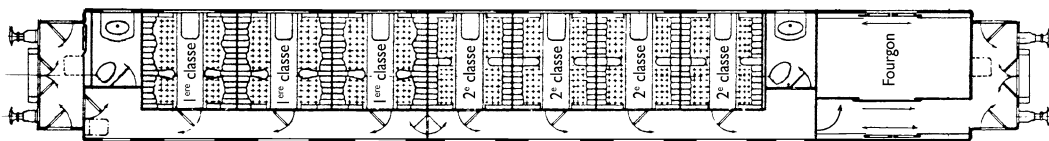


LE SERVICE DES VOITURES MIXTES-FOURGON



Le train Paris-Gérardmer au passage à Laveline-devant-Bruyères. La première voiture est une voiture mixte A³B⁴Yfi suivie d'une voiture restaurant. Des voitures pour Plombières-les-Bains et Luxeuil-les-Bains sont dételées à Aillevillers, celles de Bourbonne-les-Bains et celles de Martigny, Contrexéville, Vittel et Mirecourt quittent la ligne 4 à Culmont-Chalindrey.

Ci-dessous la vue en plan des aménagements intérieurs de la voiture où l'on voit l'arrangement des divers compartiments dans leur état d'origine Est. Cette disposition a subsisté dans la période SNCF, sauf pour les sièges.



L'HISTOIRE DE NOTRE VOITURE A³B⁴Ezyfi.

Cette voiture faisait partie d'une rame de sept voitures à bogies grandes lignes acquises par l'association CITEV (Compagnie internationale des trains à vapeur) qui l'a basée à Conflans-Jarny, lieu où elle fut ajoutée à l'inventaire supplémentaire des objets mobiliers historiques le 11 septembre 1987. En 2006, la CITEV gérant le train des Cévennes cède cette voiture aux Chemins de Fer du Creusot pour intégrer la rame tractée par la locomotive 241 P 17. C'est cette association qui la rétrocèdera au TTDA le 26 février 2015. Elle est venue par le rail jusqu'à Vieux-Thann, dans le site PPC, puis a été transférée par la route jusqu'à la zone industrielle de Burnhaupt où elle a « pris roue » sur les rails de Cernay-Sentheim qui n'ont jamais vu passer de tels trains!

LA VOITURE MIXTE-1^{ERE} ET 2^{EME} CLASSES-FOURGON DE LA C^{IE} DES CHEMINS DE FER DE L'EST

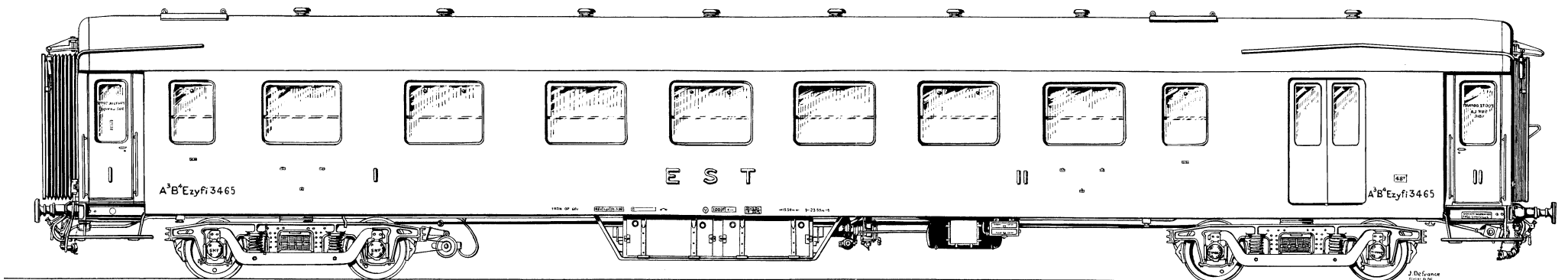


Type de voiture	Voiture mixte 1 ^{ere} et 2 ^e classe et fourgon à bagages
Constructeur	Lorraine Dietrich à Lunéville
Année de construction,série	1936, série grandes lignes GL36
Ancien réseau propriétaire	Compagnie des Chemins de fer de l'Est
Première affectation	Trains de grandes lignes de la C ^{ie} de l'Est
Deuxième affectation	Trains de grandes lignes SNCF et agrément Europe, réforme en 1988
Nombre de places	3 compartiments de 6 places en 1 ^{ere} , 4 compartiments de 8 places en 2 ^e (50 places en tout)
Fourgon à bagages	1800kg
Chauffage	Vapeur + électrique 1000V 16Hz 2/3 , 1500Vcc
Immatriculation d'origine,	A ³ B ⁴ Ezyfi 3465
Immatriculation SNCF	A ³ B ⁴ D — 50-87 81-36 204
Longueur hors-tout	23,55m
Tare, frein	49t; frein westinghouse, distributeur
Type de bogies	S2c
Classement MH	11 septembre 1987

Ces voitures de grandes lignes à deux classes et un fourgon étaient destinées à la composition des trains devant se scinder en plusieurs parties selon les destinations, comme par exemple le train des eaux qui desservait toutes les stations balnéaires des Vosges. La SNCF les a utilisées ensuite dans le trafic international, toujours avec ce même objectif de rassembler les voyageurs des deux classes et leurs bagages dans une seule voiture.



Train Thur Doller
Alsace



Ci-dessus le diagramme de la voiture mixte côté couloir, dont les deux faces présentent un aspect similaire. La caisse est peinte en vert wagon. Le châssis est gris ainsi que les marchepieds et les bogies. Les petites fenêtres aux extrémités correspondent aux cabinets de toilette.

Ci-dessous l'aménagement intérieur d'un compartiment de 1^{ère} classe, après modernisation par la SNCF. Les sièges sont rouges, signe de la première classe et s'inspirent des formes traditionnelles des grandes compagnies. Le miroir et les photos de sites touristiques sont typiques des matériels grandes lignes. Les parois ont été rhabillées avec du stratifié façon toile beige, typique de l'après-guerre. Le porte-bagages est double pour les sacs à main et les valises. Les voyageurs coin fenêtre disposaient d'une tablette rabattable, supprimée par la suite. Il y a un réglage de chauffage pour chaque banquette, les radiateurs étant situés sous celles-ci.



DES VOITURES TOUT-EN-UN

La compagnie des chemins de fer de l'Est en 1936 ne va pas commander des voitures conçues par l'Office Central d'Etude du Matériel de chemin de fer (OCEM) mais va concevoir et faire construire ses propres voitures tout en respectant les normes d'interopérabilité sur l'ensemble des réseaux. La construction fait une synthèse entre la charpente tôle de l'OCEM et la structure tubulaire porteuse du Nord. L'accès des voyageurs se fait par deux vestibules placés aux extrémités de la voiture et donnant sur un soufflet d'intercirculation. Le couloir latéral est divisé en trois parties, séparées par des portes battantes. Les voyageurs peuvent longer le fourgon à bagages dans la continuité de ce couloir, sauf lorsque le déchargement des bagages se fait côté couloir. Il y a deux toilettes, une pour la 1^{ère} classe et une pour la 2^e classe.

On accède au compartiment par une porte battante. Les trois compartiments de 1^{ère} classe sont équipés de 2 sièges doubles côté fenêtre et de 2 sièges simples côté couloir séparés par un accoudoir. Les quatre compartiments de 2^e classe présentent deux banquettes de 4 places, séparées au milieu par un accoudoir. Les voyageurs côté fenêtre bénéficient d'une tablette escamotable dans les deux classes. Des filets à bagages situés au-dessus des sièges peuvent accueillir des sacs de voyage et des valises sur deux niveaux. Les parois des compartiments sont habillées de bois plaqué d'essences nobles, procurant un effet chaleureux. Les voyageurs peuvent régler dans chaque compartiment la température du chauffage sous chaque banquette, ainsi que l'allumage des plafonniers. La voiture est équipée de sa propre génératrice de courant et de batteries assurant l'éclairage de nombreuses heures à l'arrêt. Le fourgon à bagages est habillé de tôle larmée grise. Il est desservi par des portes coulissantes à double battant donnant à l'extérieur et une porte coulissante simple donnant sur le couloir.

L'aménagement actuel est le résultat des transformations par la SNCF. Les parois en bois ont été recouvertes de stratifié standard façon toile beige en 1^{ère} et grise en 2^e. Les huisseries ont été repeintes en ocre jaune. Les sièges individuels de première classe recouverts de toile rouge quadrillée, sont séparés par des accoudoirs. Les banquettes à 4 places de 2^e sont en texoïd vert, avec un accoudoir central escamotable. Petit à petit, les tablettes ont été déposées, rendant ces voitures très ordinaires. Les parois des compartiments sont agrémentées de deux miroirs panoramiques et quatre photos de tourisme.

Sources: Base Palissy du ministère de la Culture; Encyclopédie des voitures SNCF, A. Rambaud, J.M. Dupuy, G. Mathieu, LVDR, 2004; Photos Patrick Perrot, coll. Touissrot, G. Moreau, J. Hardel -coll. D Leroy, diagramme source de Michel Lamarche.

