

## VOITURES EXPRESS NORD

Jusque dans les années 1920, les voitures de chemin de fer étaient construites avec des caisses en bois, donc légères mais fragiles en cas d'accident (relativement fréquent à cette époque). Afin d'améliorer fortement le niveau de sécurité les compagnies de l'époque étudièrent, seules ou en commun, des voitures entièrement métalliques. La C<sup>ie</sup> du Nord réalisa 2 séries (« express » et « rapides ») sous la direction de l'ingénieur Marc De Caso, qui réalisa ultérieurement la locomotive 232 U 1.

Une première série prototype de 12 voitures fut construites en 1924-25. Avec l'expérience acquise sur ces 12 voitures, la C<sup>ie</sup> fit construire de 1928 à 1936 les séries « rapide » et « express », cette dernière étant d'apparence proche de la série prototype. Ces voitures faisaient largement appel à la technique moderne d'assemblage par soudure au contraire des autres C<sup>ies</sup> qui dans un premier temps étaient restées fidèles aux rivets.

La série express, dite aussi « à portières latérales » en raison des portes qui donnent directement sur les sièges, a été bien évidemment utilisée sur les trains express de la Cie. Elle était composée\* de 10 A<sup>7</sup>, 4 A<sup>3</sup>B<sup>4</sup>, 10 B<sup>9</sup>, 8 B<sup>4</sup>D, 245 C<sup>11</sup> et 13 C<sup>5</sup>D soit 290 voitures. En juin 1956, année du passage à 2 classes, les 3<sup>ème</sup> classe devinrent 2<sup>nde</sup> classe sans aucune modification. Une des ex-C<sup>11</sup> fut modifiée en B<sup>9</sup> type « Coach » en 1957 à titre d'essai. Elle fait aujourd'hui partie de nos voitures.

Les dernières voitures furent retirées du service en 1980 dans la région de Lille, date à laquelle le CFTV sauva sa première voiture : la B<sup>5</sup>D, ex- C<sup>5</sup>D. Puis d'autres voitures arrivèrent au CFTV et depuis 1985 le « parc » est de 6 voitures : 1 A<sup>3</sup>B<sup>4</sup>, 2 B<sup>9</sup> (dont le prototype Coach), 2 C<sup>11</sup> et 1 C<sup>5</sup>D, les ex-3<sup>ème</sup> classe ayant réintégrées leurs types d'origines. L'A<sup>3</sup>B<sup>4</sup> et la B<sup>9</sup> prototype ne sont malheureusement pas en service. Les 4 autres voitures sont par contre en état et sont agréées pour rouler sur les « voies principales » SNCF. Leur aspect ancien nous a permis de participer à plusieurs tournage de film (« Un long dimanche de fiançailles » de Jean-Pierre Jeunet et « Vipère au poing » de Philippe De Brocca en 2003 par exemple).

\* A : 1<sup>ère</sup> classe, B : 2<sup>nde</sup> classe, C : 3<sup>ème</sup> classe

PHOTO

Voitures voyageurs métalliques à bogies  
Places assises de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe  
1928-1936

Caractéristiques communes :

Longueur :	20,850 m
Hauteur :	4,000 m
Gabarit :	
Type :	A bogies, entièrement métalliques, tôles épaisses soudées.
Année :	1928-36
Retrait du service :	1980 pour les dernières
Vitesse d'origine :	120 puis 140 km/h
Effectifs maximum :	290 (10 A <sup>7</sup> , 4 A <sup>3</sup> B <sup>4</sup> , 10 B <sup>9</sup> , 8 B <sup>4</sup> D, 245 C <sup>11</sup> et 13 C <sup>5</sup> D)
Chauffage :	Vapeur et électrique par radiateurs (uniquement vapeur au CFTV)
Eclairage :	Electrique (incandescent)
Bogies :	Y2 Nord
Service assurée :	Trains express puis Trains omnibus sur la fin de leurs existences. Circulation sur l'ensemble du réseau Nord (Région Picardie, Nord-Pas-de-Calais, partie nord de l'Île-de-France). De manière exceptionnelle, circulation sur les autres réseaux de la SNCF
Ø des essieux :	920 mm
Entraxe des bogies :	14,000 m
Empattement du bogie :	2,500 m
Rayon minimum :	
Freinage :	Triple-valve à l'origine, modifié en distributeur
Conduite :	Conduite Générale uniquement.
Intercirculation :	Oui, par soufflet
Voitures inscrites aux monuments historiques depuis le 10 février 1988 (sauf la B9tz prototype coach)	

## Voiture mixte 3<sup>ème</sup> classe fourgon type C<sup>5</sup>Dt N° 25106

### SCHEMA OU DIAGRAMME DE PROFIL / FACE / DESSUS

Utilisation depuis l'origine

Caracs techniques précises

Photos

Construction :	1928	Capacité du fourgon :	
Constructeur :	Baume et Marpent	Nombre de places :	32 voyageurs de 3 <sup>ème</sup> classe + 8 places de service
Arrivée au CFTV :	1980	Nombre de WC :	1 à l'extrémité « voyageurs »
Etat :	En service depuis .....	Portes par côté :	2 portes voyageurs
Circulation :	agrée « Voies Principales » depuis .....		1 porte pour le compartiment de service
Masse à vide :	40,5 t		2 portes coulissantes pour le chargement du fourgon
Masse en charge :			1 porte d'accès au local du chef de train et au fourgon
Particularité :	Lorsque cette voiture est arrivée au CFTV, elle était encore munie de boîtes d'essieux à coussinets ! Le remplacement des essieux a été réalisé pour permettre la circulation sur voies principales SNCF. Une seule intercirculation côté places assises. Compartiment réservé au service (8 places) entre la partie voyageur et le fourgon. Local du chef de train à l'extrémité « borgne » avec frein à main, manomètre chauffage vapeur, manomètre CG et robinet de frein d'urgence A l'origine, certains C5D étaient munis d'une vigie pour l'agent de train. Cette vigie a été retirée dans les années 50. Bogies : Y2 Nord ISO		
Utilisation au CFTV :	En plus d'accueillir des voyageurs, cette voiture nous sert à transporter de l'outillage, du charbon, de l'huile, du TIA, etc. ainsi qu'à nous reposer et manger en cours de route lors des circulations sur voies principales.		



Voiture 3<sup>ème</sup> classe type C<sup>11</sup>t N° 24916

Construction : 1936  
Constructeur : Baume et Marpent  
Arrivée au CFTV : 1981  
Etat : En service depuis .....  
Circulation : agréée « Voies Principales » depuis .....  
Masse à vide : 43,5 t

Particularité : néant  
Utilisation au CFTV : Accueil des voyageurs.

Masse en charge :  
Nombre de places : 88 voyageurs de 3<sup>ème</sup> classe  
Nombre de WC : 2 au milieu de la voitures  
Portes par côté : 5 portes voyageurs à l'origine  
4 portes aujourd'hui, la porte centrale ayant été  
condamnée au cours de leur vie à la SNCF

## Voiture 2<sup>ème</sup> classe type B<sup>9</sup>t N° 24939

### SCHEMA OU DIAGRAMME DE PROFIL / FACE / DESSUS

Utilisation depuis l'origine

Caracs techniques précises

Photos

Construction : 1929  
Constructeur : ANF Blanc-Misseron  
Arrivée au CFTV : 1985  
Etat : En service depuis .....  
Circulation : agréée « Voies Principales » depuis .....  
Masse à vide : 42 t

Particularité : dernier exemplaire de la série  
Utilisation au CFTV : Accueil des voyageurs.

Masse en charge :  
Nombre de places : 72 voyageurs de 2<sup>ème</sup> classe  
Nombre de WC : 2 au centre de la voiture  
Portes par côté : 5 portes voyageurs à l'origine  
4 portes aujourd'hui, la porte centrale ayant été  
condamnée au cours de leur vie à la SNCF



Intérieur de la B9t du CFTV. Photo B. Fruleux



Intérieur de la B9t du CFTV. Photo B. Colinot

## Voiture 2<sup>ème</sup> classe type B<sup>0</sup>tz « prototype Coach » N° 24727

### SCHEMA OU DIAGRAMME DE PROFIL / FACE / DESSUS

Utilisation depuis l'origine

Caracs techniques précises

Photos

Construction : 1928- modifiée en 1957  
Constructeur : CAIL (type C11)  
Modification : Atelier SNCF d'Hellemmes (Lille) en 1957  
Arrivée au CFTV : 1982  
Etat : A restaurer (en service jusqu'en xx)  
Circulation : ----

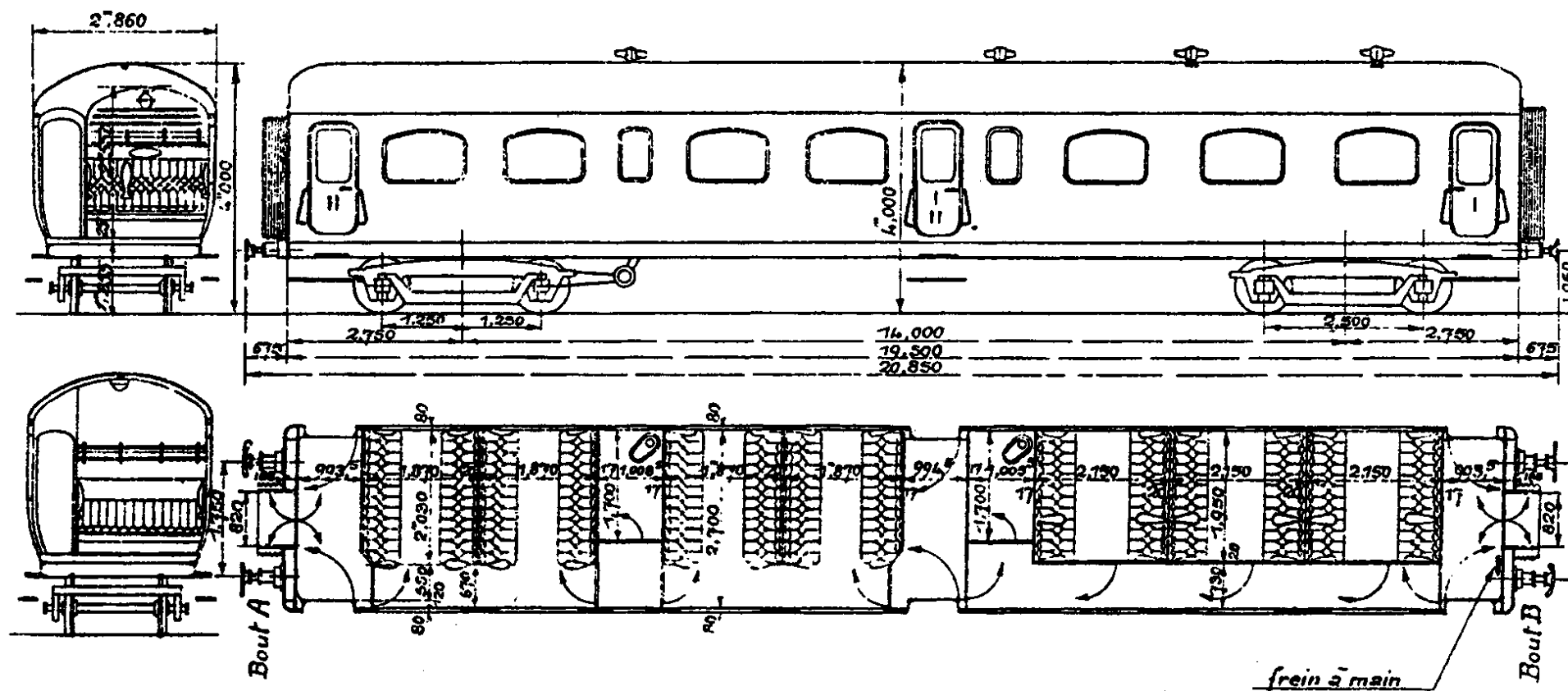
Masse à vide : 42 t  
Masse en charge :  
Nombre de places : 72 voyageurs de 2<sup>ème</sup> classe  
Nombre de WC : 2 au centre de la voiture  
Portes par côté : 2 portes voyageurs (1 par plate-forme)

Particularité : Il s'agit d'un exemplaire unique la voiture fut modifiée en 1957 par les ateliers SNCF d'Hellemmes en type B9 « coach » avec plate-formes d'extrémité et agencement intérieur proche des voitures modernes : couloir central, pas de cloisons,. Seul les WC restant au centre trahisse l'origine de la voiture  
Utilisation au CFTV : ---



Notre B9tz en gare de Lille en 1978. Photo Luc Beaumadier

## Voiture mixte 1<sup>ère</sup> - 2<sup>ème</sup> classe type A<sup>3</sup>B<sup>4</sup>t N° 2801



Utilisation depuis l'origine  
Caracs techniques précises  
Photos

Construction : 1928  
 Constructeur : De Dietrich-Lorraine Lunéville  
 Arrivée au CFTV : 1982  
 Etat : A restaurer (en service jusqu'en xx)  
 Circulation : ---

Masse à vide : 46 t  
 Masse en charge :  
 Nombre de places : 18 voyageurs de 1<sup>ère</sup> classe et 32 de 2<sup>ème</sup> classe  
 Nombre de WC : 2 : 1 dans chaque demi-voiture  
 Portes par côté : 3 portes voyageurs (1 par plate-forme)

Particularité : 4 exemplaire construits, premier de la série. 10 autres A3B4 ont existé et provenaient de la transformation des 10 A7.  
 Utilisation au CFTV : ---

Tableau récapitulatif des voitures Nord du CFTV

Type actuel	Type d'origine	Constructeur	Année	Immatriculations Successives				Observations
A3B4t	A3B4t	Ste Lorraine Lunéville	1928	A3B4yfi 3503	A3B4smyfi 2801	50 87 37 47 001-5		Numéro 2801 encore visible sur flanc côté 1ère classe.
B9t	B9t	ANF Blanc-Misseron	1929	B9yfi 5511	B9smyfi 24939	50 87 29 47 807-5	60 87 99 37 646-2	dernière voiture de la série
B9tz	C11tz	CAIL	1928	C11tyi 15030	C11smyi 24727	50 87 29 47 808-3		Plaquede constructeur existante.
C11tz	C11tz	Baume et Marpent	1936	C11tyi 15240	C11smyi 24916	50 87 21 47 433-8		Seule identification portée : Plaque SNCF 20 47 433.
C11tz	C11tz	Baume et Marpent	1933	C11tyi 15179	C11smyi 24866	50 87 29 37 383-9	60 87 99 37 641-3	Plaque de constructeur existante.
C5Dtd	C5Dtd	Baume et Marpent	1928	C5Dyi 14307	C5Dsmyi 25106	50 87 82 07 486-0		Plaque de constructeur existante.