



Sur le réseau HO de Grégoire Porté (voir LR 912), les Bruhat font bonne figure derrière une 68000 également produite par Roco, mais beaucoup plus récemment.

LES VOITURES BRUHAT, À L'ÉCONOMIE EN RÉALITÉ, COMME EN MODÈLE RÉDUIT!

L'inflation actuelle et la protection de la planète sont deux bonnes raisons pour convoiter des voitures que l'on trouve facilement d'occasion : les Bruhat Roco. Un bon plan, donc, d'autant plus qu'il n'existe pas de production récente de ce type de voiture.

Texte : Denis Gamard
Photos : Yann Baude (sauf mention contraire)

Les Bruhat constituent une famille de voitures reconstruites après la Seconde Guerre mondiale, qui comprend par exemple aussi les voitures Romilly et les « trois pattes » ex-PLM. Elles résultent de trois facteurs :
- L'interdiction par les pouvoirs publics imposés aux réseaux, puis à la SNCF dès la fin des années 30, d'acheter ou de rénover des voitures à caisse en bois, les voitures à caisse en métal étant beaucoup plus sûres en cas d'accident (précisons tout de même que les voitures en métal avaient tendance ►►



Ce modèle en HO était vendu un peu plus de 85 francs au début des années 80. À l'époque une belle opportunité, aujourd'hui encore, un bon plan.

► à « décapiter » les voitures en bois, en cas d'accident impliquant des voitures des deux conceptions!).

- Si l'achat de véhicules neufs est soumis à l'approbation de la tutelle ministérielle de la SNCF, la rénovation, même extrêmement profonde, ne fait l'objet d'aucune autorisation.
- L'existence de véhicules aux châssis en très bon état, mais dont les caisses en bois s'abîment plus vite, et nécessitent de toute façon des travaux.

C'est ainsi que l'ingénieur Louis Bruhat, de la SNCF, propose d'adapter une caisse métallique sur des châssis de voitures à bogies : 318 voitures, soit issues du PLM, soit reçues comme prises de guerre de la Deutsche Reichsbahn, sont concernées par cette rénovation, menée entre 1956 et 1962. Contrairement aux voitures à bogies dites « Romilly », construites de manière assez spartiate, destinées à assurer des services plutôt omnibus, les Bruhat sont conçues pour assurer des trains express (en fin de vie toutefois, comme de nombreuses séries, elles oseront reléguer aux trains omnibus). Dotées de portes pliantes centrales, elles présentent un air de famille avec les métallisées « trois pattes » ex-PLM dont elles partagent la technique de construction. Elles sont aménagées à couloir central, avec des banquettes assez confortables, à quatre places de front, et avec accoudoirs. Elles sont dotées de l'intercirculation. Contrairement aux voitures Romilly, il n'existe qu'une seule configuration : la deuxième classe. Les fourgons ou voitures de première classe dans une rame composée de voitures Bruhat doivent donc être d'une autre série. En fin de vie, certaines de ces voitures increvables seront vendues en Afrique ou en Albanie!

Où et dans quels trains ?

À part sur l'éphémère Région SNCF Méditerranée, tout comme les TY Romilly, les Bruhat ont circulé dans toutes les Régions SNCF. Leur répartition sur le territoire est donc quasi universelle. Pour ce qui est des trains, cela va des trains express de longue distance aux trains supplémentaires très courants avant l'époque du TGV (j'ai personnellement, étant enfant, voyagé dans une voiture Bruhat de Dijon à Toulon...), aux petits express et, en fin de vie, aux dessertes locales. Outre les trains supplémentaires, la SNCF était amenée en période de vacances

ou de week-end à allonger des trains. On voyait ainsi souvent quelques voitures Bruhat attelées à des compositions plus nobles pour ajouter des places assises. Dans les années 1970-1980, les compositions des express sont souvent bariolées (ce qui contribue à leur intérêt en modélisme). Il est très courant de voir des Bruhat mélangées à des DEV, USI, UIC, OCEM, métallisées...

Toutefois, certains express sont composés presque exclusivement de Bruhat. C'est le cas des trains bitranches Paris - Auxerre - Cravant - Avallon - Autun et de leur tranche Cravant - Clamecy - Corbigny. Souvent ►



↑ Typographie erronée, cadres de fenêtres très épais, bogies simplifiés, la Bruhat Roco en HO trahit ses quarante ans d'âge.

→ La gravure de la caisse, en particulier celle des portes pliantes, reste acceptable.



Magnifique photo d'une rame essentiellement composée de Bruhat, derrière la 2D2 5517 (reproduite par Jouef) et un fourgon Midi (reproduit par Models World) : nous sommes en 1974 et ce train va assurer un express Paris-Austerlitz - Châteauroux.



J.-D. Héral

En septembre 1986, à Monthermé la BB 66449 assure un omnibus vers Givet. Derrière les cinq voitures Bruhat, une voiture métallisée Sud-Est qui doit être une A4D (reproduite par REE).



F. Durivault

► composés de quatre à six Bruhat, d'une métallisée Sud-Est en voiture mixte-fourgon et d'une métallisée Sud-Est en voiture de première classe, pour chaque tranche (on aperçoit ce type de composition dans le film Calmos, de Bertrand Blier, en 1976). En fin de vie, des rames Bruhat homogènes ont parfois circulé en trains omnibus, par exemple dans la vallée de la Meuse entre Charleville-Mézières et Givet. On a même pu observer le train MV (marchandises-voyageurs) à vocation scolaire Frasné - Vallorbe, composé d'une BB 25500 et souvent... d'une seule Bruhat (train surnommé inélégamment par les cheminots « Le train des pucelles »)! Pour ce qui est des séries de locomotives les ayant tractées, là aussi, on peut citer à peu près toutes les séries dont, en fin de vie, par exemple dans le Nord-Est, des locomotives à l'aspect aussi rétro qu'elles : des BB dites « fers à repasser », par exemple, ce qui donnait des compositions pleines de charme... Leur radiation s'est échelonnée de 1987 à 1991. Elles ont donc côtoyé trains Corail et TGV!

Les modèles Roco

Roco sort sa voiture Bruhat en... 1981, simultanément en H0 et en N. À l'époque, le modèle fait sensation : échelle exacte, reproduction assez fine, surtout comparé aux autres modèles de l'époque. Plus de quarante ans après (il est vrai qu'aucun modèle concurrent n'est sorti), la Bruhat Roco n'a guère pris de rides ! À préciser toutefois, vu qu'il y a eu des rééditions, que l'on peut privilégier certains modèles. Par exemple, si on entre dans le détail des versions produites pour l'échelle H0, la plus pratiquée par les modélistes, pour les vapistes, la référence d'origine en marquage époque III (jusqu'à 1967 environ) sortie en 1981 a un aspect moins soigné (au niveau des marquages et du vert utilisé) que les rééditions. Il vaut mieux privilégier les références 45036 à 46036.5, sorties plusieurs années plus tard, qui permettent d'avoir six voitures avec un marquage différent (idéal pour faire un train supplémentaire, ou un express du Morvan!). Le vert de la caisse est plus réaliste, le marquage appliqué est plus fin, et les sièges sont peints en vert (contrairement au gris erroné de la première version). Pour les versions en marquage époque IV, pour la référence d'origine sortie en 1981, si la teinte de la caisse et le marquage (en jaune pour cette référence ce qui exact pour le début de l'époque IV), sont exacts, par contre le toit est noir cela ne va pas avec ce type de marquage, et l'intérieur est gris, il convient de repeindre les deux



À QUEL PRIX ?

Sur le marché de l'occasion, le prix relevé d'une voiture Bruhat justifie pleinement sa présentation dans le cadre de notre rubrique Bon Plan. Un modèle en H0 est en général vendu 25 euros, parfois moins si c'est un modèle ancien, donc sans système d'attelage à élongation, un peu plus si c'est l'un des modèles les plus récents. Pour un modèle au 1/160, comptez tout au plus 20 euros.

en vert. Ou, mieux, d'acheter là aussi les rééditions, préférables, car bien dotées de toit vert (références 54310, 54311, 54312... pour marquage jaune, 44270 à marquage blanc, également réaliste car appliqué postérieurement au marquage jaune). De même pour la référence 44273, avec marquage blanc, cartouche de classe Corail et bande de classe verte, bourrelets UIC au lieu de soufflets, une livrée de fin de service appliquée à une petite partie du parc avant radiation. Toutefois, les sièges sont gris pour les voitures époque IV à marquage blanc, cela ne

se voit pas trop (beaucoup moins qu'un toit de la mauvaise couleur), mais les amateurs exigeants devront le repeindre. À noter également, une version curieuse mais réaliste, quoique produite en réalité à... un seul exemplaire : une Bruhat bleue et blanche, prototype d'une ultime modernisation, non généralisée par la SNCF, peut-être à cause de l'âge vénérable des châssis du début du XX^e siècle... Roco l'a proposée aussi bien en H0 qu'en N, des modèles originaux confirmant que ces Bruhat sont décidément de bons plans. ■



R. Gramet

