

Des porte-conteneurs très européens

LES WAGONS Sgmmnss

Apparus sur les rails français fin 2017, début 2018, ces wagons spécialisés dans le transport des conteneurs maritimes de 20 à 40 pieds se retrouvent aujourd'hui sur l'ensemble du réseau ferré européen. À l'occasion de la sortie des modèles PT Trains en H0 découvrons-les.

Texte et photos : Mathieu Millet



LA G 1206 N° 1545 APROPORT LOUÉE À ALPHA TRAINS, S'AVANCE À FAIBLE ALLURE VERS LE CARRÉ VIOLET DE SORTIE DE L'ITE DU PORT DE CHALON-SUR-SAÔNE, EN JUILLET 2022.



Sgmmnss, ça VEUT DIRE QUOI ?

S : wagon plat à bogies de type spécial ; g : aménagé pour le transport de conteneur de longueur totale de chargement $\leq$ à 60 pieds ; mm : à quatre essieux de longueur utile $\leq$ à 15m ; n : à quatre essieux pouvant charger plus de 60 t ; ss : apte à rouler à 120 km/h

Le wagon 33 87 4594 042-3, ici chargé d'un conteneur maritime MSC de 40 pieds. On notera que le code du détenteur Modalis est MXMU (juillet 2022).

Construit par Tatravagonka Poprad S.A en Slovaquie, ce wagon spécialisé dans le transport des conteneurs maritimes de 20 à 40 pieds est toujours en production et fait l'objet de nombreuses variantes en fonction des besoins des détenteurs. Il s'agit d'un wagon simple, constitué d'un châssis typique des porte-conteneurs modernes de 60 pieds. Les dimensions réduites : 13,54 m de longueur hors tout et adaptées au plus juste par rapport aux conteneurs à transporter, permettent de réduire la tare du wagon autour de 16 t et donc d'augmenter la masse de chargement.

Les wagons Modalis

Modalis est un détenteur français peu connu du grand public. Créé en 2002 et installé à Aix-en-Provence, il possède actuellement un parc de 500 wagons dédiés au transport multimodal. Ils sont tous peints en bleu, ce qui les rend assez facilement identifiables dans les trains. Le parc ne comprend que des wagons achetés neufs dont des T3000e qui diffèrent légèrement du modèle présenté dans LR 908 (et reproduit par Roco, NDLR). À noter que Modalis est aussi détenteur d'une flotte de caisses mobiles et de conteneurs spécialisés. En effet, en plus de ses activités de détenteur, Modalis réalise aussi de nombreuses missions d'accompagnement de chargeurs et de transporteurs pour encourager le report des trafics vers le ferroviaire. Mais revenons à notre Sgmmnss. Modalis en détient 80 exemplaires



↑↑ Le wagon 33 87 4594 067-0 est chargé d'un conteneur Maersk de 40 pieds. (juillet 2022).

↑ Avec ces deux conteneurs de 20 pieds, dont un open top, le wagon 33 87 4594 053-0 illustre l'autre type de chargement possible sur cette série de wagons. À noter qu'il est équipé du frein à main (juillet 2022)

mis en service en 2017 et 2018. Le parc est principalement utilisé sur des trains de l'opérateur Delta Rail au départ de Fos-sur-Mer. Ils rejoignent Chalon-sur-Saône en trains-blocs de 53 unités deux fois par semaine. La traction de ces trains était assurée jusqu'au mois de mars 2023 par une G 2000 RDT13, et ils sont depuis tirés par DB Cargo France avec des Class 66. Quelques exemplaires esesulés peuvent circuler avec d'autres wagons multimodaux plus classiques. ■

Des Sgmmnss

GRÂCE À PT TRAINS

H0

La jeune firme portugaise a choisi de reproduire ce porte-conteneurs en H0, et c'est particulièrement judicieux.

Texte et photos :
Mathieu Millet



PT Trains est une jeune firme portugaise, et le choix de ce wagon moderne me semble très pertinent. En effet, il n'a jamais été reproduit en H0, et les nombreuses versions déjà construites ou celle à venir ouvrent la marque sur l'ensemble de l'Europe, chaque pays ayant au moins une série en circulation régulière sur son territoire. J'ai choisi de vous présenter trois références qui représentent les wagons

du détenteur Modalis. Ces wagons circulent presque exclusivement en France et sont aussi les premiers produits aux couleurs de ce détenteur.

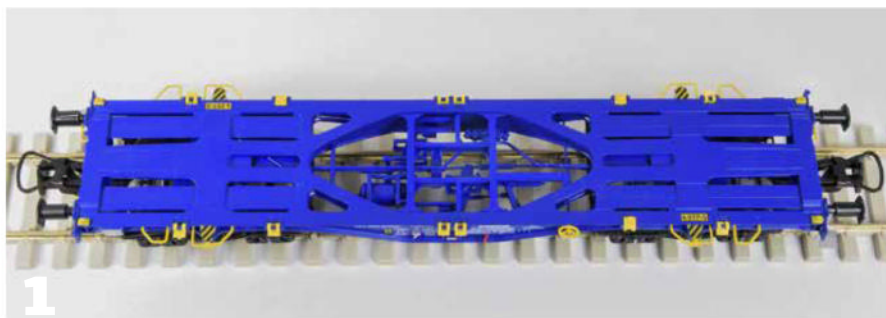
DES WAGONS TRÈS COURTS

L'ouverture de la boîte thermoformée est quelque peu déroutante. En effet, le wagon est logé dans la partie basse tandis que le conteneur, lui, est dans la partie haute. Nous trouvons par ailleurs un sachet de

pièces de détaillage ainsi qu'une notice. Je vous invite à la prudence lors de la sortie du wagon. En effet, il peut arriver qu'un volant de frein ou une cheville rabattable ait décidé de se promener pendant le transport. La première chose qui nous frappe est la petite taille du wagon : avec ses 15,5 cm, on est bien loin des porte-conteneurs auxquels nous sommes habitués. Le modèle PT Trains est moulé en zamac, son poids de 77 g permettant

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : PT Trains (P)
- Échelle : H0 (1/87)
- Prix : 50 à 75 euros
- Fabrication : châssis en métal, détails et conteneurs en plastique
- Norme de roulement : NEM
- Attelage : timons à élongation et boîtier NEM
- Époque : VI
- Longueur : 15,5 cm
- Poids : 77 g



Sans son chargement le wagon dévoile la reproduction de tout le **système de freinage** ainsi que les **marquages** présents sur le dessus du châssis.



Les **marquages** sont remarquables de finesse et très complets. Je n'ai volontairement pas remis le volant de frein (à gauche) pour montrer la flèche rouge représentant le sens d'action du volant, normalement invisible.



Trois versions
parmi celles proposées
par PT Trains.

de l'intégrer dans une rame sans difficulté. Ses bogies Y 25 sont équipés de pallier en laiton. L'attelage à élancement est souple, il ne présente pas de point dur.

DANS LE HAUT DU PANIER

PT trains a fait le choix d'une conception modulaire permettant de respecter pour chaque série produite les spécificités des véhicules réels. Le seul point négatif que je trouve à cette technique est l'aspect des plaques de fixation de tampons à ressort qui se retrouvent sur certains exemplaires un peu trop espacés de la traverse du wagon. De plus, le système de fixation des tampons me semble propice à leur perte et une goutte de colle type superglue saura prévenir ce risque. Les détails et les pièces rapportés sont nombreux, en particulier les plots ISO, ou la représentation du système de freinage, plaçant ce wagon dans le haut du panier des productions actuelles (**photo 1**). La grande majorité des pièces étant déjà installée l'amateur n'aura que les mains montoires d'extrémités à mettre en place. Pour mémoire, les wagons ont normalement leurs mains

montoires repliées en dehors des phases de manœuvre et de chargement. Ici aussi, un point de colle permettra d'immobiliser les mains montoires et les chevilles rabattables dans la position qui conviendra à votre chargement. La couleur bleue est fidèle et représente un wagon en sortie d'usine. Comme vous l'avez vu en pages précédentes, le bleu a tendance à décolorer un peu, mais les wagons restent plutôt propres. Les marquages

sont quasiment complets (**photo 2**), il ne manque que le pictogramme signalant que le wagon est équipé d'attaches renforcées sur le côté droit de la traverse de choc. La tampographie, sur les trois modèles en ma possession, est nette et lisible; j'ai particulièrement apprécié la flèche rouge du sens d'application du frein de stationnement et la présence de la plaque rivetée signalant les révisions. Le décalage de positionnement des marquages entre le flanc droit et gauche des wagons est aussi respecté.

LES CONTENEURS

Pt trains s'est fait connaître par la production de «conteneurs maritimes» avant les premiers wagons, la marque les réutilise ici fort justement pour charger les modèles. La gravure est fine et les marquages sont, comme sur le wagon, d'une finesse remarquable. Ils présentent la particularité d'avoir une gravure représentant l'habillage intérieur complet. Ce détail, très plaisant pour une scène de chargement, me semble toutefois peu utile dans le cadre d'un chargement (**photo 3**). Le prix demandé, plutôt dans la moyenne haute actuelle, rendra la formation de longues rames compliquées pour les amateurs de fret moderne. En appliquant l'adage Moins Mais Mieux, ces wagons pourraient bien être le point de départ d'une collection basée sur le fret d'aujourd'hui. L'acquisition de deux ou trois exemplaires, associés à une G 1206 ou une G 1000, d'un OFP (opérateur fret de proximité) pourquoi pas imaginaire, permettront la desserte d'une zone industrielle (voir le projet de réseau dans LR 910). PT Trains, à la suite de ces premières séries Modalis et Touax, commercialisera dans les mois à venir de nouvelles versions Modalis, mais aussi des wagons d'autres détenteurs. À suivre, donc. ■



Les **dossiers des conteneurs** présentent des marquages complets et d'une finesse remarquable.