du TEE, pour 62 % des personnes interrogées. Les passagers apprécient que le TEE ait été conçu pour leurs besoins professionnels, avec des arrivées à Paris à 9h32, pour un départ de Nantes à 6h15 et d'Angers à 7h05. Dans le sens in-

verse, le TEE quittait la gare Montparnasse à 18h32 pour arriver à Angers à 20h43 et à Nantes à 21h27. Ainsi, ce TEE correspondait parfaitement aux désirs de la clientèle d'affaires et permettait, en outre, de faire dans la journée un aller-retour dans la capitale. Par ailleurs, les voyageurs apprécient la rapidité du train, qui couvre la distance entre Paris et Nantes en 3h17, ce qui influe sur leur choix pour 47 % d'entre eux. Enfin, les arguments qui avaient habituellement trait aux services Trans Europ Express se retrouvent en queue de classement pour le choix des passagers. Ainsi, seuls 20 % des passagers choisissent le *Jules Verne* pour son service de restauration, 11 % pour arriver moins fatigué au travail, c'est-à-dire pour profiter d'un confort supérieur, et seulement 14 % pour le standing et le prestige de la marque TEE.

²³. : <https://twitter.com/AndreasWiede/status/1124602770110205952> (consulté le 1^{er} mars 2021).

La marque TEE reste donc prestigieuse, puisque 14 % des voyageurs ont en fait la raison première de leur choix²⁴. Toutefois, elle est sur le déclin : en d'autres temps, cette statistique aurait été plus élevée. Parallèlement, le confort à bord des trains n'est plus une variable d'importance, conséquence de l'augmentation du confort dans les autres trains, notamment due à un matériel neuf et amélioré. Enfin, 20 % des voyageurs choisissent le *Jules Verne* pour son service de restauration. Ce chiffre est à la fois conséquent, car il signifie que sans le service de restauration le train perdrait potentiellement 20 % de ses voyageurs, mais nous assistons inexorablement à une baisse de la demande de restauration de la part des voyageurs. Rappelons, en effet, que le service de restauration a constitué l'épine dorsale des services proposés par les trains Trans Europ Express depuis leur conception au milieu des années 1950. Ce chiffre aurait certainement été plus élevé si le TEE avait circulé dans les années 1960 car, comme nous avons pu le constater, le *Jules Verne* circule précisément à des horaires qui se prêtent au service de restauration – le matin pour le petit-déjeuner mais surtout le soir pour le dîner, le train quittant Paris avant 19h. Le TEE du soir, dans le sens Paris-Nantes, se prête davantage à la restauration pour des hommes d'affaires qui rentrent dans leur région après, on peut le supposer, une journée bien remplie. On note à ce propos que 95 % des passagers jugent le service restauration du TEE « excellent » en dépit de prix considérés trop élevés et un manque de places pour les différents services, qui impose une réservation en amont²⁵.

24. Centre national des archives historiques SNCF, Le Mans : Enquête statistique sur modification horaire, TEE *Jules Verne* Nantes-Angers-Paris 1981, carton n° 649LM53.

25. *Ibid.*

Il serait intéressant de comparer ces statistiques avec les autres Trans Europ Express français et européens qui circulaient encore à cette période pour vérifier si ces statistiques se confirment, notamment pour les TEE qui circulent en journée vers le Sud-Ouest ou l'Est de la France.

Autre aspect important, plus de 75 % des passagers jugent que le prix des billets est « excessif », même si nous avons vu précédemment que la majeure partie d'entre eux ne paient pas le billet de leur poche. Notons que le TEE est encore largement perçu comme une marque élitiste, et que la moitié des voyageurs empruntent spécialement ce train dans l'optique de faire des rencontres « d'affaires », comme le confirment sans surprise les statistiques sur la fidélité de la clientèle des trains TEE que nous avons analysées précédemment.

Enfin, les passagers considèrent que le matériel utilisé par le *Jules Verne* est vieillissant, ce qui est vrai, et une majorité d'entre eux trouvent que les voitures Corail sont plus confortables. Les voyageurs suggèrent que la SNCF mette en place d'autres services, comme, par exemple, des machines télex, des cabines téléphoniques en bout de train ou encore un service de casques pour écouter la radio²⁶. Ceci confirme que les passagers ont besoin de matériel pour prolonger leur journée de travail, et de moments conviviaux, comme la restauration ou les discussions avec de nouveaux intermédiaires rencontrés durant le trajet.

En conclusion, ces statistiques nous aident à comprendre les attentes des passagers par rapport aux trains Trans Europ Express à l'aube des années 1980, décennie de leur disparition. Les TEE bénéficient toujours d'une image de marque prestigieuse, ce qui explique que des régions jusqu'alors isolées aient demandé à en

26. *Ibid.*

être pourvues. D'autre part, la marque TEE joue encore son rôle dans l'imaginaire collectif, bien que ces trains n'aient pas tardé à appartenir au passé, concurrencés par l'arrivée des trains à grande vitesse mais aussi des trains Corail, d'un meilleur confort, selon l'avis général, que les voitures type Mistral des années 1960. Les TEE sont avant tout des trains d'affaires qui drainent quasi exclusivement une clientèle qui souhaite avant tout se retrouver entre soi, bénéficier de services haut de gamme, comme la restauration, et profiter du trajet pour établir de nouvelles relations avec d'autres passagers provenant d'une même aire géographique et allant vers une même destination : Paris. Toutefois, un nombre croissant de passagers délaisse le service TEE pour le service Corail, qui offre des temps de parcours quasiment équivalents et un confort accru, bien que les services soient réduits et la clientèle plus hétérogène. Ce transfert de catégories de trains est particulièrement notable dès lors que les passagers doivent financer eux-mêmes leur billet, alors que la clientèle des trains TEE est composée majoritairement de voyageurs dont le billet est acheté par les entreprises pour lesquelles ils travaillent.

CONCLUSION

Les Trans Europ Express disparaîtront progressivement des réseaux ferrés français et européens avec l'arrivée des trains à grande vitesse qui desservent les trajets les plus rentables entre les principales villes des différents pays, trajets autrefois dévolus aux TEE dont le cœur de cible était constitué des voyageurs d'affaires, politiques, économiques ou encore diplomatiques. Les voyages privés et touristiques ont tendance à s'orienter vers d'autres types de transport ou, pour le train, vers d'autres catégories comme les express.

Toutefois, les hommes d'affaires, qui appréciaient l'homogénéité sociale des TEE, voyageront toujours plus dans des trains socialement hétérogènes. Ce glissement s'est opéré de manière progressive, puisque les premiers TGV étaient monoclasse, à l'instar des Trans Europ Express. Rapidement, la seconde classe a fait son apparition sur les TGV, et la stratégie dite du *yeld management*, encore en vigueur de nos jours et inspirée des compagnies aériennes pour favoriser de meilleurs remplissages en ne fixant plus le prix sur la base kilométrique, a encore accéléré cette hétérogénéité sociale à bord des trains, notamment quand sont parfois proposés des tarifs de première classe inférieurs à ceux de la seconde, contribuant là encore au brassage de population à bord des trains. Celui-ci, de nos jours, est un fait commun : les hommes d'affaires côtoient constamment les touristes ; parallèlement, les passagers sont demandeurs d'autres services liés aux nouvelles technologies, comme la Wifi ou les prises de recharge. Les interactions entre voyageurs sont néanmoins réduites par rapport au passé, l'objectif étant de circuler entre les grandes villes pour atteindre au plus vite la destination.

Le rôle des derniers TEE français aura été transitoire, le temps que la grande vitesse prenne le relais sur ces relations très fréquentées ; on peut en apprécier aujourd'hui les résultats.

Pour la rédaction de cet article, nous avons utilisé les sources provenant des archives de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) situées à Paris, mais aussi les archives de la SNCF situées au Mans. Ces deux fonds d'archives regorgent d'informations pouvant documenter cette période, bien que les comptes rendus de réunions aient souvent le même objet, par exemple en ce qui concerne l'introduction de la seconde classe sur les trains TEE, long serpent de mer et motif d'âpres discussions entre les différentes compagnies ferroviaires.

D'autre part, les enquêtes statistiques d'ordre sociologique sont assez rares, nous n'avons pas trouvé d'autres documents que ceux ayant servi à la rédaction de ce travail.

Toutefois, une enquête statistique sur d'autres TEE, y compris étrangers, ou sur une autre période se révélerait peu ou prou similaire, bien que de légères différences dans la seconde partie des années 1970, dues à la mise en service de nouvelles voitures suite à un appel d'offres européen, ont contribué à améliorer notablement le confort à bord des trains, y compris des trains classiques. L'approfondissement de ce sujet de recherche peut passer par l'étude des archives nationales ferroviaires allemandes ou des pays du Benelux, qui ont été des pays pionniers de l'époque des Trans Europ Express et peuvent conserver des archives intéressantes.

Dans ce travail, nous n'avons pas pu étudier les archives nationales françaises, pour cause de pandémie. Toutefois, nous avons effectué des recherches aux archives diplomatiques françaises et aux archives de l'Union européenne situées à Florence. Ces archives conservent des documents importants mais pas sur la période et l'objet étudiés.

BIBLIOGRAPHIE

- **Caron F.** (2017). *Histoire des chemins de fer français-Tome 3*, Paris, Fayard.
- **Giuntini A, Fulmian C.** (2019). *Storia economica globale del mondo contemporaneo*, Rome, Carucci.
- **Maggi S.** (2017). *Le Ferrovie*, Bologne, Il Mulino.
- **Malaspina JP, Mertens M.** (2007). *La légende des Trans Europ Express*, Paris, LR Presse.
- **Malaspina JP.** (2006). *Trains d'Europe-Tome 2*, Paris, La Vie du Rail.
- **Mertens M.** (1987). *Les Trans Europ Express*, Paris, La Vie du Rail.