

Le luxe, de la réalité au 1/87

LES VOITURES Lx DE LA CIWL

Summum du luxe lors de leur construction, les voitures Lx ont dû s'adapter à la crise économique de 1929, et donc connu une longévité exceptionnelle puisque certaines circulent encore aujourd'hui. Les voitures produites en H0 par L.S.Models méritent donc toute notre attention.

*Texte : Aurélien Prevot (réalité) et Yann Baude (modélisme)
Photos des modèles : Yann Baude*



Associées à trois voitures type P, de nombreuses Lx entrent dans la composition du Train Bleu, de passage à Villeneuve-Saint-Georges en septembre 1964.





© F. Fenino, coll. la Vie du Rail

En 1964, la voiture n° 3539 est déjà équipée de bogies Minden Deutz, au sein du Train Bleu, en gare de Monte-Carlo.

Les voitures-lits Lx (abréviation de Luxe) sont construites à 90 exemplaires en 1928-1929 par deux firmes : les voitures 3466 à 3495 à Birmingham par la Metropolitan Camel Carriage & Wagon Company et les voitures 3496 à 3555 à Aytré par les Entreprises Industrielles Charentaises. Si la décoration intérieure diffère entre les deux séries, les voitures des deux constructeurs sont globalement identiques extérieurement (avec leurs portes d'accès avec baie ovale) même si de petits détails permettent cependant de distinguer celles construites en France de celles sorties des usines britanniques (L.S.Models a bien reproduit les différences, voir p. 31). La structure reprend celle des voitures type S (de 1922) et Z (de 1926) avec des bogies P en acier moulé, des châssis en « arrête de poisson » et globalement les mêmes dimensions. Cependant, pour alléger les masses, les toitures sont en duraluminium, un alliage à base d'aluminium, de cuivre, de magnésium et de manganèse.

Le luxe d'un paquebot

Chaque voiture comporte à l'origine dix compartiments à une seule place dont huit jumelables en suite double. Chacun d'eux est composé d'un fauteuil transformable en lit légèrement plus grand que sur les voitures-lits type S et Z (par rabattement du dossier et

retournement de l'ensemble) ainsi que d'une armoire de forme circulaire contenant un lavabo avec eau froide et eau chaude grâce à une chaudière spécifique permettant de chauffer l'eau été comme hiver. Au-dessus du lavabo se trouve un miroir triptyque et divers accessoires nécessaires à la toilette des voyageurs. Le luxe est omniprésent :

épaisse moquette au sol, grands miroirs rectangulaires (Maple) ou octogonaux (Morison), éclairage important (liseuse, plafonnier et applique) et surtout des panneaux de marqueteries ou de laque (conçus par Morrison et Maple sur les voitures anglaises, Nelson et René Prou pour les voitures françaises) dont les motifs (guirlandes, paniers de fleurs,

Intérieur
d'un
compartiment
single nuit
de Lx 16.



© coll. P-Y Toussiot



En ce jour de fin des années 50, la 050 TQ du train de jonction de Paris-Lyon à Paris-Nord, n'achemine que deux voitures (une Lx et une métallisée ex-PLM), sans doute venant de Milan en direction de Calais-Maritime (Butte-Chaumont)

treillage de jardin, laque incrustée...) ne se répètent que dans quatre ou cinq voitures au maximum. La voiture 3555 bénéficie même d'une décoration unique ! Les porte bagages sont garnis de motifs assortis aux marqueteries. Les radiateurs, à eau chaude, peuvent être réglés individuellement. Une cloison sur deux est en forme de Z pour permettre une meilleure intégration de l'armoire-lavabo. Un cabinet de toilette avec cuvette de WC est situé à chaque extrémité des voitures.

Des trains prestigieux pour commencer

Les 65 premières Lx circulent dès le service d'été 1929 sur des trains comme le Paris-Méditerranée - Express, le Calais-Méditerranée - Express et le Pyrénées-Côte-d'Argent - Express mais aussi le Paris-Évian ou le Paris-Montparnasse - Dinard... Au service d'hiver, la série, désormais complète, se retrouve engagée uniquement sur les trois premiers trains cités précédemment. La crise de 1929 fait cependant rapidement sentir ses effets et les voitures Lx sont moins sollicitées sur les trains prestigieux. La CIWL les engage donc sur d'autres relations comme le Rome-Express ou le Nord-Express. Mais cela ne suffit pas et 45 voitures sont garées faute de service à effectuer. La compagnie se résout donc à modifier toutes les voitures d'origine anglaise en Lx14 : les six comparti-

ments centraux restent simple tandis que les autres deviennent doubles avec l'ajout d'un deuxième lit. Ces compartiments double sont accessibles avec des billets de deuxième classe, ce qui permet d'augmenter la clientèle. La solution s'avère rentable et le reste du parc est peu à peu transformé en Lx16 : seuls les quatre compartiments centraux restent simples. À l'été 1934, il ne reste plus que 25 Lx d'origine garées, les 65 autres étant toutes déjà transformées en Lx16. Les 90 voitures sont toutes modifiées à la fin 1935. En 1937, la Lx 3538 est réaménagée avec une cabine de douche et un petit salon de la taille de deux compartiments pour un voyage officiel du président de la République Albert Lebrun. Elle sert ensuite au duc de Windsor puis durant la guerre à l'amiral Darlan. Au service d'hiver 1937-1938, les voitures Lx entrent dans la composition de douze trains réguliers internationaux dont le Rome Express, le Bombay Express, le Nord-Express, le Paris-Irun... mais aussi des trains intérieurs comme le Paris-Tarbes.

Les premières modernisations après guerre

Certaines voitures Lx sont réquisitionnées par l'occupant à partir de 1940 pour le déplacement des hauts dignitaires nazis. Dix voitures sont détruites durant le conflit. À la Libération, les véhicules restant sont peu à peu récupérés, souvent en très mauvais état du fait du conflit

mais aussi souvent totalement pillées. Les réparations sont complexes mais à l'été 1948, le parc s'établit cependant à 80 voitures dont 36 Lx16 et 36 Lx20 (avec deux lits dans tous les compartiments de la voiture) en service en France. Huit voitures sont envoyées à Rome pour servir sur le Rome-Express. L'utilisation du duraluminium pour les toitures et d'acier pour la caisse entraîne des problèmes de corrosion électrolytique. À partir des années 1950, certaines parties de toiture, voire des toitures entières sont remplacées par de la tôle d'acier soudée, sans couvre-joint. Entre 1953 et 1962, l'intérieur des voitures Lx est « modernisé ». Les panneaux de laques ou de marqueterie, qui ont très mal vieilli, sont alors recouverts de revêtements en stratifié Formica afin de donner une seconde jeunesse aux voitures. L'éclairage d'origine est remplacé par des tubes fluorescents. En 1962, les voitures du Train Bleu reçoivent des bogies Minden-Deutz pour améliorer le confort à 140 km/h. Les chaudières sont également remplacées au profit du modèle équipant déjà les voitures type P.

Un lent déclin

Ces modernisations n'empêchent pas le déclin du parc de voitures Lx dont les effectifs diminuent lentement à la direction de Paris puisqu'il ne reste plus, en 1968, que 32 Lx16 et 15 Lx20 en service à la direction de ►►



© Y. Broncard, coll. La Vie du Rail

► Paris qui servent essentiellement sur le Train Bleu mais également dans le Direct-Orient (Paris-Brigue), le Rome-Express et le Paris-Narbonne. En décembre 1968, les voitures Lx n'entrent plus dans la composition du Train Bleu. Elles disparaissent toutes en 1976 ce qui explique pourquoi la SNCF n'en reprend aucune en 1978, à la fin de l'exploitation par la CIWL. Si les voitures quittent peu à peu les inventaires de la direction de Paris (il reste cependant environ trente Lx en service en France en 1971), elles ne sont cependant pas ferrailées mais souvent envoyées dans la péninsule ibérique que ce soit en Espagne ou au Portugal (les voitures 3469, 3493 et 3514 sont vendues aux Chemins de fer Grecs). Là-bas, certaines voitures bénéficient d'une nouvelle modernisation avec installation de bourrelets UIC. À cette occasion, les voitures portugaises perdent les vitres ovales des portes d'accès, remplacées par des vitres rectangulaires. En 1978, la RENFE et les CP reprennent les voitures Lx et les exploitent encore une dizaine d'années avant de les retirer des inventaires à la fin 1987. L'histoire ne s'arrête pourtant pas là.

Une seconde vie

Dix voitures, entièrement restaurées circulent depuis plusieurs années sur le « Venise Simplon-Orient-Express » et offrent neuf compartiments pour une ou deux personnes. La SNCF a acquis six voitures Lx qui sont en cours de restauration à Clermont Ferrand. D'autres sont préservées en Espagne, à l'Ajecta ou par des propriétaires privés. Au final, plus d'une trentaine de voitures sont aujourd'hui préservées, soit près d'un tiers de la série ! Un chiffre à la hauteur du caractère exceptionnel de ces véhicules. ■

Exemples de compositions

(tirées du livre *60 ans de compositions de trains de nuit français et de Ferroviissime 67*)

Rapide Pyrénées express de 1963-64

(Paris-Austerlitz - Bordeaux-Saint-Jean - Lourdes - Tarbes)

BB 9200 (REE) + Pa OCEM (REE, L.S.Models) + Dp Midi (L.S.Models) + Dd2 OCEM32 (REE) + WLAs P (L.S.Models) + Dd2 (REE) + 5 x B10 DEV (Jouef) + 2 x A8 DEV (REE) + 2 x B10c10 DEV (Lima puis Jouef) + A8c8 OCEM PL (R37) + WLAs P (L.S.Models) + WLA Lx (L.S.Models) + Dd2 OCEM 32 (REE)

Rapide 17 Le Phocéan de 1959-60 (Paris-Lyon - Marseille-Saint-Charles)

CC 7100 (REE, 231 G sur Avignon - Marseille) + 2 x fourgon Dqd2my (métallisé ex-PLM à bogies, REE) + 2 x WLA Lx (L.S.Models) + WLB Z (L.S.Models) + 5 x WLA P (L.S.Models) + 2 x A8 DEV (REE) + 2 x A7C7 PLM (non reproduite) + 2 x B10c10 DEV (Lima puis Jouef) + Dqd2 (métallisé ex-PLM à bogies, REE) + Dqd2 (métallisé ex-PLM à trois essieux, L.S.Models)

Express CA Hispania Express de 1963-64 (Cerbère - Genève)

141 R fuel (Cerbère - Narbonne, Jouef) + B6Dd OCEM-FL + 3 x B10 DEV (REE) + WLA Lx (L.S.Models) + B10c10 DEV (Jouef) + Buë366 DB (Cerbère - Dortmund, Brawa) + ABuë334 DB (Cerbère - Dortmund, Brawa) + ABuë334 DB (Cerbère - Copenhagen, Brawa) + Buë366 DB (Cerbère - Lübeck, Brawa)

Train de jonction JJ 32 de 1957

(tranche Calais-Maritime - Milano Centrale, au départ de Paris-Nord)

050 TQ + fourgon Dqd2m (AMF 87) + Lx (L.S.Models) + B9c9 myfi DEV (REE)



© B. Legouest

En queue du Venise-Simplon-Orient-Express (Presles-en-Brie, le 25 août 2011), la voiture Lx n° 3482 complètement rénoverée, est équipée de bogies dérivés des Y 32.

Le luxe, en HO aussi

DES VOITURES L.S.MODELS

TRÈS ATTENDUES

Le bogie Minden-Deutz autorise cette voiture à 140 km/h.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : L.S.Models
- Échelle : HO (1/87)
- Numérotation des modèles présentés : 3531 (réf. 49236) et 71 83 70 40 118-1 (réf. 49244)
- Prix : 125 euros environ
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 420 mm environ
- Fabrication : plastique injecté (caisse et détails)
- Prise de courant : toutes les roues
- Normes de roulement : NEM (h. de boudins : 0,9 mm)
- Éclairage : oui
- Interface numérique : non
- Attelage : boîtiers NEM sur timons à elongation
- Époque : IIIb et IVa (pour ces versions)
- Poids : 155 g

Après les voitures-lits type F, S, Y et Z, voici enfin les Lx, dernières nées de la grande famille des voitures CIWL du fabricant. Elles en reprennent les principes de fabrication, et c'est tant mieux, avec cette fois un éclairage intérieur monté d'origine. Quatre références sont commercialisées dans un premier temps, en toutes petites séries, une nouvelle production étant prévue pour octobre. Nous disposons donc de deux voitures époque III (années 50) et deux voitures époque IV (fin des années soixante - début des années soixante-dix), comportant comme en réalité de nombreuses particularités que le fabricant a respectées, comme il se doit pour des modèles vendus notoirement plus cher que les voitures habituelles.

DES DÉTAILS PROPRES À CHAQUE VERSION

Les quatre voitures produites en premier comportent toutes un aménagement de couleur claire évoquant les panneaux

de Formica en réalité installés au milieu des années cinquante. L'évocation des marqueteries sera pour plus tard, avec la sortie de voitures plus anciennes. Trois voitures sont dotées de panneaux de toiture rivetée, la plus récente (réf. 49244) avec des panneaux soudés, reproduisant bien en cela la réalité. Cette dernière est du reste munie de bogies Minden Deutz, au lieu des bogies Y16, ce qui est conforme pour une voiture plutôt destinée au Train Bleu, à 140 km/h. D'autres détails différencient les voitures de construction réelle anglaise (réf. 49235 et 49244) des voitures françaises (réf. 49236 et 49243) : position des couvre-joints sur les faces latérales, baies des portes d'extrémités et d'intercirculation, de forme et taille différente, présence ou non d'un coffre à outils, aérateurs différents en toiture, coffre à accumulateurs supplémentaire sur la version la plus moderne... Les voitures époque III comportent des porte-lanternes anciens et des échelles d'accès en toiture. Un très beau travail d'étude et un désir d'exactitude qu'il convient de saluer. ►►

La voiture 3531 reproduit une voiture de construction française EIC, ici vue côté compartiments. Elle comprend les marquages et détails **conformes à l'époque IIIb** (années 50).



Cette voiture Lx, en réalité de construction anglaise, dotée de l'immatriculation UIC, est **conforme aux années 70 (époque IV NEM)**.
Vue côté couloir.

EN LIGNE, UN RÉGAL

Notons qu'exceptionnellement, des soufflets repliés ne sont pas fournis, chaque voiture étant donc destinée à être insérée dans un train. L'insertion de têtes d'attelage courtes (Fleischmann Profi, Roco) ne pose pas de problème. Les élongations jouent bien leur rôle et leur bonne étude facilite l'inscription en courbe. Le roulement est excellent, grâce aux plaques métalliques de prise de courant sur lesquelles portent les pointes d'essieux. En analogique (dès 2 V) comme en numérique, l'éclairage par LED met en valeur le superbe aménagement, en particulier les sigles WL des couvertures... des lits bien bordés ! Mais il est bien dommage que

l'on ne puisse le couper sans ouvrir la caisse. L'aménagement est bien vide de voyageurs, rendant l'ouverture d'autant plus nécessaire. La dépose de la caisse est heureusement relativement aisée. Sur la plaque de circuit imprimé, des bornes bien repérées indiquent comment connecter (par soudure) les fils d'un décodeur. Une fiche normalisée (NEM 651 par ex.) aurait été la bienvenue, comme sur les voitures Grand Confort (voir pages suivantes).

DIFFUSION LIMITÉE

Comment en réalité, il ne s'agit pas vraiment de voitures accessibles à tous. Leur diffusion confidentielle, comme leur prix, les destine à une petite

proportion d'amateurs. Le fabricant prend clairement la direction que ces voitures symbolisent. Et après tout... Critique-t-on le prix d'une Mercedes ou d'une Jaguar ? En attendant les coffrets Train Bleu pour la fin d'année, ou pour se consoler de ne pouvoir l'envisager, on peut se faire plaisir en n'acquérant qu'une seule voiture et reproduire un court train de jonction de Paris-Lyon à Paris-Nord par la Petite Ceinture... ■



Au premier plan, la voiture la plus ancienne, avec panneaux de **toiture rivetés**.



Deux dossiers différents. À droite, la voiture époque III est équipée de **porte-lanternes** anciens, d'une échelle d'accès en toiture...

Des rideaux fermés sont fournis, mais il serait dommage de masquer l'aménagement intérieur particulièrement complet.

