

## FOURGONS DEV TYPE Dd<sup>4</sup>s

### GENESE

A l'orée des années 60, le parc de fourgons voyageurs de la SNCF était pléthorique, mais, dans son ensemble, vieillissant. Si de nombreuses métallisations avaient permis de lui maintenir un niveau de sécurité satisfaisant, les véhicules en service ne permettaient pas la pratique de vitesses supérieures à 140 km/h en service, et le nombre de fourgons « RIC », c'est-à-dire apte aux circulations à l'étranger dans des rames internationales était finalement assez limité. Or, les relèvements du plafond de vitesse des trains de voyageurs à 150 km/h était, pour les plus prestigieux, à l'ordre du jour ; avec une perspective à court terme de relèvement à 160... voire au-delà.

Les palliatifs existaient, certes : les premiers rapides Paris-Lille « électriques » autorisés à 150 avaient ainsi été équipés de fourgons OCEM ex-Midi à bogies, équipés d'un frein amélioré et repeints en bleu « Jacquemin », rendus ainsi aptes à 150. Mais la perspective du relèvement généralisé des vitesses et l'intégration à l'Europe ferroviaire rendaient ces « bricolages » transitoires.

Il peut aujourd'hui paraître surprenant de constater l'importance quasi-stratégique, à l'époque, des fourgons pour trains de voyageurs. Il s'explique sans doute par deux causes. La première, historique, en est que jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, les règlements obligeaient à la présence d'un fourgon (ou d'un véhicule mixte/fourgon) en tête et en queue des rames voyageurs. L'objectif initial, au début des chemins de fer, était de garantir la présence d'un vigie serre-freins en tête et en queue de rame. La généralisation du frein continu ne leva pas l'obligation (sauf dérogations). La justification un peu cynique de la présence des fourgons était, en cas de collision ou de rattrapage, de garantir un peu de sécurité aux voyageurs par la présence du fourgon « tampon », destiné à être... écrasé en premier ! La prédominance, puis la quasi-exclusivité du matériel métallique permit de lever les obligations, mais plus tardivement les habitudes, encore bien présentes à l'orée des années 60. La seconde peut surprendre aujourd'hui, à une époque où les fourgons ont complètement disparu du paysage ferroviaire. Le voyageur des années 60, quand il devait effectuer un séjour prolongé, n'hésitait pas à emporter tout le linge nécessaire pour lui et sa famille (souvent nombreuse). Les valises ne suffisant pas, le voyageur averti remplissait une malle des précieux effets... laquelle malle prenait place dans le fourgon incorporé au train (bagage accompagné). En outre, en 1960, le concept de « messagerie rapide » tel qu'on le connaît aujourd'hui était encore balbutiant (et très cher). La personne ou l'entité qui voulait qu'un colis ou qu'un paquet parvienne rapidement à son

destinataire pouvait alors le déposer à la gare SNCF desservant la destination et le faire enregistrer. Si sa taille le permettait, le paquet était alors amené au fourgon du premier express ou rapide en partance. Quelques heures plus tard, le destinataire déclaré pouvait le retirer à la gare de destination (« bagage enregistré »). Le service était relativement onéreux, mais bien plus rapide que les canaux d'acheminement en vigueur à l'époque. Il était même possible de faire enlever/déposer les paquets à domicile, au prix, bien sûr, d'un surcoût et d'un délai plus important. Ces données expliquent la vogue des fourgons, encore bien vive au début des années 60.

Le besoin, en nombre conséquent, d'un fourgon vraiment moderne était donc justifié. La SNCF confia l'étude de celui-ci à la DEV, qui avait auparavant mené avec succès la conception des « DEV-AO » et « DEV-Inox », fleurons des voitures voyageurs des années 50. A ce propos, on entend souvent qualifier des Dd<sup>4</sup>s de « fourgons UIC » : l'UIC n'est pour rien dans leur conception (à l'instar des « restaurants rouges » ou même des « Gril-Express »), et ces fourgons doivent donc être qualifiés de DEV. Leur association fréquente avec des... voitures UIC ne doit pas conduire à l'abus de langage !

### **CONCEPTION**

Les fourgons DEV ont un châssis-caisse à ossature tubulaire, ce qui signifie que l'ensemble châssis-caisse n'est pas dissociable, formant un « tube »... et non que, comme les voitures de course, le fourgon soit élaboré autour d'un assemblage de petits tubes. La technique, conférant une grande rigidité pour une tare modérée, a été adoptée dès 1925 par le Nord pour la construction de ses voitures métalliques. La longueur hors tampons est de 20 m.

Les Dd<sup>4</sup>s sont munis de l'intercirculation par les deux bouts, intercirculation dite « libre » : un couloir isolé des compartiments à bagages permet la traversée des voyageurs et l'incorporation en milieu de rame. Elle est assurée par des bourrelets UIC.

Les Dd<sup>4</sup>s, comme l'indiquent les symboles « <sup>4</sup> » et « d », comportent quatre compartiments douanables d'une superficie de 5,9 m<sup>2</sup> chacun, desservis par quatre portes roulantes (2 par face).

A l'une des extrémités, on trouve le local de service et un W-C.

L'alimentation électrique est assurée par statodyne de 3300 W, alimentant via un redresseur en courant à 24 V une batterie de 225 Ah. Le chauffage, électrique, est équipé d'un dispositif automatique de commutation pour les quatre courants du système UIC.

Les bogies retenus sont du type Y24B à asservissement longitudinal direct sur les deux premières tranches, de l'Y24B1 à double asservissement pour les tranches suivantes.

Les premières tranches ont été munies de construction du frein à haute puissance permettant leur aptitude à 150 km/h. Les tranches suivantes ont reçu le frein électropneumatique leur permettant la pratique du 160. Lors du passage en révision, le frein électropneumatique a été étendu à toute la série, et l'aptitude à 160 ainsi généralisée.

Leur tare à vide varie de 30 à 31 t, pour une limite de charge de 10 t.

Les Dd<sup>4</sup>s étaient évidemment tous aptes au service international (code UIC 51), aptitude conservée jusqu'à leur réforme ou passage au parc de service.

Leurs immatriculations UIC étaient :

51 87 95 70 ou 80\*-461 à 499 (U62) ; 70 ou 80-501 à 539 (U63) ; 70-541 à 590 (U70) ; 70-591 à 640 (U72).

\*70 = chauffage électrique 2 tensions (1500 V continu et 50 Hz alternatif) ; 80 = chauffage électrique mono-tension (3000 V continu)

### **LIVRAISONS ET SERVICES**

Les Dd<sup>4</sup>s ont été commandés en quatre tranches successives :

- U62 (1962, donc) pour 40 exemplaires, livrés entre 1964 et 1965
- U63 pour 40 exemplaires, livrés entre 1965 et 1966
- U70 pour 50 exemplaires livrés en 1973
- U72, pour 50 exemplaires, livrés entre 1973 et 1974.

Soit un total de 180 exemplaires. On remarque l'écart séparant les deux premières tranches de livraison des suivantes : l'effet des augmentations des vitesses plafonds au-delà de 140, encore marginal en 1965, est devenu bien plus pressant au début des années 70, avec la « démocratisation » de la vitesse.

Les différences constructives sont légères : les U62 et 63 ont reçu des bogies Y24B et, de construction, le frein à haute puissance « classique » (aptés à 150). Leurs couloirs latéraux sont revêtus de tôle aluminée plane ou cannelée, et seuls les locaux de service sont recouverts de stratifié. Les U70 et 72 ont reçu de construction des bogies Y24B1 et le frein électropneumatique (aptés à 160). Toutes les parois des couloirs et locaux de service sont recouvertes de stratifié. Dès le début des années 70, les tranches U62 et U63 ont été équipées du frein électropneumatique, les rendant alors aptes à 160 km/h.

Côté « déco », les tous premiers exemplaires sont sortis en livrée SNCF classique avec marquages jaunes en bout de caisse. Les unités sorties à partir de 1965 ont arboré la déco transitoire avec sigle SNCF rond en milieu de caisse. Cette livrée verte « intermédiaire » a perduré pour certains exemplaires jusqu'au tout début des années 70.

Les unités des deux dernières tranches sont sorties d'emblée revêtues de la livrée « 160 », vert garrigue et gris inox, évidemment avec marquages UIC. A partir de 1972, les unités des deux premières tranches ont progressivement reçu cette même livrée « 160 », au gré des passages en révision (il subsistait quelques DEV « verts » en 1979...de mémoire).

Toutes les unités de la tranche U62 ont été livrées au Sud-Est, et celles de la tranche U63 partagées entre le Sud-Est et le Nord. Initialement, ces fourgons étaient réservés aux trains internationaux, de par leur standing, d'une part, et surtout de par leur aptitude à être intégrés en milieu de rame ; contexte très fréquent dans des convois à tranches multiples.

Les livraisons des deux dernières tranches ont permis, dès 1972, leur affectation sur les autres régions de la SNCF.

D'internationale, leur carrière se diversifia dans la décennie 70 aux trains intérieurs, tout particulièrement à l'arrivée des Corail, et ce grâce à leur aptitude à 160 km/h.

L'arrivée des MC76 « Corail » (qui en dérivèrent assez étroitement) les priva de quelques compositions prestigieuses, mais dans l'ensemble, leur aptitude à 160 les préserva de la relégation à des missions secondaires.

En 1988, l'intégralité du parc était encore en service, moins quatre unités radiées suite à accidents, et une passée au parc de service comme unité d'essai de convertisseurs statiques.

La décennie 90 vit la décroissance rapide du convoyage des bagages, et provoqua des réformes ou des passages au parc de service en nombre. Les Dd<sup>4</sup>s n'étaient alors plus guère employés que sur quelques relations internationales au long cours, ou dans les trains de nuit. Une bonne partie du parc était également spécialisée aux trains complets de colis ou de journaux.

Hormis les unités demeurant au parc de service, la série fut liquidée dans la décennie 2000-2010, par suite d'abandon définitif des « bagages accompagnés » ou « enregistrés » par la SNCF.

## **CONCLUSION**

Série très réussie et performante, les Dd<sup>4</sup>s sont emblématiques des « grands » trains des années 65-90. Leur carrière démarrée à l'époque 3 leur a fait côtoyer

la vapeur déclinante (Les rapides Paris-Calais, encore assurés par des Pacific – PLM ou Chapelon – en étaient dotés). La décennie 70 les vit aux meilleurs trains du Sud-Est et du Sud-Ouest accompagner les CC-6500, et les BB-15000 et 16000 des rapides à supplément du Nord et de l'Est. La décennie 80 les vit inclus dans les rames Corail, de jour comme de nuit, et la décennie 90 les... entrevit de nuit, surtout !

Paradoxalement, les MC76, pourtant plus nombreux (240 contre 180), sont moins associés à cette époque intermédiaire. Sans doute sont-ils apparus trop tard, mais sans doute aussi ressemblaient-ils un peu trop aux Dd<sup>4</sup>s !

A l'horizon 2022, les fourgons à bagages sont relégués au rang d'objets du passé... Avant qu'un technocrate inspiré ne les ressuscite, au nom d'autres motivations, d'ici quelques années ! A ceux qui n'ont pas connu l'époque des « trains à fourgons », qu'il soit dit que sur un quai de gare, c'était un point d'animation au moment des chargements et déchargements, toujours dans l'urgence, avec la circulation des chariots à bagages, dont la traction faisait déjà appel à l'électricité... Comme quoi, la SNCF était en avance, à l'époque !

### **Le modèle : SNCF\_DEV\_Dd4s\_F2**

Dans le pack, vous trouverez 7 versions du fourgon Dd4s :



SNCF\_Dd4sepIVvert\_Or\_F2 : origine ( 1964-1965 )



SNCF\_Dd4sepIVvert\_Or\_B\_F2 (1968)



SNCF\_Dd4sepIVvert\_F2 (1976)



SNCF\_Dd4sepIVvert\_B\_F2 (1974 )



SNCF\_Dd4sepIV160\_F2 (1975 )



SNCF\_Dd4sepIVb160\_F2 (1978 )



SNCF\_Dd4sepIVb160\_n\_F2 (1986 )

**Auteur** : François CARRÉ (Franswa2) aidé par Jean-Paul Bonhoure (BJPaul) pour les conseils techniques, la notice historique et Hervé Droin (Ozone) textures marquées HD, textures des poignées de portes.

