

Nostalgie Express

by Aldobert

La rame Inox "BUDD" Z 5100



(Source: Wikipédia)

Ce matériel a été étudié pendant les années 1940 sur la base des Z 3700. Les premières esquisses présentées dans une note de la Revue Générale des Chemins de Fer de 1948, reprenaient leur style, mais en différaient cependant déjà par la configuration motrice+remorque et la présence de tampons en face avant.

Ces automotrices devant circuler sur une banlieue Nord électrifiée elle aussi en 1500 V, les études ont finalement débouché sur un matériel sensiblement différent:

- pas d'adhérence totale, considérée comme superflue, mais une puissance suffisante pour les lignes à profil plus difficile de cette banlieue.
- pas d'articulation, gênante pour l'entretien et réduisant la capacité du fait du raccourcissement des caisses
- emmarchement devant tenir compte de quais bas, semi-hauts ou hauts, sans les inconvénients de marches rabattables
- pas d'attelage automatique intégral, ce qui s'explique par un manque de fiabilité des contacts électriques, mais obligeait à des interventions manuelles d'attelage et désaccouplement.
- comme leurs aînées les Z 3700, elles n'avaient malheureusement pas non plus de freinage électrique.

Les caisses étaient construites en acier inoxydable (procédés Budd) mais selon un schéma esthétique différent qui sera généralisé à toutes les constructions en acier inox de la SNCF.

Les éléments ont été livrés en composition à deux caisses, Z motrice et ZS remorque avec cabine de conduite (requalifiées en ZRx en 1967). Cette composition Z+ZS utilisée de 1954 à 1967 autorisait des performances de démarrage élevées considérées rapidement comme superflues. Il sera donc progressivement rajouté une remorque intermédiaire (Z+ZR+ZS), en 1957 d'abord, puis de 1961 à 1963.

Pour le renforcement de la desserte d'Étampes et Dourdan en 1963, les 16 éléments affectés au dépôt de Paris-Sud-Ouest et déjà en formation Z+ZR+ZS, recevront encore une remorque de renfort (Z+ZR+ZR+ZS). Les performances passablement dégradées étaient considérées comme encore suffisantes pour des trajets directs (Austerlitz-Juvisy-Brétigny).

L'alourdissement des éléments par l'adjonction d'une ou deux remorques intermédiaires a conduit à installer l'anti-patinage électronique sur les motrices. Après le prototype 5120 en 1961, cette opération a été conduite en chaîne spéciale ou en révision courante, de mi-1964 à mi-1966. Elle s'est répercutée sur l'aspect extérieur par l'allongement du capot de résistances sur l'emplacement prévu à l'origine sur le toit pour un deuxième pantographe.

À partir de 1982, les Z-5100 ont commencé à remplacer les Z 4100 en province, avec affectation à Tours-St-Pierre (jusqu'à 32 éléments). À noter des détachements de ce dépôt sur Toulouse pour les navettes avec le triage de Saint-Jory, où elles ont retrouvé la composition Z+ZRx, faute d'un quai assez long à Saint-Jory.

Hébergés par Paris-Saint-Lazare après adaptation au 750 V par 3^e rail en 1985 et retour à deux caisses (Z+ZRx), six éléments, Z 5177 à 5182, rejoints par la Z 5176 après radiation de la Z 5179 ont relevé les dernières rames Standard Z 1500 sur Puteaux-Issy-Plaine.

Pour finir, Vénissieux en a accueilli 7. L'une d'entre elles (Z 5120) a fait des essais en Suisse pour la desserte de Genève-La Plaine, mais les CFF n'ont pas retenu cette proposition de location de la SNCF.

Le modèle que nous proposons est l'œuvre de Stéphane Keller. Il ne l'a jamais complètement terminé ni distribué.

C'est que nous avons fait avec son aimable autorisation, qu'il en soit remercié ici.

Aldobert