Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 16 (1989)
Heft: 3

Artikel: Du TEE à l'EC : un témoin de la qualité suisse
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912241

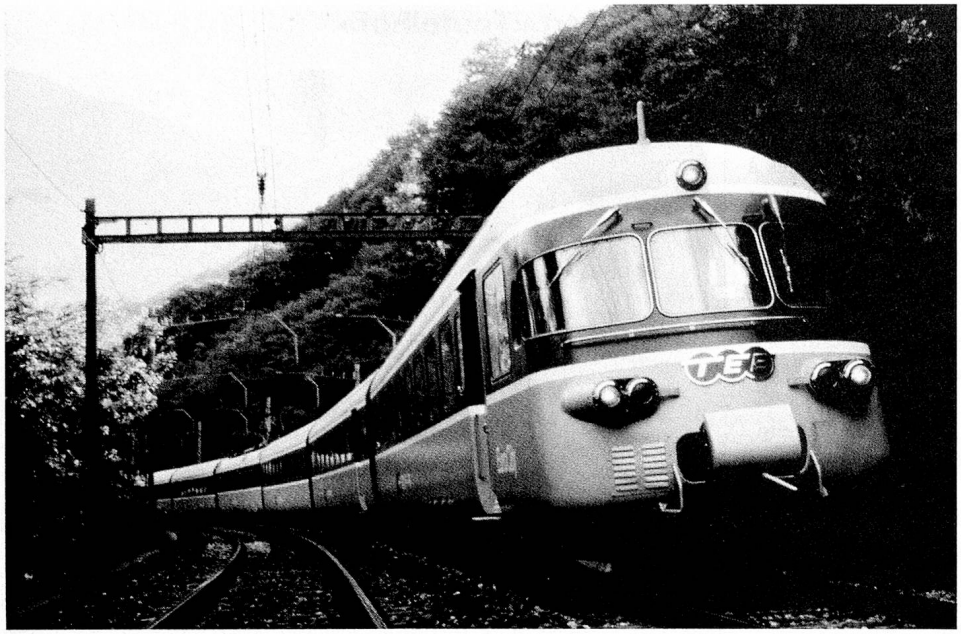
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Du TEE à l'EC

Un témoin de la qualité suisse

Un chef-d'œuvre de l'industrie a été transformé. Un symbole de la qualité suisse, le train TEE de 1961, est devenu le train Eurocity (EC) de la fin des années 80. Il s'agissait de faire du neuf, mais sur le modèle de l'ancien. Un bel exemple de travail de détail et de savoir-faire des hommes de métier.

Tout le monde connaît le «Trans-Europe-Express» (TEE). En 1961, les Chemins de fer fédéraux étaient fiers de pouvoir mettre sur rails ce train prestigieux. Il s'en dégageait un petit air de voyage au long cours et de luxe: 1er classe seulement, intérieur soigné, wagon-restaurant spacieux. Outre l'avion, les voyageurs exigeants disposaient de nouveau d'un moyen de transport digne d'eux.

Cette composition était aussi à l'avant-garde sur le plan technique: le premier TEE électrique était équipé du premier moteur multicourant dans l'histoire des chemins de fer européens. Il pouvait traverser tout le continent, qui connaît quatre tensions différentes, sans changer de locomotive.

De plus, les ingénieurs ont su donner une forme à ces innovations techniques et à ce relent de luxe. Le train ressemble à un tube mobile aux formes ramassées. Il n'y a pas différents wagons accrochés les uns aux autres, mais un serpent de 160 mètres environ avec deux têtes. Il roule dans les deux sens. C'est pourquoi le moteur se trouve au milieu du train. Dans la motrice se trouvait également la cuisine, le wagon suivant étant le wagon-restaurant avec le bar.

C'est l'architecte schaffhousois Walter Henne qui a été chargé de concevoir ce train. Il a créé ce que l'on doit rétrospectivement considérer comme un chef-d'œuvre industriel: le TEE incarnant la Suisse moderne du début de la haute conjoncture.

Aller en TEE à l'Expo 64. Cela résume bien l'ambiance qui régnait à cette époque. Tout paraissait possible; l'avenir, c'était construire et consommer: l'environnement ne signifiait rien d'autre que le paysage. La Suisse de la génération du réduit national devenait la plaque tournante internationale des grands hommes d'affaires. Le TEE était l'expression de l'ambiance régnante et constitue donc un témoin du savoir-faire industriel.

Mais ce train est aussi un témoin de la «qualité suisse». En effet, malgré leur foi en l'avenir, les CFF avaient aussi un objectif plus immédiat.

Un train est un bien d'investissement à longue durée de vie. Il vaut donc mieux construire une Rolls-Royce qu'une Fiat. Pour le TEE, la qualité suisse veut dire qu'il doit durer éternellement.

Cette éternité toute provisoire a débouché sur un produit industriel à caractère artisanal: du sur mesure, avec les impératifs de l'industrie des machines. Walter Henne a réussi le tour de force d'allier le durable à l'élégance. Il nous a montré la différence qui existe entre la «bonne forme» et la mode du jour. Les formes qu'il a choisies reflètent bien son époque, mais elles ne vieillissent pas. On peut les dater facilement, mais elles restent jeunes. C'est pourquoi il est possible de transformer et de modifier le TEE aussi longtemps qu'on le fabrique dans la «qualité suisse».

Toutefois, lorsqu'ils ont dû envisager de transformer le TEE, les CFF ont été guidés par des considérations touchant au marketing, à la rentabilité, aux contraintes techniques et aux impératifs de la planification. Au lieu de vendre les cinq TEE comme il en avait été question initialement, il a fallu réutiliser les trains TEE pour pouvoir remplir les engagements pris dans le cadre de la nouvelle conception «Eurocity» (EC). Il a donc fallu renoncer au train de prestige et, au lieu des 168 places de 1er classe qui existaient pri-

mitivement, il a fallu en prévoir 231, dont 84 en 1er et 147 en 2e classe en sacrifiant une partie du wagon-restaurant. Etant donné qu'il ne reste plus beaucoup de places (18 personnes), le serveur apporte le repas à l'hôte dans les wagons de 1er classe, à condition que celui-ci ait commandé son repas à l'avance.

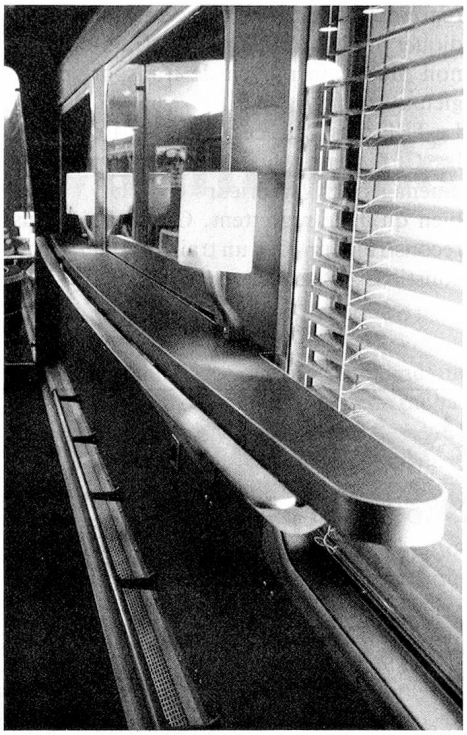
Cependant, la «qualité suisse» n'a pas partout cédé sa place au marketing. On a renoncé à disposer les sièges comme dans un avion, bien qu'il eût été possible de gagner ainsi quelques places. En outre, la place pour les jambes en 2e classe sera la même qu'en 1er classe. La distance entre les sièges – déterminée par la disposition des fenêtres – n'a pas été réduite.

Avant de commencer à établir son projet de transformation du TEE, l'architecte et designer Franz Romero a examiné celui-ci de très près. L'admiration qu'il vouait au travail de Walter Henne était teintée de mélancolie. En effet, lorsque l'on examine le TEE de près, on comprend tout ce que l'on a perdu en moins d'une génération. La perfection du travail artisanal a cédé la place à la rapidité de l'exécution.

Il y a cependant des exceptions à cela: les ateliers principaux des CFF à Schlieren (près de Zurich) en sont une. C'est un îlot de travail soigné. On y trouve encore du personnel ayant de l'expérience, fier du travail bien fait, même s'il n'en parle guère. Dans ces ateliers, on rencontre des serruriers, des menuisiers, des tapissiers, des peintres, des ferblantiers et des électriciens, bref, tous les hommes de métier nécessaires pour la transformation du TEE. De plus, ils ont encore la mentalité des cheminots, qui s'identifient avec les CFF et avec leur travail.

Romero a cherché à poursuivre le travail commencé par Henne. Respecter le chef-d'œuvre industriel qu'est le TEE veut dire: garder le plus possible de ce qui existe et ajouter du nouveau dans l'esprit de Henne. Utiliser des matériaux semblables et travailler avec le même soin, mais ne pas vouloir refaire du Henne. Les sièges des wagons proposés par Romero, par exemple, n'ont pas été conçus à la fin des années cinquante, mais il a été tenu compte de ce qui avait été fait à cette époque et de bien d'autres expériences encore.

C'est en regardant le détail que l'on constate le soin apporté à la transformation du TEE. En voici un exemple parmi d'autres: au bar, il y a en face du comptoir un plan d'entreposage pour les verres (photo du haut), qui peut aussi servir d'accoudoir. Le linoléum noir mat est encadré d'une baguette en aluminium. Deux consoles supportent la «planche de surf» (Romero). La barre d'appui,



elle, est supportée par cinq autres consoles, fixées à la face inférieure du plan d'entreposage. Le meuble mural est complété par deux lampes qui proviennent de l'ancien wagon-restaurant. Lorsque l'on est assis dans le compartiment «restaurant», on voit la face inférieure du plan d'entreposage, qui est également recouverte de linoléum noir, les consoles de la barre d'appui sont fixées à fleur de ce plan. Il va de soi que la console n'a pas été choisie dans un catalogue quelconque; il s'agit d'une exécution spéciale. En effet, si l'on veut un travail soigné, on ne peut se contenter de l'à-peu-près, qui n'est pas compatible avec la «qualité suisse».

Si l'on veut ajouter un nouvel élément au TEE, qui a une unité de style, il faut faire preuve de minutie, aussi bien dans l'observation que dans le dessin et l'exécution. On en a un exemple dans la douceur des courbes de la barre d'appui du bar et des listes d'aluminium, qui s'harmonisent parfaitement avec les formes existantes.

C'est à des détails de ce genre que l'on perçoit l'intention qui a animé les responsables de ce projet de transformation; ils n'ont pas voulu réinventer le TEE, mais bien en saisir la conception de base pour le parfaire.

Les nouveaux sièges du train EC constituent la modification la plus apparente apportée au TEE. Ils n'ont rien à voir avec les sièges que l'on trouve couramment sur le marché. Au lieu des coques en matière plastique et des sièges composés d'éléments soudés, Romero s'en tient au siège construit au moyen de divers éléments, selon le vieux principe de la carcasse et de son habillage. On voit comment est fait le siège. Ses différentes parties ressortent bien: pied en tôle d'acier, paroi latérale avec tablette escamotable, siège rembourré et appuie-tête; les différentes parties sont vissées. Les points de rotation ont la forme d'articulations apparentes. Les rembourrages également sont construits.

Les parties latérales et frontales ont des couleurs différentes et sont reliées par un moyen mécanique. Qu'il s'agisse du siège ou de la paroi, le principe est toujours le même: la construction et le système de fixation mécanique doivent être apparents.

On reconnaît la genèse du siège au produit fini. On peut aussi suivre la voie inverse: tout peut être démonté sans être détruit. Rien n'est à jeter. La qualité est à l'opposé de la mentalité qui veut que l'on jette ce que l'on n'utilise plus. Une Rolls-Royce termine sa carrière dans un musée et non pas dans un cimetière d'autos.

L'aménagement intérieur obéit au même principe que le train lui-même; on met en évidence le caractère tubulaire de celui-ci. Où que l'on se tienne, on voit tout le wagon et les porte-bagages qui vont d'un bout du wagon à l'autre en soulignent la longueur et la vitesse. Les revêtements de paroi en tissu caoutchouté (stamoid) rouge foncé constituent une heureuse toile de fond pour les siè-

ges noirs et blancs. Le corridor est marqué par un tapis gris et noir. Sous les sièges, on a mis un linoléum bleu.
Le train gris clair est recouvert sur toute sa longueur d'un bandeau gris foncé à la hauteur des fenêtres. Les fenêtres ne sont plus des ouvertures dans une paroi, mais font partie intégrante de la paroi du wagon bordée de deux bandes blanches. Le serpent à deux têtes est rapide; la peinture qui l'orne représente une flèche d'argent. On veut indiquer par là qu'il s'agit d'un train-objet, et non plus d'un moyen de transport prestigieux.
Le TEE n'est plus ce qu'il était. Le fait que les CFF aient «mis dans le camphre» un aménagement intérieur complet montre bien qu'ils le regrettent. On pourrait ainsi reconstruire un jour un train original, ce qui constitue un acte de prévoyance. Le nouveau train est le résultat d'une transformation faite avec soin, qui respecte le modèle original.
Le travail de Romero mérite les plus grands éloges. Il a atteint à l'essentiel: c'est une réussite à tous points de vue.

Benedikt Loderer, tiré de «Hochparterre, Zeitschrift für Design, Architektur und Umwelt» (photos: Franz Romero; CFF)

ANNÉE SCOLAIRE
Programme des Lycées français.
Langues-informatique (Macintosh ®).
ÉTÉ
Cours de français-sports-jeux.
DIPLÔME
Brevet National des Collèges.

Fondée en 1966

Internat mixte à ambiance familiale, pour filles et garçons âgés de 6 à 16 ans.
DIRECTION
Mathilde et Jean Wegmüller
1807-BLONAY / MONTREUX
Fax: 021/943 28 27. **Tél:** 021/943 11 93.

BM **BRILLANTMONT**
Av. Secrétan 16
CH-1005 **Lausanne**
Tél. 021 312 47 41
Télex 450472 BMCH
Téléfax 021 20 84 17

- **Diplôme Supérieur de Commerce en deux ans**
  475 heures de français
  320 heures d'anglais
  280 heures 2e langue
  1000 heures de commerce
- **Maturités Fédérales, types A, B, C, D, E**
  Internat pour jeunes filles
  (13 à 19 ans)

Etudes en Suisse
- **Baccalauréat français,** séries A, B, C, D
- Maturité suisse ● Informatique ● Traitement de texte
- Diplômes commerce, secrétaire, secrétaire de direction
- Cours d'anglais, tous niveaux
- Cours de français pour étrangers
- **Cours de vacances** fin juin–sept.
- **Aussi en internat**

Renseignements:
Tél. 021/20 15 01
Fax. 021/312 67 00
Télex 450600 el ch

Ecole Lémania
3, ch. de Préville
CH-1001 **Lausanne**

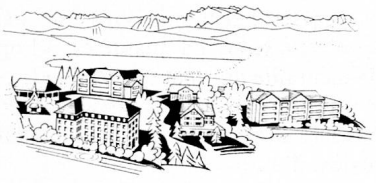
Ecole Lémania Lausanne

Institut Kandersteg Berner Oberland 1200 m ü. M.
Ferienkurse mit Sprachunterricht
Für Jungen und Mädchen von 9–14 Jahren im Juli/August, Kursdauer 3 oder 6 Wochen
- Unterricht in verschiedenen Niveauklassen
- Vielseitiges Sportangebot – Eigene grosse Wiesenflächen – Kulturelle Programme und Exkursionen – Bergwanderungen
- Frohes Gemeinschaftsleben in freundlicher und familiärer Internatsatmosphäre

Auskünfte und Prospekte: **Institut Kandersteg**
Familie Dr. J. Züger, 3718 Kandersteg/Schweiz, Telefon 033 75 14 74

AIGLON **Switzerland, The British International Boarding School**
- 260 boys and girls (11–18)
- G.C.S.E. and Oxford 'A' Levels; American College Board
- University preparation: U.K., U.S., Canada, Europe
- Sports, skiing, adventure training
- Summer courses with tuition in English and French
- Scholarships and Bursaries for well qualified applicants

Apply to: The Headmaster, Philip L. Parsons, M. A. (Cantab.).
Aiglon College, 1885 Chesières, Switzerland
Tel.: (025) 35 27 21, Tlx: 446 211 ACOL CH



INSTITUT MONTANA ZUGERBERG
Leitung: Dr. K. Storchenegger
6316 Zugerberg, Telefon 042 21 17 22
1000 Meter über Meer

Internationale Schule
für Schüler ab 10 Jahren
Primarschule Klassen 5–6
Gymnasium und Wirtschaftsdiplomschule
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und Maturitätsprüfungen im Institut
Ferienkurse: Juli–August
American School: 5th–12th Grade
Scuola italiana, Nederlandse Sectie
International Baccalaureate

Hochalpines Töchter-Institut Fetan
Unter-Engadin
Auf der Sonnenterrasse des Unterengadins (1712 m ü. M.)

Schultypen: **Primarschule 5./6. Kl.., Gymnasium Typus B und D** (eidg. anerkannt), **Sekundarschule, Handelsdiplomschule** (eidg. Diplom), **Diplommittelschule** (DMS), **Deutschkurse** für Fremdsprachige.

Ausführlicher Prospekt auf Anfrage.

Hochalpines Töchter-Institut Fetan
Rektor:
H. Gallmann-Kübler, lic. phil.
CH-7551 Fetan
Telefon 084 9 02 22