Les voitures DEV U46 dites « d'embranchement »

1°) Genèse

La Seconde Guerre Mondiale avait entraîné la destruction de nombre de voitures voyageurs de la SNCF, et parmi celles héritées des anciens réseaux, les unités dévolues aux services omnibus ou directs à courte ou moyenne distance se distinguaient surtout par leur âge avancé, leur inconfort et la médiocre sécurité offerte par leurs caisses en bois.

Parmi les premières commandes passées par la SNCF, figuraient dès 1946, 100 voitures métalliques à bogies destinées aux trains omnibus et d'embranchement. Ces 100 véhicules auraient dû être les premiers d'une grande série destinée au remplacement des nombreux véhicules à essieux, portières latérales et caisse en bois (dont certains avaient 80 ans !) très largement utilisés à ces parcours « d'embranchement ».

Le contexte économique très difficile de l'immédiat après-guerre fit que la SNCF dut faire un choix difficile, et privilégier l'achat de voitures de grandes lignes (dont le parc métallique avait payé un lourd tribut aux destructions de guerre) au détriment du programme ambitieux de remise à niveau des dessertes à courte et moyenne distance. Cette petite série de cent voitures, dénommées « DEV U46 d'embranchement » ne connut donc pas de suite, et la compagnie nationale s'orienta vers la métallisation des éléments les plus « sauvables » du parc, donnant naissance :

- Aux voitures à deux essieux « modernisées » de type ex-PO-Midi ou Etat,
- Aux « trois pattes » à trois essieux, d'origine PLM (banlieue et grandes lignes),
- Aux « Romilly », construites sur des châssis de « ty » à bogies et portières latérales,
- Aux « Bruhat », à vocation plus « grandes lignes », à la fois sur des châssis de « ty » mais aussi de voitures « Armistice 1918 » ex-Prusse.

Il ne faut pas y voir une quelconque infériorité technique des DEV d'embranchement, mais un différentiel de coût considérable : la métallisation d'une voiture à deux essieux (PO-Midi ou Etat) était réalisée pour un coût à peine supérieur à celui d'une révision générale, c'est-à-dire sans commune mesure avec l'acquisition d'un véhicule neuf…

Ces cent unités demeurèrent donc les seules représentantes de l'espèce, mais connurent une longue carrière, preuve de la qualité de leur conception.

2°) Les DEV U46 d'embranchement : aspects techniques

Dans l'urgence du moment, la DEV (Division d'étude des Voitures) alla au plus simple, en proposant une voiture directement inspirée des meilleures réalisations d'avant-guerre en matière de voiture à grande capacité : les « Banlieue Est ». Conçues dès la fin des années vingt par M. Forestier (qui prit ensuite la tête de la DEV – ce qui n'est sans doute pas étranger, également, au choix technique opéré), ces voitures bien conçues évoluèrent tout au long des années 30 dans le sens de l'allègement (les premières séries pêchaient, comme beaucoup de voitures métalliques de l'époque, par une tare trop élevée), souvent considérable puisque

dépassant 10 tonnes ! Lequel allègement ne compromettait en rien la solidité du véhicule, bien au contraire (les avancées en termes de métallurgie de l'acier, et une meilleure approche, plus scientifique, de la résistance des matériaux avaient permis ces progrès).

Les OCEM « Talbot » étaient de conception technique un peu dépassée, et les « Nord/PLM », très robustes, semblaient sans doute plus difficiles à alléger encore. Le modèle « Est » semblait donc le plus apte à être décliné en une version un peu plus confortable, à même d'assurer des missions plus longues.

La guerre, parmi ses rares côtés positifs, ayant encore permis des progrès dans la métallurgie, il fut possible en conservant le dessin de base des « chaudrons » des voitures Est, de diminuer encore leur tare. Les masses des deux nouveaux types de véhicules (mixte/fourgon, et classe inférieure) s'abaissaient ainsi à 27,5 tonnes et 28 tonnes (contre 31 aux Banlieue Est « allégées » de 1936… et 41-43 tonnes aux voitures de la première série : c'est dire les progrès effectués !).

Extérieurement, les nouvelles voitures étaient quasiment semblables aux « Banlieue Est » allégées de 1936. Seul le spécialiste aguerri pouvait noter la présence de deux renforts verticaux en bout de caisse, ainsi qu'un repli, sur ces mêmes bouts, des tôles du toit et des parois latérales, l'ensemble constituant un bouclier supplémentaire en cas de choc.

Les 100 voitures livrées (tardivement !) entre 1950 et 1951 existaient sous deux diagrammes différents :

- 70 voitures de troisième classe, type Ctmyp, offrant 80 places assises.
- 30 voitures mixtes seconde classe/fourgon, de type BDtmyp, offrant 56 places assises + 3,5 tonnes de capacité d'emport de la zone fourgon.

Si l'extérieur était quasiment semblable aux Banlieue Est, l'aménagement intérieur en différait sensiblement. Les 70 voitures de troisième classe comportaient dix travées de cinq places de front, avec banquettes rembourrées en moleskine. Les travées situées en bouts de voiture ne comportaient qu'une rangée de sièges : un arrêté ministériel avait en effet interdit, pour des raisons de sécurité, d'installer sur des voitures neuves des sièges adossés aux cloisons d'extrémité. A la différence des Banlieue Est (dans leur état initial), toutes ces voitures étaient munies d'un cabinet WC/toilettes. Les 30 voitures mixtes de classe supérieure comportaient cinq travées complètes, et deux demi-travées de 4 sièges, soit 48 places en tout. Les sièges étaient recouverts de velours, avec des empiècements de cuir. On y trouvait évidemment aussi un WC/toilettes.

A l'instar des Banlieue Est, ces voitures ne possédaient qu'une intercirculation « de service » par passerelles. Côté roulement, on notait une évolution importante, avec le remplacement des bogies Pennsylvania type Y2 par des homologues plus modernes, du type Y16A, variante allégée du bogie Y16 monté sous les voitures DEV en acier ordinaire. Du coup, et dès livraison, les DEV d'embranchement furent autorisées à 140 km/h (Les Banlieue Est sont restées, comme toutes les voitures de banlieue métalliques d'avant-guerre, limitées à 120. Seules quelques « Talbot » réaménagées pour les pointes de trafic grandes lignes ont été autorisées, sur l'Ouest, à 140).

Cette autorisation à 140 km/h présentait un grand intérêt quant à l'utilisation des « Embranchement » pour constituer des rames de renfort lors des périodes de pointe, sur des lignes permettant la pratique de cette vitesse. Le fait qu'elles soient dépourvues de l'intercirculation des passagers semblerait aujourd'hui rédhibitoire, pour affronter « la grande ligne » ! Jusqu'à la fin des années 70, ça ne l'était pas : on voyait, dans les années 70, des Paris-Clermont Ferrand supplémentaires assurés (à 120 maxi…) par des rames de « Romilly », des Paris-Limoges ou Poitiers par des… Z 5300, ou des Paris-Deauville en Talbot !

Telles que livrées, ces voitures étaient absolument conformes, et même un peu plus, au cahier des charges initial. Offrant un confort très satisfaisant pour leur vocation initiale (dessertes d'ampleur limitée), dotées d'une excellente tenue de voie, et d'une suspension plutôt confortable, elles tranchaient résolument avec les vieilles voitures à essieux qu'elles devaient remplacer. En 2022, si leur stabilité et leur confort de suspension ne détonnerait pas, leur niveau sonore « d'époque » nous apparaîtrait sans doute (avec l'absence de climatisation) comme l'élément le plus daté.

3°) Carrière des DEV U46 « Embranchement »

Les 100 voitures furent livrées entre 1950 et 1951, et initialement réparties entre les deux seules régions SNCF Nord et Méditerranée, de manière égale :

- Nord : 35 Ctmyp (25501 à 25535 – 3° classe), 15 BDtmyp (20601 à 20615 - Mixte 2°/fourgon)
- Méditerranée : 35 Ctmyp (65501 à 65535), 15 BDtmyp (60601 à 60615).

D'entrée, elles furent largement utilisées pour des services non initialement prévus ! Sur le Nord, elles s'approprièrent de nombreux express et directs à « long » parcours, tels la relation Paris-Valenciennes, qu'elles n'abandonnèrent que 25 ans plus tard pour la céder aux Corail. Elles sont également couramment employées sur les directs reliant la capitale à St Just en Chaussée, Compiègne, ou encore sur des courses vers Beauvais, Le Tréport (les fameux trains du dimanche « un jour à la mer »). Les services régionaux autour de Lille sont également de leur ressort.

Sur la Méditerranée, si les directs à moyenne distance autour de Marseille sont leur lot quotidien, elles assurent aussi les petits express reliant Marseille à Nice et Vintimille, Marseille à Briançon. Les pointes de trafic – surtout estivales – les voient même engagées sur des circulations rapides supplémentaires entre… Paris et Marseille ! Leur aptitude à 140 km/h leur vaut ces circulations « prestigieuses ». Et si le public des voyageurs n'est pas toujours conquis par leur style très « banlieue », l'Exploitation les apprécie pour leur polyvalence et leur imbattable légèreté !

En 1956, avec la réforme des classes et la suppression de la troisième, les Ctmyp deviennent des Btmyp, et les BDtmyp des ADtmyp. L'apposition du bandeau jaune distinctif de la 1° classe se fera à la fin des années 50, et, au fur et à mesure des révisions, les boîtes à graisse initiales seront remplacées par des boîtes à rouleaux.

Dès le milieu des années 60, on débutera le déclassement d'une partie des ADtmyp en BDtmyp, avec substitution des travées 2 + 2 par des travées 3 + 2, entraînant, sur les unités transformées, l'augmentation de la capacité de ces unités mixtes de 48 à 56 places assises.

A la mise en œuvre de l'immatriculation UIC, à la fin des années 60, les unités sont numérotées :

- 50 87 81-44 101 à 115 pour les 15 ADtmyp restées en l'état, et d'origine régionale Nord, 50 87 81-44 116 à 122 pour les 7 ADtmyp restant du parc original Méditerranée.
- 50 87 82-47 465 à 472 pour 8 ADtmyp converties en BDtmyp à la région Méditerranée.
- 50 87 20-37 001 à 035 pour les 35 Btmyp du Nord.
- 50 87 20-37 036 à 070 pour les 35 Btmyp de la Méditerranée.

La réforme des marquages, qui doivent alors comporter pour les voitures hors banlieue la mention du nombre fictif de travées ou compartiments, à raison de 6 places/travée en 1°, et 8 places/travée en 2°, modifie les appellations :

- Les ADtmyp deviennent ainsi des **A^8Dt** (48 places)
- Les BDtmyp des **B^7Dt** (56 places)
- Les Btmyp des **$B^{10}t$** (80 places).

Entre 1976 et 1978, avec, au Nord, l'arrivée des VB2N, des RIB et des RIO, l'utilisation des DEV U46 est moins nécessaire. L'ensemble de la série est donc regroupé à Marseille et Montpellier, où elles viennent à point nommé compenser les réformes des « trois pattes » nombreuses dans ces régions, et aussi le vieillissement des « Bastille » ex-DRG déjà rapatriées de l'Est et du Nord.

Les premières réformes vont avoir lieu au début des années 80. Au 1/1/82, 90 unités sont encore à l'effectif, 71 au 1/07/84, 64 au 1/1/86 et 19 au 1/1/88. Les ultimes unités seront radiées en octobre 1988, non sans que certaines aient reçu les marquages type « Corail » lors de leurs ultimes révisions. Leurs services des années 80 étaient surtout concentrés sur les omnibus autour de Marseille et de Montpellier, leur dernier train régulier ayant été l'omnibus ouvrier Marseille-Rognac (Marignane). L'arrivée des RIO « Côte d'Azur » a sans nul doute poussé à leur éviction accélérée (même si les habitués du Marseille-Briançon n'ont pas forcément apprécié le changement, surtout sur les secteurs les plus sinueux de la ligne !!).

Pour l'anecdote, il est à noter que les dernières DEV U46 ont été réformées un tout petit peu plus tôt que leurs « modèles », puisque les 6 dernières « Banlieue Est » auront été conservées comme réserve du service Métrolor jusqu'en 1989 !

Quelques points importants (ou amusants) de la carrière des DEV U46 :

- Aucune transformation n'a jamais été envisagée en vue de leur équipement en réversibilité.
- Quoique d'allure « banlieue », elles ont toujours été considérées par l'Exploitation et le Matériel comme des voitures « de ligne »

- Même en utilisation exceptionnelle, elles n'ont jamais circulé sur la région Est, dont elles portaient pourtant tous les gènes !
- Bien évidemment, et à l'appui de la remarque précédente, elles n'ont jamais été « mélangées » à des « Banlieue Est » !

4°) En conclusion : un acte inachevé

Très bonnes voitures pour leur époque, et surtout parfaitement adaptées à l'usage qui leur avait été défini, les DEV U46 auraient pu, si elles avaient été construites au nombre initialement envisagé, être un excellent point de départ à une redynamisation des services omnibus et directs « d'embranchement ». La conjoncture économique en a décidé autrement, à double titre :

- D'une part, en pratiquant une politique de trains peu nombreux, lourds et lents, qui a contribué à éloigner, dès que l'automobile a pris son essor, une large part de la clientèle du transport ferroviaire. Le phénomène de cercle vicieux a ensuite entamé la spirale manque de fréquentation = suppression de trains, d'où moindre attractivité, d'où résulte une fréquentation moindre encore… Et la suite est connue !
- D'autre part, en imposant sur ces dessertes un matériel « rafistolé » - certes, d'excellente manière - mais portant inexorablement les stigmates de son âge (certains châssis étaient plus que sexagénaires au moment de leur métallisation…). Ceci en laissant de côté les usages prolongés sur les « embranchements » de voitures « en l'état d'origine », au moins jusqu'au début des années 60…

A défaut d'avoir été novatrices à leur sortie (hormis un allègement encore plus poussé, les DEV U46 étaient une copie presque conforme des Banlieue Est allégées de 1936), les DEV U46 étaient des voitures confortables et sans défauts selon les critères de l'époque. Pourrait-on en dire autant des premières RIB, qui hors leur caisse en acier inoxydable et leur fameux « plancher bas » (autant que leur toiture…), étaient presque aussi lourdes et surtout dotées de suspensions d'un niveau d'inconfort rarement égalé depuis ?

Certes, et on l'admet sans difficultés, l'époque ne permettait pas d'investir dans un programme plus ambitieux, mais, compte tenu de la qualité du service assuré par ces voitures pendant plus de 35 ans, qu'il soit au moins permis de leur rendre hommage !