



Le Train "Le Mistral" dans les années 60

(Source Wikipédia)

Le *Mistral* était un train *rapide* devenu Trans-Europ-Express de la SNCF assurant la liaison Paris-Nice de 1950 jusqu'en 1982, quelques mois après la mise en service du TGV Sud-Est en 1981. Dans la numérotation des trains de la SNCF, il portait le numéro 1 dans le sens Paris – Nice et le numéro 2 dans le sens Nice – Paris.

C'est en mai 1950 que fut créé le *Mistral*. À cette époque, le parcours de Marseille à Nice et inversement était assuré par un autorail Bugatti, et ce jusqu'en octobre 1952, année où le *Mistral* relia Paris à Nice sans changement.

L'électrification de ligne de Paris à Marseille s'effectua progressivement pour atteindre Lyon en 1952, puis Marseille en 1962, ligne où la traction du *Mistral* était assurée par des 241 P. L'électrification de la voie ferrée de Marseille à Nice fut effective en 1969. Sur cette dernière ligne, la traction du *Mistral* était confiée aux 141 R fuel les plus perfectionnées de la série², ornées sur l'avant de la plaque MISTRAL. Elle fut ensuite reprise par des locomotives Diesel BB 67000, ce dès l'intégration du train au moderne réseau TEE en 1965, et en attendant l'électrification totale de la ligne de la Côte d'Azur.

Le dernier TEE *Mistral* quitta la gare de Paris-Lyon tracté par la CC 6572 le 26 septembre 1981, quelques jours après de la mise en service du premier tronçon de la LGV Sud-Est, le 22 septembre 1981, mais le train, devenu un « rapide » banal, continua de circuler jusqu'en 1982, avec l'ajout de quelques voitures Corail de 2ème classe.

À partir de la fin des années 1960, il effectuait cette liaison (1 088 km) en 9 heures avec une vitesse maximale de 160 km/h. Doté d'un matériel luxueux dès 1956 (premières voitures climatisées circulant en France, alimentées par un fourgon-générateur), il bénéficia d'un tout nouveau matériel, encore plus prestigieux, à partir de 1969. Il fut intégré au réseau Trans-Europ-Express de 1965 à 1981. Fin 1981, par adjonction de voitures Corail de deuxième classe, il devint un rapide ordinaire, jusqu'à sa suppression complète en 1982. Un projet de remplacement par du matériel TGV, exclusivement de première classe, fut régulièrement évoqué sans jamais voir le jour. Le *Mistral* est ainsi entré dans la liste des trains de légende disparus.

Ce train reçut rapidement des voitures spécifiques, uniquement de première classe. Le convoi du Mistral 1956 se composait d'un fourgon générateur, d'une voiture CIWL PULLMAN "Côte d'Azur", d'une voiture CIWL "Restaurant" climatisée et de voitures DEV Inox dites « Mistral 56 » appuyées d'une seconde voiture CIWL "Restaurant" non climatisée sur la tranche Paris-Lyon. Puis, ce train étant destiné à une clientèle très exigeante, des voitures TEE Inox dites « Mistral 69 » apparurent en février 1969 avec de nouveaux bogies apportant plus de confort. Ces voitures étaient également dotées des plus puissants freins du moment, à commande électrique et électropneumatique qui permettaient au train de rouler en pleine sécurité à 160 km/h. Ce train apporta des innovations

Nostalgie Express

by Aldobert

comme les portes à fermeture automatique, les portes semi-automatiques entre les voitures, des stores réglables par commande électrique, une voiture-restaurant à sièges individuels, une voiture-bar d'un nouveau type, avec boutique, petite galerie d'art mais aussi un service de secrétariat, la présence d'hôtesses et même un salon de coiffure. La décoration était signée Paul Arzens.

Ce train représentait alors ce que la SNCF pouvait offrir de mieux et fut longtemps considéré comme un des plus beaux trains au monde. Ses voitures étaient remorquées par des locomotives 231 H, 241 P, 141 R, 2D2 9100, CC 7100, BB 67000, BB 9200, BB 25200 puis CC 6500 avec sur la face avant, la plaque rouge du train *Mistral*.

Le coffret que nous vous proposons inclut toutes les voitures de la rame dans les années 1960.

Le fourgon générateur est le modèle de Jean-Pierre Gléonec, que nous remercions vivement ici pour sa très aimable autorisation de diffusion.

Le restaurant supplémentaire de queue est disponible à part sur notre site, de même que la BB 9266 de François Carré. Evidemment, vous pouvez choisir d'autres engins moteurs !

Nous vous proposons également deux "consist" reproduisant les rames été/hiver avec ou sans le restaurant supplémentaire Paris-Lyon en 1961.

Décompressez l'archive sur votre bureau, vous obtenez "Coffret_Mistral56_NoEx". Copiez les dossiers contenus à l'intérieur dans votre dossier Trainset. Effacez pour finir "Coffret_Mistral56_NoEx" de votre bureau.

L'équipe NoEx.



Le Mistral à la sortie de Lyon.