

Le chatoiement des couleurs PLM et Est était étonnant, encore que sur l'Est, le banal vert wagon commençait à s'imposer pour toutes les classes. Tout au long des « trottoirs » commençaient à apparaître des voitures à trois essieux inconnues dans la région parisienne : 3e classe sans baies de custode et toute la gamme des mixtes : premières déclassées ou ex-2e classe, sans compter les "prussiennes" à lanterneaux.

Un intermède gourmand : la vente de "nonettes" par des marchands ambulants, agrémentait les 15 minutes d'arrêt au cours duquel on changeait de machine.

J'entends encore le bruit du marteau des visiteurs qui parcouraient toute la rame sur les deux côtés en tapant avec leur long marteau sur les bandages pour déceler l'improbable fêlure. Avec un peu de chance, je pouvais apercevoir sous le pont de la route de Beaune, un petit tramway rouge et crème du réseau de Dijon. Pour un parisien privé de tram depuis 1936, l'apparition d'une motrice à archet était un spectacle rare ! Puis venait la traversée de la plaine de Bresse, une explosion, le châssis en écornant la guérite du fourgon de tête et après quatre bonds dans la prairie en pente dominant la voie s'était retrouvée à 156 mètres du point où avait eu lieu l'explosion. Le chef de train en fut quitte pour une belle frayeur. Passant le surlendemain de l'accident, au ralenti, j'eus le triste privilège de voir le châssis de la machine et le fourgon de tête garés à Tenay-Hauteville encore attelés. Le frein automatique avait parfaitement fonctionné. J'ai su longtemps après que, doté d'une nouvelle chaudière, le châssis avait repris du service. La C 623 transformée en 141 E 623 ne fut radiée qu'en 1962 ! À Culoz, on commençait à entrevoir la ligne PLM électrifiée en 1500 V et les machines que j'admirais beaucoup tant elles différaient des BB et 2D2 PO que je voyais à Juvisy m'apparaissaient comme des mastodontes et puis, pour un si petit effectif global, il y avait tellement de séries ! Le 3e rail n'arrivait pas à Culoz qui était équipé en caténaires. Pour un coup, on pouvait voir le "vrai" vert PLM des machines presque neuves et bien entretenues. Là, vers 1936, je vis, isolée sur une voie de garage la seule voiture multicolore du PLM qu'il m'ait été donné de contempler. C'était une A2tB2t ancienne 1re classe modifiée et qui présentait en dessous de la ceinture les deux couleurs rouge bordeaux et havane en vérité assez défraîchies. C'était sans doute une survivance des trois classes pour les omnibus.

Il est parfois possible d'apercevoir un matériel moins classique que les voitures à trois essieux de la banlieue. À Villeneuve-Prairie, simple halte perdue en pleine nature, on a une belle vue d'ensemble sur le faisceau de voies et les ateliers de la Cie Internationale des Wagons-lits avec une collection de Pullman bleu et crème, de voitures lits et de voitures restaurants dont une partie non négligeable est encore en teck verni que l'on commence déjà à peindre en bleu. Mon père, qui travaille à la CIWL où il a commencé sa carrière à l'Exploitation, me dit alors qu'il n'y a de sérieux parmi les matériels grands réseaux que les voitures grandes lignes du PLM, qui viennent juste après celles de la CIWL, le poids étant alors considéré comme une garantie de solidité et de sécurité, ce qui n'est pas forcément vrai, on voyait généralement leurs lettres d'immatriculation (A = 1e, B = 2e, C = 3e, t = couloir central) accolées comme le "o" et le "e" du mot "œuf". Exemple : une AB7t.

Des voitures mixtes ont eu des compartiments communs (AB3 Cd), de même que des autorails. 242 AT, 242 BT : au PLM, la lettre "T" d'une locomotive tender est placée après la lettre de série. BV : bâtiment voyageurs d'une gare. Ligne dite du Bourbonnais : c'est la ligne Paris/Clermont-Ferrand, qui est tracée, à l'origine, par Malesherbes et Auxy-Juranville, l'itinéraire actuel étant rejoint à Montargis. Le PLM a déjà métallisé beaucoup de son matériel et les OCEM à rivets apparents sont à leur apogée, ennoblies par les couleurs traditionnelles : première classe : noir et rouge bordeaux ; deuxième classe : noir et havane et non pas jaune clair dit de Naples, qui avait été appliqué aux voitures du PLM de 2e, mais 30 ans auparavant ; troisième classe : sur toutes les parois latérales de la caisse, vert wagon. Durant mon enfance, toutes ces teintes ne sont pas toujours très fraîches et le havane semble souvent un peu terne. La "crasse unifiée" fait le reste et je n'ai pas tellement de souvenir du fameux "vert PLM" des machines, le plus souvent patinées par une couche de suie : le PLM, grand seigneur, ne s'abaisse pas à se soucier de ces détails et la propreté laisse à désirer à cette époque sur ce réseau, en comparaison avec le noir impeccable de l'Est et le chocolat du Nord ! Quant aux machines de l'État, sous la férule de Dautry, elles sont soigneusement "briquées ». Les Chemins de

fer du Morbihan du groupe Jeancard achètent des Brissonneau, c'est tout simplement parce que Monsieur Jeancard est l'un des actionnaires de la société Brissonneau-et-Lotz ! On retrouve des Brissonneau sur le réseau des Economiques de Charente, réseau exploité par Monsieur Jeancard, tout comme sur la ligne du littoral du Sud-France, également sous la dépendance de Jeancard... La famille Jeancard a d'ailleurs une manière bien particulière de "signer" sa présence sur un réseau : les autorails y sont peints en "brun Van Dyck" (une sorte de marron avec une forte dominante rouge) pour la partie basse et en grège pour la partie haute. A l'époque, tout le monde surnomme la couleur inférieure "brun Jeancard", une teinte que l'on retrouve d'ailleurs sur les voitures voyageuses du Morbihan (preuve que le "vert wagon" ne régna pas sans partage en France !). Notez au passage que malgré la présence de ce marron peu lumineux, les Brissonneau-et-Lotz du Morbihan, comme ceux de la Charente, n'avaient pas reçu de traverses de chocs rouge ; mais il est vrai que les locomotives 030 T de Charente, comme celle du Morbihan, conservaient des traverses de chocs noires ; un cas rarissime sur les voies ferrées de l'Hexagone, toutes catégories confondues !

Répondant à la question pour le matériel de l'ex-Compagnie du Bourbonnais, JP Prévost indiquait : Pour la 1ère classe, caisse rouge Van Dyck jusqu'à mi-hauteur, filets jaunes bouton d'or ; le dossier et le reste noir.

En 2ème classe, caisse ocre jaune (et non pas jaune bouton d'or), filets jaunes bouton d'or ; le dossier et tout le reste noir.

La 3ème classe avait pour sa part une caisse verte jusqu'à mi-hauteur, filets rouges et Important ; haut de caisse noir, ce qui laissera plus tard la place au vert pour toute la hauteur de la caisse. Tout le reste noir, y compris les dossiers. Le vert est difficile à définir. La terminologie utilisée est variable selon les ouvrages. Vert bouteille est assez vague, vert moyen, parfois usité, l'est encore plus. Il semblerait que le vert d'origine était plus clair que celui de la période finale, où l'on cite le vert olive pour les fourgons et parfois pour les 3èmes ! Ce qu'il faut retenir, c'est plutôt que les compagnies d'origine, avant le PLM ont eu diverses expériences, plus ou moins heureuses, qui ont précipité leur évolution, parfois de manière imprévue, et aussi leur disparition, fusion, etc. Il y a eu de nombreux échanges de matériel, changement de propriétaire, etc. et apparemment les stocks de peinture ont également émigré sur d'autres réseaux, parfois très distants les uns des autres. Il suffit de comparer par exemple le vert de la locomotive "L'Aigle" (qui est en réalité "Le Pierrot" » rebaptisé, de l'Avignon-Marseille), avec le vert de la locomotive 765 "Fourchambault" du Bourbonnais (voir gravures dans "le Praticien Industriel").

ETRANGER

Chemin de fer de l'Etat de Bade (Allemagne)
Chemin de fer de Prusse-Hesse (Allemagne)
Chemin de fer du Wurtemberg (Allemagne)
Chemin de fer du Jura-Simplon (Suisse)
Chemins de fer Austro-Hongrois
Chemins de fer Italiens
Ch. de fer Madrid-Saragosse-Alicante (Espagne)

Chemin de fer du Norte (Espagne)
Chemin de fer de l'Ouest algérien
Chemin de fer du P.L.M. algérien
Chemins de fer portugais
Chemin de fer Varsovie-Vienne
Chemin de fer Nicolas (Russie)
Grande Société des chemins de fer russes
Chemins de fer roumains. etc...

VOITURES ET WAGONS

LE châssis des voitures de toutes classes, en bois, renforcé par des flasques métalliques et des ferrures, était celui de la Cie d'Orléans, avec ressorts de traction distincts.

Les tampons de choc, en fer, étaient du type de Rhône-et-Loire. Le diamètre des roues était celui en usage à la Cie P.L.M., 0,93 m. au lieu de 1,03 m. et leurs rayons étaient en fer plié.

Les voitures de 1^{re} classe, à 3 compartiments, étaient du type P.O., sauf les faces extrêmes qui étaient bombées.

Les voitures de 2^e classe, à 4 compartiments, étaient, sauf le châssis, du type Ouest.

Les voitures mixtes, à un coupé et un compartiment de 1^{re} et deux de 2^e classe, étaient montées sur le châssis des voitures de 3^e classe, plus long de 0,70 m. que celui des véhicules de 1^{re} et 2^e classe.

Les voitures de 3^e classe, à 5 compartiments, étaient du type Ouest.

Les fourgons à bagages étaient du type Orléans, avec guérite de frein ouverte. Les trucks à équipage et les wagons-écuries étaient respectivement des types P.L.M. et P.O.

Les wagons avaient un châssis type P.L.M. modifié, les caisses étaient inspirées soit de la Cie d'Orléans, soit de la Cie de l'Est.

Un tiers de l'effectif des voitures et des wagons était muni de freins à vis ; par ailleurs, un certain nombre de voitures et fourgons était doté du frein automoteur Guérin, déjà appliqué par les Cies d'Orléans, de l'Ouest et de l'Est.

Il convient de noter que, parmi le parc ancien de la Cie P.L.M., qui comportait généralement 3 essieux, le matériel dont il est question ci-dessus n'avait que 2 essieux et constituait, dans cet ordre d'idées, une exception.

Les couleurs dont étaient peints ces matériels étaient les suivantes :

Voitures de 1^{re} classe — Caisse jusqu'à mi-hauteur (sur toutes les faces) rouge type P.L.M., avec filets jaune d'or, le reste noir.

Voitures de 2^e classe — Ocre jaune avec filets rouges, partie supérieure noire.

Voitures de 3^e classe — Vert avec filets rouges, et partie supérieure noire.

Voitures mixtes 1^{re}-2^e — Rouge et ocre-jaune.

Fourgons à bagages — Vert, châssis et toit en noir.

Wagons divers — Brun rouge

Toutes les ferrures et pièces en fonte étaient peintes en noir.

Les planches reproduites dans les pages qui suivent ont été réduites du dixième à l'échelle de 23 millimètres par mètre (écartement 0). Leur choix dans le recueil original a été fait avec le souci de n'exclure aucun détail caractéristique de ce matériel. Aucune unité ne s'en trouve d'ailleurs véritablement éliminée puisque cette brochure se termine par un dépliant qui rappelle chaque variété dans un ensemble de petites dessins.

L'ordre des planches a été ici légèrement modifié par rapport à celui du recueil de 1859 comme le fait apparaître (page 32) la correspondance des références entre les deux publications. Il semblait rationnel, grâce à la mise en page adoptée, de présenter la planche d'une caisse au-dessus de la planche du châssis correspondant.