

Les voitures allégées État « saucisson »

LE STREAMLINING À LA FRANÇAISE

Les voitures « saucisson », on adore ou on déteste. Il faut dire que leur silhouette, très innovante dans les années trente, ne laisse encore aujourd'hui personne indifférent. Produites en H0 par REE, plongeons-nous dans leur histoire.

Texte : Denis Gamard

Le streamlining naît aux États-Unis, après la grande crise de 1929, et vise à renforcer l'attractivité des modes de transport (avions, voitures, trains) en leur conférant des allures aérodynamiques et modernes. Ce mouvement a un tel succès qu'on donne rapidement une ligne fluide et aérodynamique « streamline » à des objets statiques comme... des juke-box, des fers à repasser, des landaus, frigos, stations-service, gares routières, maisons (désignées en France sous le style « paquebot »)... De grands designers ferroviaires y participent pour des locomotives à vapeurs exceptionnelles de la compagnie New York Central (Henry Dreyfuss) ou Pennsylvania Railroad (Raymond Loewy, auteur du célèbre livre *“la laideur se vend mal”*). Les autorails rapides qui naissent à l'époque sont également « streamlined » (Zephyr du Burlington Railroad), qui influenceront en Europe les Fliegender Hamburger et Kölner, les rames Bugatti et les TAR. Les premières locomotives diesel de ligne seront aussi « streamlined », comme les superbes CC EMD du Santa Fe en livrée warbonnet, devant les trains Chief et Capitan (leur influence se ressent sur nos CC 65000, premières diesel de ligne françaises, mais d'après-guerre...).

La modernité affichée du réseau de l'Etat

Raoul Dautry, dynamique directeur des chemins de fer de l'Etat, considère que son réseau, à l'origine assemblage disparate de compagnies dont le seul point commun, ►



Le compartiment fourgon de la voiture mixte A6D ou A5D « saucisson » étant souvent insuffisant ou indisponible, un fourgon OCEM est placé en tête, comme ici derrière la 241 P 13, à proximité du Mans, dans les années soixante.

© J.H. Renaud, coll. R. Thévenin

Aux garages
des Batignolles,
au début des
années 70,
cette A6D
nous montre
son extrémité
carénée.



© M. Legay, coll. LR Presse



Belle composition de voitures allégées Etat, à peine rompue par la présence d'une mixte fourgon OCEM, derrière une 3-231 D, à Poissy, au début des années 50.



© J.H. Renaud, coll. R. Thévenin

► comme il le disait lui-même, était d'avoir fait faillite, doit radicalement changer son image de marque et refléter une modernité technique et architecturale. Il est en cela secondé étroitement par son architecte et designer Henry Pacon, qui s'inspire du pays d'avant-garde ferroviaire de l'époque : les États-Unis. Des gares modernes sont reconstruites, en banlieue de Montparnasse, dans le cadre de l'électrification et la mise à quatre voies, comme Chaville, Vanves-Malakoff, Meudon, mais aussi des grandes gares telles Versailles-Chantiers, Brest, le Havre... jusqu'aux supports de caténaire de la gare du Mans qui n'échappent pas au relooking ! Pour le matériel roulant, les exemples de streamlining concernent le prototype de vapeur Mountain 241.101, mais surtout le matériel 1500 V de l'électrification Paris - Le Mans : rames doubles inox Budd (sous licence... américaine) de banlieue Z 3700, automotrices de ramassage monocaisse Z 3800, et les 2D2 5400 (matériels aux lignes fuselés avec phare central unique), mais également les voitures allégées, vite surnommées par les cheminots « saucisson ».

Les voitures allégées Etat

Au-delà du design novateur des formes ovoïdes, avec un aérodynamisme censé économiser de l'énergie, on note également le souhait d'alléger le poids des voitures métalliques. Non seulement par le choix des matériaux (métaux légers, aciers haute résistance, soudure électrique par point avec... 70.000 points de soudure par voiture !), mais aussi par l'adoption des poutres tubulaires, ce qui permet d'abaisser les coûts et le poids, et d'accroître le nombre de voitures tractables par les locomotives (celles à vapeur y étant particulièrement sensibles). À noter aussi que l'association étroite des Entreprises industrielles charentaises est essentielle dans le projet. En 1935, une première commande est passée, avec seulement 18 voitures dont quatre de première, trois mixtes première/seconde, six de seconde et cinq mixtes fourgon/seconde (l'extrémité coté fourgon étant dotée d'une forme ovoïde très aérodynamique, mais sans intercirculation. Pour le coup, dommage que, comme aux États-Unis, on en ait pas profité pour faire un salon d'observation...). La commande est livrée dans les deux années qui suivent. Une voiture mixte fait sensation lors

de sa présentation à l'exposition internationale de Paris, en 1937 : quel choc de modernité par rapport aux voitures OCEM ! Les portes sont dotées de marchepieds escamotables (technique reprise après guerre sur les DEV), les bogies sont de type Pennsylvania, les soufflets sont doublés, dans les premières années, par une toile extérieure (équivalent également prévu entre la première voiture et la locomotive si cette dernière est une vapeur aérodynamique, dont les chemins de fer de l'Etat sont dotés de quelques exemplaires). Une seconde commande de 1936 comporte 17 voitures de troisième classe, cinq mixtes troisième/bar, et cinq mixtes troisième/fourgon, livrées en 1937. Une dernière commande est passée en 1937 pour dix voitures de troisième classe, soit au total 55 voitures seulement, dont trois sont rapidement détruites par faits de guerre...

Services assurés

Sous le feux des projecteurs en 1937, derrière une 2D2 5400 elle aussi aérodynamique (série 500 à l'époque), elles participent (conjointement à une autre rame composée quant à elle de voitures OCEM Transatlantique) à l'inauguration de l'électrification Paris - Le Mans. Ces voitures à vocation grande ligne circulent au départ de Paris, pour assurer des relations occasionnelles Paris-Saint-Lazare - Dieppe et Paris - Le Havre, en correspondance avec les paquebots. En service régulier, leur utilisation au temps de la vapeur privilégie l'axe Paris - Caen - Cherbourg, ou leur masse légère, liée à l'usage de la traction vapeur sur une ligne au profil difficile, présente l'avantage, à poids égal à une rame OCEM, d'offrir des places supplémentaires (à noter que sur les trains Paris - Cherbourg, un coupon de trois voitures est parfois limité à Caen). Vu leur

Types et nombres de voitures (à la SNCF, après la seconde guerre mondiale)

Type de voitures à l'époque des trois classes (avant 1956)	Nb total : 52	Type de voitures à l'époque des deux classes (post 1956)	Nb total : 52
Mixtes 3 ^e /Fg - C5d	5	Seconde classe - B10	31
Mixtes 2 ^e /Fg - B6d	5	Première classe - A8	11
Troisième classe - C10	26	Mixte 1 ^{ère} /Fg - A6D	5
Troisième classe/bar - C4s (puis C9)	5	Mixte 2 ^{ème} /Fg - B5D	5
Seconde classe - B8	6		
Première classe - A8	3		
Mixte 1 ^{re} /2 ^e - A3B5	2		



nombre limité et la réserve, en général quatre rames seulement sont en service. Souvent, deux rames sont engagées en roulement régulier vers Caen et Cherbourg, les deux autres assurant les trains paquebots, dépendant des dates de circulation de ces derniers. Au milieu des années 1960, avec l'arrivée de la traction diesel et l'électrification Paris - Rouen - Le Havre, elles sont dotées du chauffage électrique. Avec l'arrivée des turbotrains ETG, leurs services radiaux sont moindres. Elles sont alors également employées sur des services Caen - Rennes, et sur des trains saisonniers d'été au départ de Paris-Montparnasse vers les stations balnéaires de Bretagne Nord, et aussi de la côte atlantique, dont des petites antennes à voie unique. Ainsi, modélistes, si vous avez un réseau à voie unique et des compos limitées faute de place, vous pouvez utiliser des voitures « saucisson » sans fausse note... En 1977, évolution dans leur carrière: leur gestion est retirée de la gérance de voitures de Paris - Clichy au profit de Sotteville. Toujours limitées à 140 km/h, alors que le 160 km/h devient la norme pour les rapides, elles sont affectées principalement aux express Paris - Rouen à arrêts multiples. Les révisions s'arrêtent vers 1978-79, et les radiations, très ponctuelles, entre 1972 et cette date, s'accroissent. La radiation complète de la série intervient au début des années 1980.

Compositions : rares rames homogènes

Souvent utilisées en rames homogènes au début de leur carrière, très rapidement, les voitures « saucisson » entrent dans des compositions hybrides. Tout d'abord, des voitures restaurant CIWL bleues sont parfois disposées au milieu de certaines compositions Paris - Cherbourg. En outre, le fort besoin en fourgons à l'époque implique que la voiture mixte fourgon est souvent insuffisante. Des fourgons OCEM à essieux sont alors ajoutés aux compositions. Leur limitation à 140 km/h, et leur intégration au parc de réserve en fin de carrière, les amènent à être mélangées par exemple à des voitures OCEM ou USI, assujetties à la même vitesse plafond.

Traction variée

Sur l'axe Paris - Caen - Cherbourg, où elles sont utilisées en priorité, elles sont associées principalement à des Pacific Etat (parfois des machines carénées du temps de l'Etat). Avec l'électrification de Paris - Rouen - Le Havre et la diésélisation, des BB 67000, A1A A1A 68000, BB 17000 (y compris en livrée béton apparue tôt sur cette série, en lien avec les VB2N), BB 16000 en livrée d'origine, mais aussi en livrée Corail d'origine (parfois malicieusement appelée « Corail moins » par les amateurs), mais cette livrée n'a jamais été

reproduite ni annoncée en matériel commercial alors que d'autres font l'objet de doublons Roco - REE (si des personnes de ces firmes lisent l'article... à bon entendeur).

Matériel préservé

Le Pacific Vapeur Club, à Sotteville, près de Rouen, sauvegarde les deux seuls exemplaires actuels de ces voitures. Une splendide A6D, confiée à cette association par la SNCF (réserve de Mulhouse, un temps stockée à Mohon), et une B10 dont elle est propriétaire. Le B10 a vocation à être simplement remise en état de présentation. Mais l'A6D, après restauration, devrait rouler et compléterait à merveille, comme en réalité, les voitures OCEM de l'association derrière la Pacific (à suivre sur <https://pvcasso.fr>). Le nombre de ces voitures a finalement été limité, mais de nombreux acquis techniques de ces voitures d'avant-garde ont été mis à profit pour la très importante série de voitures DEV de la SNCF d'après-guerre. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Encyclopédie des voitures SNCF (Editions la Vie du Rail)
- Le Train Archives « les voitures métalliques/métallisées, tome 2 »