

LES VOITURES TRANSATLANTIQUES ÉTAT

Des modèles d'exception Models World

Models World produit enfin les fameuses voitures Transat promises depuis longtemps. L'occasion de nous plonger sur un pan de l'histoire du luxe sur rails.

Texte et photos: Denis Gamard et Yann Baude



Dans chaque set,
l'une des deux
voitures comporte
une cuisine.

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Models World (L.S.Models)
- Échelle: HO (1/87)
- Références: MW 40921 ou 40923 (set de deux voitures A2syfi (avec cuisine) + A4yfi)
- Époques: années 30
- Fabrication: plastique injecté et métal (détails)
- Éclairage intérieur: oui (par LED, avec fiche décodeur à six broches NEM 651)
- Normes de roulement: NEM
- Rayon de courbe minimal: 450 mm
- Prix: 220 euros environ chaque set
- Poids: 140 g chaque voiture

Models World livre enfin les sets de voitures OCEM PL dites « Transatlantiques », promises depuis plusieurs années. Elles sont blotties par paires dans un joli coffret illustré d'une aquarelle de Xavier Jacquet, collaborateur de longue date de *Loco-Revue*. Mais quelles sont donc ces voitures à la décoration étonnante?

UN PEU D'HISTOIRE

Sur la base de voitures OCEM classiques à panneaux lisses de ses services grande ligne, le réseau des chemins de fer de l'État, sous l'impulsion de son visionnaire directeur Raoul Dautry, commande cinquante voitures

sur base de la caisse de l'A8 (voiture de première classe à huit compartiments), mais avec un aménagement intérieur proche de celui des voitures Pullman CIWL, et destinées aux services transatlantiques, pour correspondance avec des paquebots. La CIWL, préalablement sollicitée, avait été réticente à acquérir des véhicules pour ces services au déclenchement irrégulier, avec des nombreux retours à vide, plus proches du train affrété que du train régulier, mais elle accepta d'en assurer l'exploitation avec son personnel. Comme les voitures Pullman de la CIWL, elles circulaient en couplages de deux voitures, l'une avec cuisine, l'autre sans, une restauration à la place étant assurée. ►►



← Vers 1933, à Pont-Cardinet, la 241-035 État en tête d'une **rame transatlantique**. Notez le fourgon État à bogies et deux guérites.

✓ Aquarelle de Xavier Jacquet illustrant le **train paquebot** en gare du havre, en 1932.

© Raymond Floquet, collection Xavier Jacquet



BIBLIOGRAPHIE

- Rails d'autrefois n° 22:

« Les voitures Transatlantiques »

- Le Train archives:

« Les archives de l'OCEM »



© Xavier Jacquet

UN SERVICE DE CORRESPONDANCE MARITIME

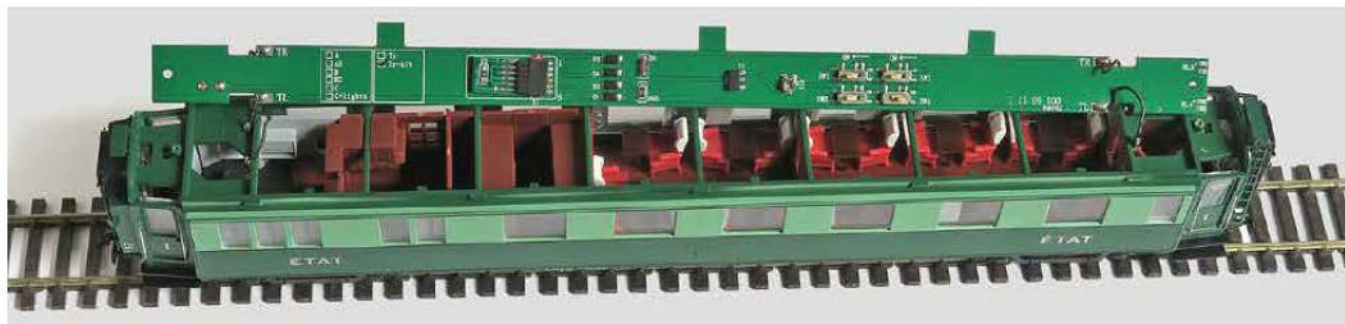
Elles assurent dès 1931 les relations en correspondances avec les paquebots traversant l'Atlantique, entre Paris Saint-Lazare et le Havre-Maritime (port de la Compagnie Générale Transatlantique), et également Cherbourg-Maritime (port d'escale des compagnies transatlantiques étrangères). Ces trains existaient antérieurement, mais étaient dotés de matériel moins confortable. C'est la belle époque où les plaques de bout de quai de Paris Saint-Lazare et les plaques de destination disposées sur les voitures affichent « Paris – New York » ! Les trains, outre une locomotive en général Pacific (à quand une réédition du modèle Modelbex, qu'on espère fiabilisé ?), ou Mountain (Trix/Märklin), comprennent un fourgon à essieux OCEM vert uni, et jusqu'à huit voitures, soit quatre couplages. Parfois, le train est forcé avec des voitures vertes du parc ordinaire. Dès 1936, dix voitures sont déclassées, la crise affectant la fréquentation des trains... Amateurs de traction électrique, vous pouvez toutefois faire tracter votre train par une 2C2 5400 également dessinée par Henri Pacon dans le style streamline: c'est arrivé... une fois, pour l'inauguration de l'électrification Paris – Le Mans !

À LA SNCF, UN DÉCLASSEMENT

Lors de la création de la SNCF, les marquages État sur le flanc des voitures furent remplacés par des marquages SNCF. Mais pour peu de temps, car la SNCF, remplaçant les anciennes compagnies, conclut dès 1938-1939 des contrats avec la

» La livrée extérieure n'est pas l'austère vert wagon du reste du parc, ce dernier n'occupe que la partie basse de la caisse, un vert clair revêtant la zone des baies, cette livrée à deux tons était particulièrement élégante. Le célèbre designer du réseau de l'État Henri Pacon en étudia la décoration intérieure de style Art déco avec le constructeur les EIC (Établissements Industriels des Charentes). L'Art déco, qui est également le style des deux gares maritimes contemporaines : Le Havre-Maritime (dont le train pour la cérémonie de la pause de la première pierre était... justement composé de ces voitures Transatlantiques toutes neuves) et Cherbourg-Maritime (cette magnifique gare, intacte après la guerre contrairement à celle du Havre, est devenue le musée de la

mer de cette ville). Les voitures avec cuisine comportent un salon de douze places et un autre de huit places, les voitures sans cuisine disposent quant à elles de deux grands salons de douze places et deux coupés de quatre places. Les sièges, ou plutôt les fauteuils vu le confort, y sont disposés par deux de part et d'autre des tables situées sous chaque fenêtre, sauf dans les coupés, dans lesquels quatre sièges sont disposés autour d'une table. La capacité de ces voitures en fait, juste après les Pullman Côte d'Azur, les voitures de services régulières les plus confortables en France, en nombre de mètre carré par voyageur, avec les Pullman Flèche d'Or. Elles sont la fierté du réseau de l'État qui les présente à l'Exposition coloniale de 1931, année de leur mise en service.



↑↑ La **décoration particulière** est reproduite avec précision.

↗ À une extrémité de chaque voiture, **une échelle d'accès** en toiture.

↑ La réglette d'éclairage levée (comportant des interrupteurs et un condensateur) laisse apercevoir le **très bel aménagement**.

→ Il ne manque que les voyageurs, **en vêtements de luxe des années trente**, bien sûr.



CIWL pour l'ensemble des services de luxe, incluant désormais la plupart des trains transatlantiques. Retirées de ces services, elles sont pour une dizaine d'entre elles mutées dans le Nord pour des services Paris – Lille et Paris – Bruxelles, et repeintes en vert wagon uni. Pendant la guerre, elles sont souvent utilisées par les autorités d'occupation allemande pour le transport d'officiers, vu leur confort, et par le régime de Vichy pour faire des trains expositions, l'absence de compartiments facilitant leur réaménagement. À la libération, toutes repeintes progressivement en vert wagon, ces voitures vivent alors une carrière très mouvementée avec affectation à toutes les Régions SNCF sauf l'Est. Une partie du parc est déclassée en seconde classe, quatorze voitures sont utilisées à la Région Nord ; avec leur aménagement à couloir central (coach) elles entrent dans la composition

des rapides Paris – Lille – Tourcoing. Une douzaine de voitures sont louées à la CIWL de 1948 à 1955 comme voitures-restaurants et repeintes dans le bleu Savoie de cette compagnie (on les reconnaît facilement par rapport aux autres véhicules de cette compagnie car l'inscription « Compagnie Internationale des Wagons Lits » y est peinte sous les baies (en haut sur le parc propre à la CIWL). L.S.Models a reproduit cette version dans un coffret. D'autres voitures sont transformées en voitures de première classe A8, certaines en couchettes de première classe. Entre 1958 et 1959, onze véhicules sont modifiés en voitures-bars et affectées à la Région Sud-Est... Retirées du service dans les années 1980, elles auront connu bien plus longtemps le vert wagon SNCF que leur belle livrée d'origine à deux tons de vert qui n'aura duré qu'une décennie... Mais quels beaux trains !

DES MODÈLES RÉDUITS DE TOUTE BEAUTÉ

Models World sait fabriquer de belles voitures, et ces nouvelles OCEM à parois lisses en attestent une nouvelle fois. On retrouve la qualité des voitures OCEM RA présentées le mois dernier, mais pas leur défaut : le roulement est cette fois exemplaire. Les OCEM Transat sont dotées d'un éclairage intérieur, fonctionnant sous courant continu ou alternatif (DCC), qui met bien en valeur leur somptueux aménagement. Précisons que l'accès à celui-ci est assez aisé, la toiture étant encliquetée de manière lâche, facilitant l'indispensable mise en place de voyageurs et personnel de service. Les amateurs du réseau de l'État ou plus largement, d'histoire ferroviaire, apprécieront sans entraves ces voitures d'exception. ■