

Pour concilier les deux points de vue, celui de la Cie EM qui, sinon devra renforcer ses trains avec des voitures ordinaires de 2^e classe, et celui du public qui peut refuser d'occuper des places dont l'aménagement ne correspond pas au prix de son billet, l'ingénieur des Mines demande à Émile Level, qui acquiesce, de pourvoir les compartiments de 1^{ère} classe de cousins, afin de les aménager comme le sont les compartiments de 2^e classe des grandes lignes.

Le 26 mai 1876, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées transmet le rapport de l'ingénieur des Mines à l'inspecteur du contrôle, qui l'envoie au préfet le 2 juin, en recommandant toutefois de ne pas supprimer l'article 4, mais de le modifier. La nouvelle version proposée se révèle en fait aussi contraignante que l'ancienne mouture puisqu'elle établit que les compartiments de l'impériale ne seront occupés que par des passagers qui consentiront à y être placés.

Finalement, le préfet ne retient pas cette solution et l'arrêté du 15 juin, qui modifie celui du 26 avril 1876, supprime le paragraphe litigieux, à la condition cependant que la Cie EM ne s'oppose pas au refus d'un voyageur de 2^e classe de monter dans le compartiment de 2^e classe de l'impériale, celui-ci ne faisant l'objet d'aucun aménagement particulier. La Cie EM devra donc s'incliner car, si l'administration consent à retirer une disposition réglementaire, elle entend que les choses se passent à peu près comme si celle-ci était maintenue !

Bref, après cinq mois de procédure, nous voilà revenus à la situation établie au 7 octobre 1869, la précarité de l'autorisation étant reconduite elle aussi.

Trente-cinq ans plus tard, en 1904, la Cie EM déclassera la voiture n° 2, sans qu'aucune plainte ne remette en question le statu quo.

Les véhicules d'occasion

Il ne n'agit pas ici de décrire toutes les voitures rencontrées sur la ligne, mais d'en évoquer trois des principaux types les plus fréquemment utilisés.

Les voitures n° 3 et 4 :

En 1900, la Cie EM achète au Nord deux voitures mixtes à cinq compartiments. Il s'agit probablement d'anciennes B⁶, devenues AB⁴ 3255/3262 - 3301/3305 ou A²B³ 3311/3319. Cette série comprenait plus de six cents exemplaires utilisés sur les parcours de banlieue, mais aussi en province.

Leur caisse galbée sur les quatre faces, mesurant 9,06 × 2,71 mètres à la ceinture, repose sur un châssis de 8,80 mètres. Leur empattement atteint 5,30 mètres. Les cinq compartiments, d'une hauteur de 1,755 mètre, comportent des aérateurs au-dessus des baies de custode.

Les impériales ouvertes

Entre 1927 et 1937, la Cie EM renouvelle complètement son parc en achetant

progressivement au Nord des B⁴Cxf 20001/20005 (ancienne série BI 2228f/2250f). Assurant, de 1891 à 1914, la « circulaire » Paris-Nord - Paris-Saint-Lazare, elles sont d'un type voisin de celles de l'Ouest. Leur châssis mesure 6,75 mètres avec un empattement de 4,10 mètres. Nanties d'une guérite pour le serre-frein, elles sont munies d'un frein à vis Lapeyre et d'un frein à vide.

Le nombre de places homologuées s'élève à soixante-quatorze, mais sur l'EM, il n'est plus que de soixante-dix — quarante dans la caisse inférieure et trente dans l'impériale — probablement à la suite d'un « bricolage ».

Trop vétustes et trop dangereuses, ces voitures sont réformées au service d'été 1946. Elles gagnent les ateliers du Landy où elles seront démolies (le Musée français du Chemin de fer, à Mulhouse, en possède un exemplaire similaire).

Les « Bidel »

Aux impériales ouvertes succèdent des impériales fermées qui resteront propriété de la SNCF. Ces voitures, retirées de la ligne de la Bastille à Boissy-Saint-Léger, subissent de légères modifications lors de leur transfert. Les portières sont dotées de serrures Birlé, conçues pour qu'un enfant ne puisse s'en servir. Une lucarne est aménagée à chaque extrémité droite, afin de permettre au chef de train de remplir son rôle de vigie en hiver, lors de la montée Enghien - Montmorency.