

# Nostalgie Express

by Aldobert



## Petite histoire des wagons couverts SNCF dits « Standard »

### L'expression d'un besoin essentiel

En 1945, au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la France était ruinée et dévastée. Les voies de communication, au premier rang desquels les chemins de fer, avaient été largement endommagées par les bombardements, les sabotages, les destructions de l'armée allemande en déroute. L'occupant germanique a fait main basse sur 5.000 locomotives à vapeur (sur 17.000), 10.500 voitures de voyageurs (sur 28.300), et 270.000 wagons de marchandises (sur 457.000, soit pratiquement, 60 % du parc). Si certains de ces matériels seront récupérés à l'Est, la plupart le seront en très mauvais état, et beaucoup auront été détruits, ou auront « disparu ». A ces pertes, il convient de rajouter les destructions sur le territoire liées aux bombardements, sabotages, etc...

La remise en état du réseau ferré sera la première tâche, accomplie avec une rapidité et un courage qui étonnent encore aujourd'hui. En 1946-1947, on peut « rouler » quasiment partout où on roulait avant-guerre, souvent au prix de forts ralentissements liés aux chantiers qui se succèdent, mais les voies de circulation sont rétablies.

Le manque de matériel roulant est un problème crucial d'une toute autre nature. En 1945, les camions sont rares, et le plus souvent utilisés sur de courtes ou moyennes

distances. Les pénuries en caoutchouc, carburant, etc... ne concourent évidemment pas à améliorer le tableau, d'autant que nombre de camions et camionnettes ont fini leur carrière sur le Front de l'Est.

Le parc ferroviaire marchandises est le plus gravement sinistré. Les Allemands se sont servis généreusement en wagons souvent récents, et d'utilité évidente pour les besoins de leurs armées. Certes, la SNCF se voit attribuer des wagons allemands « prises de guerre », mais leur nombre est dérisoire en regard des besoins.

Or, dès 1944, il convient de relancer la machine française. Et donc de pouvoir transporter les matières premières nécessaires au rétablissement de l'activité, tout autant que les denrées et approvisionnements de première nécessité. Mais l'industrie française est, d'une part, dévastée largement par le conflit, d'autre part, totalement déficiente en matières premières. Elle est donc incapable de reconstituer à la vitesse nécessaire le parc de matériel roulant indispensable (Notons, à cet égard, que même en période de paix, l'importance du parc à construire aurait, de toutes façons, largement dépassé ses capacités).

Le même problème s'était posé pour les locomotives à vapeur. Si le parc de vitesse avait été relativement préservé, la France ayant opté largement pour les machines compound, que les Allemands, baptisés à l'école de Wagner, tenaient pour trop complexes et peu fiables, le parc mixte et marchandises, avait lui, été gravement mis à mal.

On connaît, bien sûr, la solution qui fut retenue : en un temps record, les industries américaine et canadienne répondirent au cahier des charges fixé par les représentants de la SNCF, pour une machine mixte apte tout autant à la traction des trains de marchandises lourds qu'à celle d'express... presque aussi lourds. Sur la base d'un quasi-modèle standard, ces industries livrèrent 1340 141-R (1323, de fait, 17 ayant coulé en mer lors du naufrage du « Belpamela »). Les 141-R étaient aussi puissantes et polyvalentes que fiables et faciles à entretenir, et on leur pardonna aisément une certaine gourmandise en combustible. Les locomotives furent livrées en un temps record, et ne nécessitèrent aucun déverminage, tant leur conception et leur réalisation technique étaient pertinentes.

Le parc voyageurs, lui, était moins crucial : d'une part, il était pléthorique avant-guerre, majoritairement en voitures à essieux complètement obsolètes, et d'autre part, la politique « voyageurs » de la SNCF de 1945 à 1970 était définie sur la base de trains lourds, relativement lents, et souvent bondés.

Par contre, le parc marchandises était largement déficient : étranglées par un déficit chronique, les anciennes compagnies n'avaient pas fait d'efforts démesurés pour renouveler le parc dédié, et d'autre part, les éléments les plus répandus de celui-ci avaient été conçus selon des critères de capacité, notamment, très insuffisants. Les wagons les plus représentés étaient ceux conçus par l'OCEM (Office Central d'études de Matériel de chemins de fer), bureau financé par les anciennes

compagnies pour, précisément, limiter les coûts d'étude, tout en tendant à l'unification du matériel. L'OCEM est connu de tous pour son matériel voyageurs « Grandes Lignes » métallique, solide mais lourd, à cause d'une conception manquant singulièrement de hardiesse. On oublie parfois que l'OCEM étudia aussi les Z-4100 du PO, les voitures « Talbot » de banlieue, les voitures et allèges postales, la « fameuse » Super-Mountain Etat 241-101 (qui fut, plus tard, métamorphosée en 242-A-1, mais qui, dans son état originel, peut être qualifiée de ratage complet...), les Pacific S-16 et 151 G-16 de l'A-L (très puissantes, mais très germaniques de conception), les 140-A du PLM (devenues 140-J à la SNCF... pas très réussies), puis, au final, les 232-R et -S du réseau Nord.

On oublie aussi, trop souvent, que l'OCEM fut surtout à l'origine d'un nombre incalculable de wagons « unifiés », destinés à remplacer les séries régionales... Tout en s'en inspirant très largement !

Ces wagons de marchandises appartenaient à deux séries principales : OCEM 19 et OCEM 29. Et puisque notre propos est tourné vers les « couverts », faisons-en un descriptif rapide :

- **OCEM 19** : 7406 couverts livrés aux réseaux + 2100 livrés au Nord et différant légèrement des précédents.

Le couvert OCEM était un « petit » wagon de 3,75 m d'empattement (4,50 m pour les 2100 « Nord »), d'une longueur de caisse de 7,35 m. L'empattement très réduit était dicté par la nécessité d'en effectuer le tournage sur des petites plaques de gare, strictement limitées à cette cote. Cela peut étonner, mais dans la conception d'un wagon de marchandises, on devait prendre en compte la possibilité de circuler sur n'importe quelle ligne. Et en 1920, nombre de lignes secondaires très faiblement armées et équipées étaient encore desservies. La construction était archi-classique, avec un châssis métallique, sur lequel venaient se greffer des cornières et goussets, où venaient se positionner les frises (planches de bois) et la toiture en toile goudronnée, supportée par une armature en frises de bois. 20 % des unités disposaient d'une guérite de serre-freins, à une époque où l'ensemble du parc était loin de disposer du frein continu. La variante « Nord » possédait des dossiers métalliques, selon l'habitude de ce réseau. La tare (moyenne) était de 11,3 t, et un OCEM 19 sur une ligne bien armée pouvait emporter jusqu'à 22,5 t. Utilisé en régime GV (Grande Vitesse – devenu RA), la charge était réduite à 12 t.

- **OCEM 29** : 13958 couverts, reprenant, cette fois, l'empattement « Nord » de 4,50 m.

De ce fait, la longueur de caisse était portée à 7,76 m, les principes constructifs n'évoluant pas par rapport aux OCEM 19. La tare moyenne, un peu plus faible, était de 10,85 t, pour une charge maximale de 22 t, s'abaissant à 12 t en régime GV (ou RA).

Des variantes rallongées, avec des longueurs utiles proches de 10 m ont été construites. Leur vocation principale était le transport de primeurs, ou, éventuellement, de marchandises à faible densité. De tous les OCEM 19/29, ce sont ceux qui ont eu la vie la plus longue, certains roulant encore à la fin de la décennie '70.

Ces wagons, les plus « modernes » du parc SNCF, avaient payé un lourd tribut à la guerre. Il fallait donc, dans l'urgence, compléter leur parc.

C'est donc, dans un premier temps, à l'industrie américaine que l'on fit appel pour produire massivement et dans l'urgence. Divers industriels d'importance variable participèrent à leur construction, la complexité technique bien moindre ouvrant la porte à des acteurs moins spécialisés que les « grands » de la construction ferroviaire (Alco, Baldwin, Lima, Montreal Locomotive Works...).

### La définition du couvert « Standard »

Le couvert « Standard » a été conçu très simplement, de manière à être disponible très vite, et aussi, dans une large mesure, à être apte à circuler partout sur le réseau français.

C'est donc un couvert des plus classiques, à châssis métallique, et recourant à l'habituelle construction mélangeant ossature métallique et frises de bois. C'est la raison pour laquelle sa charge maximale est, par exemple, à peine supérieure aux OCEM (23,5t vs 22,5).

La longueur utile est par contre en forte augmentation : 9,19 m à 9,22 m, de même que l'empattement (5,99 m – 6 m), conférant de bien meilleures aptitudes stériques de chargement.

Il y a eu, de fait, quatre séries différentes de « Standard », exposées ci-après :

#### Standard type « A »

Classés K3, puis G3 à la SNCF.

Initialement **K ou Kv (avec frein à vis) 297 000 à 324 750**

Devenus (marquage UIC) **01 87 125 0 000 à 126 4 999 Gs 3.11 et 21 87 126 5 000 à 127 6 699 Gs 3.11** (01 = RIV-EUROP ; 21 = RIV)

#### **26545 exemplaires construits**

Livrés des USA en 1947-1948, en caisses, prêts à être assemblés.

Boîtes à graisse, toiture bombée

Cotes US (ft et in), d'où des valeurs « non rondes » en cm. Longueur utile : 9,20 m – empattement : 5,99 m

Roues à voile plein ou à rayons, nombreux montages mixtes par la suite

Boîtes à rouleaux coniques à partir, en gros, de 1970 (pas sur toute la série)

Remplacement total ou partiel des frises par du « Permaplex » sur de nombreuses unités dans les années 70, avec nécessité d'ajouts de renforts métalliques complémentaires.

Retrait progressif du régime RIV-EUROP vers régime RIV au fur et à mesure de la réception des Gs 4.01 et 4.02 (type UIC-ORE)

Déclassement progressif en Gs 2.11 par réduction de la charge admise.

Initialement : 20 t à 23,5 t selon armement (A, B et C) en RO, 20 t en RA

Réduction à 12 t en RA en fin de carrière

Fin de carrière commerciale : **1984**. Très nombreux exemplaires convertis au parc de service (ateliers, VB, « culs jaunes »...)

### **Standard type « B »**

Classés K3, puis G3

Initialement **K 324 751 à 327 250**

Devenus (UIC) **21 87 128 7 000 à 21 87 128 9 549 Gs 3.12**

**2492 exemplaires construits**

Livrés eux aussi en caisses « kits » en 1949

Mêmes cotes que les « A »

Boîtes à graisse, **toiture métallique à deux pans, renforcée par des cornières rivetées dite « toit Murphy »**

Mêmes évolutions dans le temps que les types « A », même année de fin de carrière (1984)

### **Standard type « C »**

K3, puis G3

Initialement **K 327 251 à 334 350**

Devenus (UIC) **21 87 129 0 000 à 129 7 149 Gs 3.13**

**7085 exemplaires construits**

Livrés entre 1949 et 1952 par l'industrie française, en reprenant les plans du Standard type « A » adaptés aux cotes métriques.

Longueur utile = 9,22 m – empattement = 6 m

Boîtes à graisse, toiture identique au type « A ». Exclusivement roues **à voile plein**

Carrière et évolutions identiques aux deux types précédents.

### **Standard type « D »**

K3, puis G3

Initialement **K 334 351 à K 334 729**

**UIC 21 87 129 8 000 à 129 8 424 Gs 3.14**

### **369 exemplaires construits**

Petite série construite en Suisse en 1949, identique extérieurement au type C, mais dotée d'un châssis entièrement soudé et non plus riveté. **Uniquement roues à rayons (d'origine et selon la pratique suisse)**. Carrière identique aux autres types. Longueur utile = 9,19 m.

A ces types de base se rajoutent un certain nombre de wagons « spéciaux », rattachés aux Standard type « D » :

### **Couvert G6**

Initialement **F 224 100 à 230 299 + F 228 409 (prototype)**

**(UIC) 21 87 165 3 000 à 165 9 499 Ghks 6.14 + 160 3 100 Ghs 6.14**

### **6179 exemplaires construits**

Longueur utile = 9,92 m

Couverts « Standard » à châssis allongé, destinés au transport de primeurs (et donc équipés de volets en partie inférieure de caisse). Ont servi à d'autres transports « délicats » (fruits de mer, par exemple) ou de marchandises peu denses.

Très nombreux exemplaires rééquipés en « Permaplex » en remplacement des frises, installation presque systématique de boîtes à rouleaux à partir de 1970.

Radiation du parc commercial en 1984.

### **Les services des « Standard »**

Dès leur arrivée sur le réseau, les Standard furent aussitôt mis à contribution très largement par l'ensemble des réseaux. A l'époque, les wagons couverts étaient très recherchés, tout simplement parce que de nombreuses expéditions de

marchandises se faisaient sous la forme de « colis », de dimensions et poids variables, allant du colis « individuel » de très petite taille aux expéditions industrielles en caisses, ou en lots et sacs.

Leur capacité en charge, demeurée à peu près constante par rapport aux OCEM 29 n'était pas un obstacle réel, car leur surface de chargement bien plus conséquente compensait largement cette stagnation.

Dans les années 50, ils composaient l'essentiel des couverts utilisés pour les messageries et les convois RA (Régime Accéléré), et une large part des convois RO (Régime Ordinaire), dont le complément en wagons couverts était assuré le plus souvent par des OCEM 19 ou 29, voire les survivants des séries régionales.

Cette suprématie incontestée dura jusqu'au milieu des années 60, où apparurent en nombre les G4 (plus tard Gs 4.01 et 4.02), construits aux normes UIC-ORE, chargeant bien davantage et « plus large ». La livraison complète de l'importante série des G4 entraîna assez vite la radiation des derniers OCEM 19, puis vers le milieu des années 70, des OCEM 29. Les Standard se virent alors appelés à les « remplacer » dans leur rôle plus secondaire d'appoint.

Le parc, vieillissant, bénéficia d'améliorations sensibles : remplacement des frises de bois, souvent très fatiguées par les intempéries et les heurts par le moderne « Permaplex », polymère insensible à l'humidité. Cette modification entraîna la pose de renforts métalliques d'appoint, destinés à compenser une certaine perte de résistance liée à la substitution. Les roues à rayons cédèrent souvent la place à des roues à voile plein, et tout aussi souvent, « essieu par essieu » au gré des disponibilités. Il n'était pas rare de voir un wagon équipé de façon mixte, avec un essieu « à rayons », et l'autre à voile plein. On installa aussi des modernes boîtes à rouleaux à la place des boîtes à graisse d'origine, ceci entraînant obligatoirement la pose de roues à voile plein. L'intérêt essentiel des boîtes à rouleaux résidait dans l'allègement de l'entretien, et la quasi-suppression du risque de « boîte chaude ».

1968 vit l'arrivée des couverts à bogies modernes de type G8 (Gas), conformes à l'idée que l'on se faisait alors de l'expansion du trafic. Concurrençant les tous récents G4, leur émergence en grand nombre réduisit encore la prééminence du rôle des « Standard ». De même, l'apparition de couverts métalliques à parois mobiles, à deux, puis à quatre essieux (type EVS, par exemple), bien adaptés au transport de marchandises palettisées, réduisit encore l'usage des Standard au transport de petits colis.

A l'orée des années 80, la présence des Standard dans les convois de marchandises devint presque anecdotique. Alors âgés, pour la plupart, de plus de 30 ans, leur réforme devenait inéluctable. Elle s'acheva en 1984, un nombre assez important d'unités en bon état émigrant alors vers le parc de service. Dans les années précédant leur réforme, leur charge maximale admise avait été

abaissée à 12 tonnes, valeur largement suffisante aux tâches secondaires qui étaient devenues leur lot commun.

A l'origine, tous les Standard étaient aptes au service international, une bonne partie d'entre eux étant classés « EUROP » (c'est-à-dire aptes au régime international, et pouvant être utilisés en « pool »), les autres étant simplement RIV (c'est-à-dire conformes au règlement international, et donc aptes à circuler dans d'autres pays que celui d'origine). Au moment de la mise en place du marquage UIC, les RIV-EUROP furent donc indicés « 01 », les RIV étant eux indicés « 21 ». L'arrivée massive des G4, puis des G8 entraîna le basculement général vers le marquage « 21 », l'utilisation en pool d'un wagon purement SNCF n'ayant plus de réel intérêt par rapport à des types réputés « universels ». En toute fin de carrière, on assista même à un reclassement en « 20 », réservant alors les wagons ainsi classés au service intérieur.

Les Standard D allongés du type G6 (Ghks 6.14) ont assuré dès leur livraison les transports en RA (Régime Accélééré) ou « Messageries » des denrées de type primeurs et fruits. Il était alors fréquent de les voir, au moment des récoltes, constituer des trains complets, ou au moins des segments conséquents. Chargeant peu en masse, mais dotés d'une grande surface utile, ils étaient remarquablement bien adaptés à ces trafics de marchandises de densité faible. En période hivernale, ils étaient également employés au transport des fruits de mer et autres spécialités marines très appréciées lors des fêtes de fin d'année. L'arrivée de Gs 4.01, puis 4.02 aptes (parfois) à circuler à 120 km/h réduisit un peu leurs usages. Mais au début des années 80, ils étaient encore actifs et largement observés dans les compositions accélérées. Ils étaient aussi sollicités, à l'occasion, pour des transports de marchandises à très faibles densités (kapok, par exemple), ou de petits colis légers.

La disponibilité surnuméraire en couverts de types plus récents, offrant souvent de plus vastes surfaces de chargement (Gs 7.23, G8 ou G9 à bogies), à une époque où la part du trafic ferroviaire s'étiolait dans l'acheminement des marchandises « légères » entraîna leur réforme en même temps que leurs homologues « Standard » plus courts (1984).

## **Conclusion**

De même que les 141-R, les « Standard » répondaient au besoin vital de revitaliser le transport ferroviaire français, saigné à blanc par le second conflit mondial. Comme les 141-R, les « Standard » ne prétendaient pas le moins du monde être révolutionnaires, mais, tout simplement, étaient conçus très intelligemment pour remplir leur tâche avec une grande efficacité, en demandant aussi peu d'entretien que possible.

Et comme les 141-R, on peut affirmer que ce fut le cas, d'entrée de jeu. La maîtrise américaine, largement rodée par la Seconde Guerre Mondiale, en

matière d'élaboration rapide de matériels immédiatement efficaces, se manifesta de manière très positive. Les Standard « A » et « B » furent livrés en un temps record, et révélèrent vite leurs qualités, au point que la SNCF en prolongea largement leur construction sur le territoire national.

Omniprésents dans tous les types de convois (à l'exception, bien sûr, des trafics lourds spécialisés) jusqu'aux années 70, ils poursuivirent leur carrière de manière moins hégémonique jusqu'en 1984, soit après 35 ans – en moyenne – de bons et loyaux services.

Leur silhouette « entre deux époques » plutôt bien proportionnée (les OCEM 19 étaient « ridiculement » courts, et les OCEM 29 simplement trop courts...) a meublé le paysage ferroviaire français pendant trois décennies, en commençant dans les années 50 par le « brun wagon » (teinte indéfinissable, marron au départ, mais noircissant très vite), pour évoluer vers le rouge wagon SNCF, aux très multiples nuances, puis pour finir en théorie, par le rouge UIC (qui n'a même pas de définition précise !!). Si l'on y rajoute les multiples retouches effectuées en atelier, il est difficile de trouver deux « Standard » identiques (sauf en sortie de révision...). C'était cela aussi, la merveilleuse diversité du Grand chemin de fer ! (ce qui est paradoxal... pour des « Standard », non ?).

Jean-Paul