

## *La deuxième vie des robustes Ty*

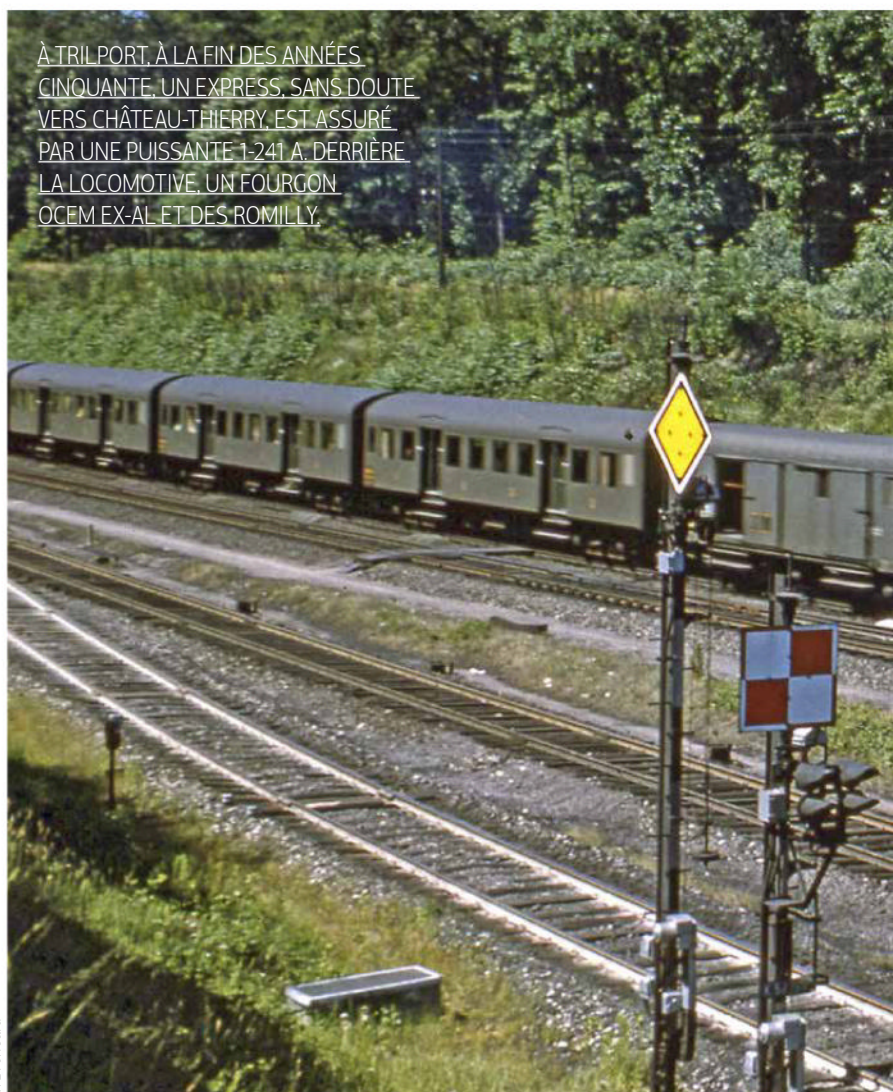
# VOITURES ROMILLY

En se penchant sur l'histoire des Romilly, Denis Gamard répond à l'épineuse question : pourquoi reconstruire des voitures avec des caisses métalliques nouvelles sur des châssis d'anciennes voitures à caisse en bois ?

Texte : Denis Gamard

**L**es voitures Romilly (du nom de l'atelier de l'Est qui a procédé à la reconstruction) ne constituent qu'une des familles des voitures ayant subi ce type de transformation avec, par exemple les voitures Bruhat (voir notre dernier numéro), les « trois pattes » ex-PLM... Ce type de transformation réalisée après la Seconde Guerre mondiale sur un volume très important du parc (plusieurs milliers de caisses), résulte de trois facteurs. 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. L'interdiction par les pouvoirs publics faite aux compagnies dès les années 30, puis à la SNCF, 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 (et les voitures en métal ayant tendance 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, d'où le faible nombre de voitures DEV d'embranchement neuves commandées dans l'immédiat après-guerre, la rénovation, même très lourde, ne fait l'objet d'aucune autorisation, d'où le nombre très important de voitures Romilly transformées ! Contrairement aux voitures Bruhat, conçues pour assurer des trains express à longs parcours, les voitures Romilly, à l'aménagement plus spartiate, avec absence d'intercirculation ouverte aux voyageurs, sont plutôt destinées aux dessertes locales, principalement omnibus, et petits express. ►►

À TRIL PORT, À LA FIN DES ANNÉES CINQUANTE, UN EXPRESS, SANS DOUTE VERS CHÂTEAU-THIERRY, EST ASSURÉ PAR UNE PUISSANTE 1-241 A. DERRIÈRE LA LOCOMOTIVE, UN FOURGON OCEM EX-AL ET DES ROMILLY.



Y. Broncard

D-M. Costes



À Etaples (62) en août 1973, une UM de BB 66400 emmène de Boulogne à Lille un omnibus composé de voitures Romilly, d'une Rapide Nord et de voitures Express Nord.



T. Porcher



Au sud de Strasbourg, étonnante association de la récente BB 15048 et de voitures bien plus anciennes, dont une B4d métallisée Sud-Est, reproduite en H0 par REE.

## Un très grand nombre

Après un prototype réalisé par les ateliers de Noisy-le-Sec en 1950, 675 voitures sont transformées sur la base de châssis d'anciennes voitures Ty à bogies, à caisse en bois à portières latérales (dont une édition aux critères actuels en H0 serait bienvenue, soit dit en passant...), de 1957 à 1962, donc après la suppression de la troisième classe. Quatre sortes de voitures sont produites, mais sur la base d'un chaudron unique de caisse à deux portes par face, avec deux baies de part et d'autre des portes, et quatre baies en partie centrale, une disposition voisine de celle des voitures de banlieue (Est, Talbot, Nord-PLM), avec lesquelles elles partagent un petit air de famille :

- 498 voitures de seconde classe
- 85 voitures mixtes de première et seconde classe
- 63 voitures mixtes seconde classe – fourgon
- 24 voitures de première classe.

- 5 couchettes « simplifiées » pour accompagner les trains de remorques rail-route  
L'aménagement intérieur destine bien ce type de véhicule à des services locaux, les banquettes en seconde classe étaient identiques à celles des autorails unifiés.

## Sur quels services ?

Elles sont affectées sur l'ensemble des Régions SNCF, sauf la Région Méditerranée. Elles sont particulièrement bien représentées sur l'Est et le Sud-Est. Leur vocation initiale est d'assurer des trains omnibus pour flux domicile - travail autour des grandes villes, vu leur disposition banlieue à deux larges portes par face, mais elles assurent des doubléments d'autorails, les jours de pointe, des omnibus plus locaux, des petits express ou, en période de vacances, où de très nombreux trains de grande ligne doivent être doublés voire triplés avant l'arrivée des TGV à réservation obligatoire, elles assurent également des trains supplémentaires à plus longue distance. Leur limitation à 120 km/h ne pose pas trop de

problèmes sur les lignes moyennes ou derrière les locomotives à vapeur dont la vitesse limitée n'est pas non plus très élevée. Leur radiation (à quelques cas isolés près, dont les couchettes) s'échelonne principalement de 1978 à 1985, certains châssis de Ty datant alors de... 1907 !

## Et derrière quelles locomotives ?

Leur emploi étant vaste, on peut pratiquement tout mettre devant, et en piochant dans les trois modes de traction. Dans leur rôle de « train de banlieue de villes de province », les rames sont alors longues de six à plus d'une

dizaine de caisses. On peut citer par exemple des BB 67400 pour des trains Strasbourg - Sarreguemines, ou des petits express Nantes - Angers - Le Mans, derrière des BB 16500 dans la banlieue de Lille, derrière des BB 9400 de Paris-Gare de Lyon à Sens et Laroche-Migennes ou, dans le secteur de Longwy, avec des BB 12000... On a même vu de longs omnibus Paris-Est - Château-Thierry tirés par des 241 P ! À l'inverse, là aussi à titre d'exemple (car la variété est infinie !), on peut composer des rames courtes (trois à quatre voitures) derrière les 140 C Jouef pour les derniers trains de voyageurs en traction vapeur autour de

J-H Renaud, coll. R. Thévenin





La A1A A1A 68511, sur la ligne Paris - Bâle, est en tête d'une belle rame homogène de Romilly, fourgon modernisé Est en tête (en projet en H0 chez R37).

Troyes, derrière des BB 66400 pour aller à la plage de Nantes aux Sables-d'Olonne, ou encore derrière des BB 4200 pour les derniers trains Pau - Canfranc, jusqu'aux 2D2 sur les radiales du Sud-Ouest ou des CC 6500 Maurienne à frotteurs pour des omnibus Chambéry - Modane, des CC 25000 pour l'étoile de la Roche-sur-Foron, et des 67400 de Grenoble à Veynes! Bref, des voitures incontournables pour tout réseau français des années 60 aux années 80... ■



G. Germain

À Souppes (77), en août 1968, une BB 67000 démarre vers Montargis. Derrière les deux fourgons modernisés Sud-Est à trois essieux, une rare Romilly de première classe.

# LES ROMILLY E.P.M.

## DES VOITURES DE HAUTE TENUE

Déjà bien nées en 2006 (voir LR 708), alors sous la marque De Massini, les voitures Romilly reviennent avec encore des améliorations, cette fois sous la marque E.P.M. Mais la qualité a un prix...

Texte et photos : Aurélien Prévot



Une voiture mixte en marquage UIC. Une **grande finesse de gravure**, une décoration irréprochable et un roulement exemplaire.

### LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant : E.P.M.
- Échelle : H0 (1/87)
- Longueur : 22 cm environ
- Prix : 270 euros environ le coffret de trois voitures, 180 euros le coffret de deux voitures
- Normes de roulement : NEM
- Éclairage intérieur : oui
- Époque : III et IV
- Régions : Est (époque III) et Ouest (époque IV)
- Poids : 110 g. chaque voiture

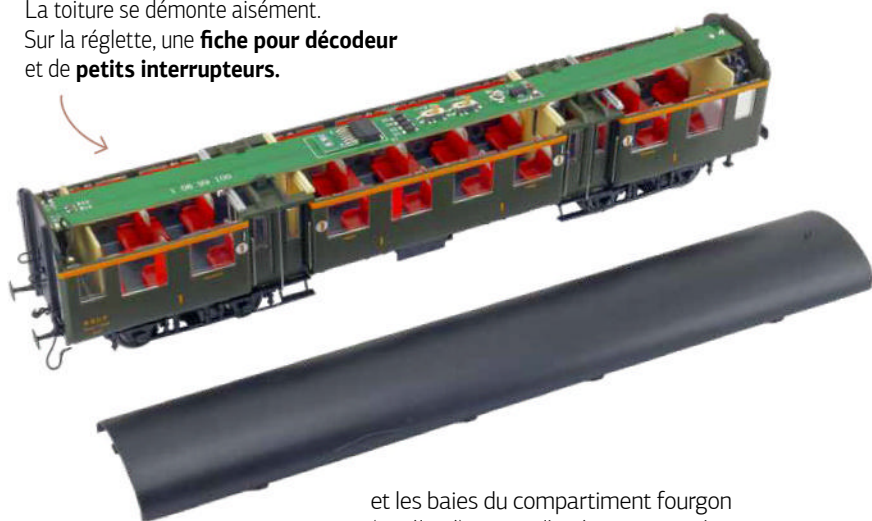
**Q**uatre coffrets sont disponibles : deux avec des voitures en époque III (avec toits noirs) et deux avec des voitures en époque IV (avec toits verts et numéros UIC). Un choix compréhensible, mais qui oblige l'amateur à acquérir des voitures qui ne sont pas forcément représentatives comme une A10½t (coffret 41.33.03) construite à 24 exemplaires en réalité (3,6 % du parc) ou une B7Dt construite à 63 exemplaires (9,4 % du parc). L'amateur souhaitant faire circuler des rames de plus de cinq voitures se retrouve donc forcément avec

des « oiseaux rares » en grand nombre. Espérons qu'E.P.M. commercialisera par la suite des coffrets composés exclusivement de B9½t, largement les plus nombreuses (74,2 % du parc !). Les puristes noteront que les voitures des coffrets époque IV sont affectées à la Région Ouest tandis que celles des coffrets époque III sont affectées à la Région Est. Les immatriculations débutent certes par le chiffre 7, mais celui-ci sert à indiquer un mode de gestion du matériel, le deuxième chiffre indiquant la Région SNCF d'affectation.



La B7D est aussi très réussie.  
Notez la **finesse du grillage**. Les feux sont fonctionnels.

La toiture se démonte aisément.  
Sur la réglette, une **fiche pour décodeur**  
et de **petits interrupteurs**.



et les baies du compartiment fourgon (amélioré) sont grillagées, comme il se doit. Les dessous de châssis sont bien sûr détaillés, avec conduite de chauffage, conduites et timoneries de freins.

### DU NOUVEAU

Si les caisses sont identiques à celles des modèles précédents, les bogies TY ont été entièrement revus, pour davantage de réalisme. Ils sont désormais peints. Dans les coffrets, un petit sachet comporte un très grand nombre de pièces détachées : un très bon point ! Le vert celtique 301 (époque IV) retenu par E.P.M. est différent de celui des voitures commercialisées il y a 17 ans, et nous semble plus conforme. Mais la grande nouveauté de ces versions revues et améliorées est bien sûr l'éclairage intérieur. Celui-ci est réaliste : il est quasi invisible dans une pièce bien éclairée mais met bien en valeur l'intérieur des voitures une fois la pénombre assurée. Les LED présentent des tons chauds évoquant bien l'éclairage incandescent de l'époque. De petits blocs de mousse noire évitent l'éclairage latéral : il n'y a aucune fuite de lumière entre les flancs de caisse et le toit. Les feux rouges du fourgon s'allument. De petits interrupteurs permettent d'éteindre ou d'allumer les voitures. La prise de courant s'effectue par des paliers en laiton installés dans les bogies, solution idéale car sans frottement. Les essieux ont été modifiés par rapport aux précédentes productions pour permettre une prise de courant par toutes les roues. Ils sont désormais formés de deux demi-essieux séparés par un manchon isolant. De très belles voitures, aux standards actuels, qui raviront tous les amateurs de trains omnibus... Même si leur prix élevé ne les met malheureusement pas à la portée de toutes les bourses. ■



### VERS LA CONFORMITÉ PARFAITE

On retrouve la finesse des voitures autrefois produites avec, à présent, toutes les mains montées déjà installées. Fini le gabarit difficile à utiliser pour percer en biais les caisses, et place à des pièces d'aspect métal poli, comme en réalité. La toiture se démonte aussi aisément que précédemment : il suffit de tirer légèrement au niveau des portes pour la séparer de la caisse. Il est donc très facile d'installer des voyageurs. L'aménagement intérieur est conforme, avec une amélioration en première classe : la reproduction des têtes blanches. En seconde classe, les banquettes sont grises et non vertes comme elles devraient. La reproduction des rideaux est tout à fait convaincante,



Le bogie, entièrement nouveau, comprend des **paliers en laiton** qui garantissent un roulement remarquable et permettent une excellente prise du courant. Les **essieux** sont également nouveaux : deux demi-essieux réunis via un manchon isolant, ce qui permet une prise de courant par toutes les roues.