

LES PAGES MODÉLISME DE L'UAICF



Les wagons CFD par REE - Les Secondaires

Texte et photos
Pierre Lherbon – UAICF

Sur une idée originale, mais très pertinente, d'Architecture et Passion, la société REE développe une nouvelle gamme baptisée « REE – Les Secondaires », pour sortir de l'ombre nos métriques français. En septembre dernier, les premières références sont arrivées chez nos détaillants et c'est déjà le succès ! CFRM modifie par conséquent la programmation de ses articles de la rubrique modélisme pour faire un zoom sur ces wagons reproduits avec des décorations classiques des Chemins de Fer Départementaux (CFD) et d'autres, plus colorés, pour certains couverts du Chemin de Fer de la Corse (CFC).

Les métriques, mais aussi les tramways, et plus généralement les secondaires, sont-ils les grands oubliés du modélisme ferroviaire ? Certes, depuis bien longtemps, des artisans nous ont proposé quelques modèles, sous forme de kits, achetés par des modélistes, mais il est vrai, qui traînent souvent au fond d'un tiroir en attendant des jours meilleurs. Les kits de matériel roulant constituent une réelle barrière technique limitant l'adhésion d'un large public pour le développement d'une échelle, comme le HOm. Aujourd'hui, avec REE – Les Secondaires, on oublie les kits pour bénéficier d'une production industrielle, prête à rouler, prévue en HOm et adaptable en HOe (par le changement des essieux), et qui plus est, utilise des dernières technologies ; je pense au numérique (mode digital) et au « powerpack » (pour éliminer les défauts de captage du courant). Alors oui, et je dirai : « enfin ! » du matériel roulant métrique français, à l'image des productions BEMO de nos voisins suisses et allemands.

La nouvelle gamme REE-Secondaires, avec des couleurs « gris et vert » propose à ce jour des wagons à essieux. Ils sont commercialisés par compagnie, CFD ou CFC, en set de 2 plats, 2 tombereaux, ou 2 couverts.

Les wagons CFD, un parc composé de trois types « standard »

Sur les réseaux métriques, les wagons couverts, les wagons tombereaux et les wagons plats constituent l'essentiel du parc « marchandises » des compagnies. Bien sûr, sur des lignes particulières, comme La Mure, des wagons spécifiques ont été construits, mais pour le « tout-venant », ce trio est la base de l'exploitation pour assurer tout le trafic. Les wagons sont en général à essieux avec un faible empattement (2,50 m) pour une charge utile limitée à 10 t. D'une longévité exceptionnelle, les premiers wagons ont été fabriqués à partir des années 1880 : plus de 500 pour la Corse et plus de 250 pour le Vivarais.





En Bretagne, l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, installée à Saint-Brieuc assure la restauration de plusieurs wagons, comme ce couvert du Réseau Breton.



L'association Sauvegarde et Gestion de Véhicules Anciens assure la préservation du patrimoine ferroviaire du Vivarais et ses véhicules ont été utilisés pour l'étude des modèles réduits REE.

Sortez de vos placards les coupons de voie à l'écartement de 12 mm, et faites rouler vos premiers wagons. Toutes les références, elles sont au nombre de 13, proposent des coffrets de deux wagons. L'emballage est sobre avec une boîte en carton munie d'une fenêtre transparente. Les wagons sont logés dans un conditionnement fonctionnel en plastique thermoformé, présentant l'avantage d'être souple mais surtout transparent pour bien mettre en évidence les produits, ici, nos wagons. On regrettera néanmoins, dans le couvercle thermoformé, l'absence d'un logement pour placer sans précaution dans la boîte les wagons équipés du levier de frein. Cette petite pièce, assez fragile, peut se détériorer si elle est placée face à vous. Soyez vigilant en rangeant votre wagon, cette pièce doit être placée au fond de la boîte thermoformée. Une petite notice précise certaines opérations complémentaires que l'amateur pourra effectuer dans la mesure où les wagons, outre le levier de frein d'immobilisation, sont équipés ou non du frein à vide avec la « cocotte » caractéristique.

Dans chaque set, un sachet est doté des essieux à l'échelle HOe et de nombreux accessoires dont des tampons non munis d'une boucle d'attelage.



L'évolution du monde industriel et des pratiques commerciales en 2020

Après une étude de marché, qui permet de définir l'attrait d'un nouveau modèle, puis complétée sur le plan comptable avec les coûts d'investissement et les recettes envisagées, les études sont lancées, ou tout simplement, le projet peut être abandonné. Pour le HOm, REE a validé cette rentabilité financière pour permettre le lancement du « métrique » sur le marché français, mais aussi, le fabricant a étudié le « maillage » entre ses modèles, bien sûr pour favoriser ses ventes, en définissant un programme cohérent pour les modélistes. Nous en découvrons aujourd'hui les premières références. Une locomotive, la BB 400, est déjà annoncée pour former des trains de marchandises, et très prochainement, nous pourrons acquérir les fameux autorails Billard A80D.

Ici s'arrête la responsabilité du fabricant et maintenant commencent les travaux de prospection des détaillants auprès de leurs clients. Dans notre monde moderne où le stock dans les magasins est à bannir, où l'argent doit plutôt circuler que de capitaliser de l'épargne, et en considérant qu'un modèle est invendable trois mois après sa sortie, il convient de définir les quantités à produire. Rassurez-vous, aucune formule savante n'existe pour trouver le chiffre magique ! Bien sûr, le fabricant dispose de certains éléments théoriques, grâce à son étude de marché, mais dans la pratique, c'est bien les détaillants qui vont modifier cette donnée essentielle en passant, dans les délais convenus avec le fabricant, les commandes adéquates pour leurs clients, et plus généralement, pour leur magasin. Pour résoudre cette énigme, les détaillants utilisent les outils modernes que nous connaissons, les newsletters par exemple, mais aussi les annonces dans les revues. Ainsi, les détaillants communiquent avec leurs clients. Ils sont les professionnels du secteur des ventes en annonçant la sortie des modèles à venir et aussi la procédure à respecter pour réserver chaque nouveauté (délais, acompte...). Et le modéliste dans tout cela : il fait partie de la chaîne, comme le fabricant et le détaillant et il doit s'engager en réservant ses trains « sur catalogue ». C'est ainsi, et seulement ainsi, que chaque modéliste aura la certitude de recevoir son modèle, réservé quelques fois, il est vrai, plusieurs années à l'avance. Alors, pour ne pas décevoir certains clients « impatients » qui sont au bout de la chaîne, les nouveautés doivent être aussi annoncées dans le respect des modélistes avec des délais raisonnables.

Comme vous l'avez compris, l'achat « coup de cœur » et les relations privilégiées entre les modélistes et leur revendeur sont aujourd'hui tombés dans les oubliettes. Les temps ont changé ! La fermeture de nombreux détaillants sur le territoire nous oblige à recourir une fois de plus à internet. Les modélistes ne connaissent plus leur détaillant qu'ils croisent seulement en coup de vent dans les expositions, pour certains d'entre eux.



Des tampons sans boucle d'attelage sont également disponibles dans le sachet ainsi que des crochets d'attelage, et surtout, un jeu de roues à rayons pour adapter, si besoin, chaque wagon à l'écartement HOe (9 mm).

Maintenant, observons les petits détails qui honorent de nos jours les productions contemporaines. Pour les couverts, REE nous propose la version des wagons possédant un toit arrondi, sachant qu'il existe aussi des wagons avec une toiture à deux pans droits. La gravure de la caisse représente parfaitement le wagon réel. Pour ces modèles, REE utilise la technique des prises de dimensions des véhicules réels à l'aide d'un scanner en 3 dimensions, ce qui facilite significativement le traitement des zones complexes, comme le galbe des faces avant des autorails Billard, mais pour nos wagons, ce sont, par exemple, les variations d'épaisseur entre la porte et les parois. Si pour les wagons CFD, la toiture est de couleur grise, pour les modèles du CFC, la toiture est blanche, trop voyante, et mériterait une patine, pour se fondre dans l'esprit « secondaires ». Par contre, pour les wagons du CFC, REE a eu l'audace de commercialiser deux wagons « sang et or », comme diraient les catalans, avec des décorations publicitaires très hautes en couleur. Sinon, le traditionnel couvert CFC est traité avec un marron comme les autres wagons de la Corse. Pour les couverts CFD, deux grandes familles se dessinent : ceux avec un classique gris, avec néanmoins des variantes suivant les références avec un gris plus ou moins bleuté, et ceux qui sont peints en gris clair avec l'ajout d'une décoration noire sur toutes les structures métalliques. Dans l'imaginaire des amateurs qui n'ont pas connu ces véhicules, cette dernière livrée est certainement le vrai wagon que l'on pourra qualifier de « CFD », et pour notre modèle, cette décoration est parfaitement appliquée et elle apporte

de l'élégance et une finition accrue au modèle, même si cela ne respecte pas strictement la réalité d'époque. Pour les tombereaux, REE a également intégré le traitement de l'intérieur des parois du wagon : ce raffinement est aujourd'hui incontournable.

Sous la caisse, observons maintenant le châssis. Déjà, regardons les boîtes d'essieux. Elles sont fines et possèdent de nombreux détails apparents qui, avec une légère patine en gris clair, peuvent ressortir davantage. Les tampons et les boucles d'attelage sont facilement accessibles. Un petit défaut au niveau de la boucle, lorsque l'on accroche deux wagons, est constaté. La société REE

l'a bien noté et identifié. Explication : sur cette série, une opération de finition pour cambrer la boucle n'a pas été effectuée, ce qui permet dans la pratique de faire chevaucher les deux boucles lorsque deux wagons sont attelés.

Ci-dessus : les wagons couverts des CFC ont leur toit blanc. REE a traité également les versions publicitaires particulièrement colorées.

Ci-dessous : les wagons CFD dans une livrée plus sombre, toute grise.

En bas : une vue du châssis avec les emplacements pour fixer les pièces complémentaires.





Un petit réglage que l'amateur pourra néanmoins effectuer et qui devrait être corrigé lors des prochaines séries et retirages, puisque toutes les références sont déjà épuisées. Toujours au niveau de l'attelage, il est également à noter qu'aucune norme n'existe pour le HOM. Chaque fabricant développe un modèle à boucle et pour la France, REE s'est inspiré des travaux réalisés par les pionniers du HOM français, comme Mougel et Gecomodel.

Les roues sont à rayons, et l'amateur pourra modifier certains équipements de freinage avec les pièces fournies dans le sachet des pièces détachées. Des ouvertures sont prévues dans le

châssis pour les emplacements des pièces à fixer par le modéliste. A noter l'emploi d'une pièce métallique pour reproduire les marchepieds au centre des wagons.

Il faut le reconnaître, et c'est une bonne surprise, les petits wagons métriques ont séduit de nombreux modélistes à un tel point qu'ils sont devenus très rapidement introuvables, malgré les grandes quantités produites (voir l'encadré). Un retirage des 13 références est d'ores et déjà programmé, avec les mêmes immatriculations. Certainement très attendu par les membres de la FACS, nous sommes passés avec REE, du rêve à la réalité !



Pour les amateurs, cette production industrielle est peut être un « miracle » mais restons sur terre, c'est tout simplement la magie des secondaires.

En haut à gauche : détail de la boîte d'essieux « CFD » du wagon couvert K4601, garé au dépôt de Bastia le 10 septembre 2012.

En haut à droite : deux wagons tombereaux, un clair et un foncé, des CFC. Sur la photo, il est possible de noter le traitement intérieur du wagon avec une gravure pour les planches sur les parois verticales.

La gare de Thiberville et la remise d'Angerville par Architecture et Passion

Sous la référence 87LABO010, « Architecture et Passion » étend sa gamme de bâtiments ferroviaires, typiques des lignes secondaires, avec la reproduction de la gare de Thiberville (Eure), présentée ici en illustration.

Dans les dernières nouveautés « métrique », on peut également noter la référence 87E&L09, la reproduction de la remise d'Angerville, gare terminus de la ligne au départ de Chartres des Tramways d'Eure-et-Loir.

