

HO



UN REGARD ATTENTIF DÉCOUVRE QUE CES
WAGONS PHOTOGRAPHIÉS SUR UNE VOIE DE
DÉBORD BIEN DE CHEZ NOUS APPARTIENNENT
À DES COMPAGNIES ÉTRANGÈRES.

DES WAGONS QUI PARCOURENT L'EUROPE

Nous avons détaillé dans LR 906 les échanges de wagons entre anciennes compagnies, donc avant 1937. Faisons aujourd'hui un bond dans le temps et voyons ce qui se passe après la Seconde Guerre mondiale. RIV, EUROP, ces termes n'auront plus de secret pour vous.

Texte et photos : Jean-Louis Gamba
(sauf mention contraire)

Avant de découvrir quelques exemples de wagons aptes au trafic international reproduits en HO, il n'est pas inutile d'observer la réalité.

Le système RIV

C'est en 1922 qu'est conclu l'accord européen Regolamento Internazionale dei Veicoli (RIV), en français Réglementation Internationale des Wagons, instituant les normalisations techniques nécessaires à l'échange de wagons entre différents pays. Voici la définition qu'en donne le Larousse : « Ensemble de dispositions réglant l'emploi réciproque, l'entretien et les échanges de wagons, des ►►

Ce wagon-citerne destiné au transport d'hydrocarbures lourds comporte un réchauffeur tubulaire à vapeur, destiné à faciliter le dépotage des produits très visqueux. Il est admissible au trafic trans-Manche comme l'indique l'ancre de marine encadrée. Il est équipé de systèmes pour son arrimage à bord des ferries et compatible avec le gabarit réduit anglais.



Coll. LH Presse

► après de chargement, des conteneurs et des palettes en trafic international entre de nombreux réseaux ferroviaires d'Europe et du Moyen-Orient. » Les wagons aptes à ces circulations font dès lors l'objet du marquage RIV. Le gabarit anglais étant plus réduit, seulement certains wagons sont admissibles au trafic trans-Manche par Ferry. Ils font l'objet d'un signe distinctif sous la forme d'une ancre de marine encadrée (**photo 1**)

Compte tenu des spécificités techniques propres aux matériels de chaque administration, la nécessité d'une normalisation devient impérative. Pendant de nombreuses années, le système RIV a facilité la circulation de milliers de wagons de tous types au-delà de leur réseau d'origine.

Toutefois, l'une des règles impose que tout wagon doive revenir impérativement et rapidement sur son réseau d'origine, dès son déchargement. Ces retours à vide sont source de dépenses inutiles d'autant plus regrettables, que d'une façon concomitante, des wagons étrangers chargés font un parcours parallèle, puis s'en retournent eux aussi à vide.

Les conséquences de la guerre pour les chemins de fer

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, la désorganisation est totale dans les compagnies de chemins de fer européennes, du fait des destructions en tous genres et des wagons prélevés par les Allemands et disséminés dans les pays occupés. La restitution à leur propriétaire de plus d'un million de wagons dispersés dans toute l'Europe n'est pas une mince affaire. En 1950, afin de renforcer la réconciliation franco-allemande, Robert Schuman propose la constitution de la Communauté Européenne du Charbon et

de l'Acier (CECA). Celle-ci entre en vigueur en 1952, suite au traité de Paris de 1951. Elle regroupe la France, la RFA, l'Italie, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas.

Le Pool EUROP

Face à la pénurie de wagons et à l'intensification des échanges prévisibles du fait de la CECA, dès 1951 la SNCF et la toute jeune DB signent une convention instituant le Pool EUROP ayant pour objet la mise en commun de 100.000 wagons-tombereaux ou couverts, les autres types de wagons n'étant pas concernés par cet accord. À noter que les wagons versés au Pool sont alors de différents types de construction, tels qu'en dispose chaque administration en fonction de ses effectifs. La convention permet de créer un parc commun optimisé, en fonction des disponibilités de chacun : les Allemands apportent davantage de tombereaux, les Français davantage de couverts. L'autre grande avancée par rapport au système RIV est que des wagons allemands peuvent désormais être utilisés en France pendant plusieurs mois, et réciproquement. Cette souplesse quant à la gestion des ressources en matériel roulant est tellement appréciée que son extension à d'autres pays est effective dès 1954. L'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Sarre et la Suisse rejoignent le Pool et apportent plus de 50000 wagons. La normalisation nécessaire à cette interopérabilité prend un nouvel essor par l'adoption de standards de construction proposés par l'UIC-ORE (Office de Recherche et d'Essais créée en 1948) qui aboutit à la construction de wagons quasiment identiques d'un pays à l'autre. Plus tard, des wagons plats sont intégrés au Pool, facilitant ainsi le transport d'autres types de marchandises.



Photo Marcel Legay, coll. LR Presse

Ce couvert Standard A a été construit aux USA après la Libération et importé en France sous forme de « kit » où il a été assemblé. Il est représentatif du grand programme destiné à redémarrer l'activité économique après guerre. Dès les années 50, il est incorporé au Pool EUROP et reste marqué RIV.

Ce couvert SNCF est du type Gs Standard UIC/ORE construit à des milliers d'exemplaires en 1960/62. Celui-ci présente des parois en frises et un volant de frein à vis. Il fut intégré à la convention EUROP dans les années 1969/70. D'une précédente mission en Allemagne, il a rapporté une étiquette KALT (froid) apposée sur sa porte. Qu'a-t-il bien pu transporter ?



Photo Marcel Legay, coll. LR Presse



Photo Marcel Legay, coll. LR Presse

Les marquages UIC de ce wagon couvert italien à toit pointu attestent de son aptitude à circuler dans différents pays d'Europe. Il n'a toutefois pas le marquage EUROP. Il doit donc revenir dans son pays d'origine à vide et sans délai.

Les marquages

De l'origine jusqu'à l'avènement du marquage UIC (c'est-à-dire en époque III pour nous modélistes), les wagons du Pool sont repérés par la mention EUROP encadrée juste au-dessus de leur immatriculation nationale (**photo 2**). Ultérieurement, avec le marquage UIC (époque IV) le régime d'échange (dont les mentions EUROP et RIV le cas échéant) fait partie intégrante de l'immatriculation (**photo 3**). L'appartenance au système RIV n'implique pas automatiquement l'appartenance au Pool et inversement, et de ce fait ces deux marquages sont apposés indépendamment (**photos 4 et 5**).



Photo Marcel Legay, coll. LR Presse

Ce tombereau SNCF d'un type courant (lettre E en quatrième ligne du marquage), à bords non basculants, ni latéralement (lettre I) ni en bout (lettre O) présente le double marquage UIC RIV – EUROP. À droite sur la photo, deux wagons couverts, un Italien et un Luxembourgeois.

Et en modélisme ?

En préambule, il est précisé qu'il ne s'agit pas ici de recenser toutes les fabrications qui ont pu (ou vont) exister mais simplement de présenter quelques exemples de productions principalement en époque III, pour laquelle les marquages sont plus identifiables. Les fabricants industriels d'outre-Rhin ont optimisé la commercialisation de leurs productions en proposant des tombereaux et des couverts marqués EUROP. Fleischmann, Roco, Liliput, Piko, Brawa et aussi Märklin y sont allés de leurs redécorations pour proposer des versions différentes d'un même moule. Cette politique maintenant généralisée nous permet de disposer d'une large quantité de modèles susceptibles d'apporter une variété supplémentaire à nos convois.

TOUT D'ABORD, LES COUVERTS



6 Il fait chaud, l'agent manutentionnaire a ouvert les portes de ce wagon pour aérer un peu. Ce couvert type G de la DB, conforme aux normes UIC ORE, a été reproduit par Fleischmann qui l'a même doté d'un chargement.



7 Ce couvert allemand du type Kassel ou München très répandu outre-Rhin, récupéré en France au titre d'Armistice ou de Prise de guerre, a été versé au Pool EUROP pour compléter la dotation française. Son immatriculation provisoire (identifiable au chiffre supplémentaire 7 en première position) n'a rien de fantaisiste et a bel et bien existé pour de tels wagons du Pool. Il s'agit ici d'une production Roco, mais Piko et Brawa ont réalisé un tel wagon semblable.

8 Couvert K3 à plateforme de la dotation suisse aperçu dans un train du RO (régime ordinaire). C'est une production Tek-Hoby fabriquée jadis par Piko. Par ailleurs, Exact-Train propose un « moderne » K4 époque III EUROP des CFF, particulièrement détaillé.





9 Quelle sera la prochaine destination de ce couvert? Cette production Roco assez répandue est plutôt ancienne. Depuis, on a fait plus détaillé, mais en ces temps de recyclage ce wagon peut compléter utilement une rame.

10 Ce patachon comprend un wagon G4 des CFL (Chemins de fer luxembourgeois). Ce couvert est issu de la gamme Brawa qui propose une armada de couverts de différentes compagnies européennes (DB, SNCF, NS, CFL, DSB, CFF) déclinés en époques III, IV et V. Il serait trop long de tous les présenter ici.

11 Ce couvert Gs en époque IV a encore ses parois en frises, qui seront probablement remplacées par du Permaplex dans un futur plus ou moins proche comme ce fut le cas pour une grande majorité de ses congénères. Nous avons ici affaire à un wagon Jouef, similaire à celui de la photo 3. À la charnière de l'époque III et de l'époque IV ont cohabité les deux types de caisses et de marquages.



Des wagons italiens à toit pointu des FS ont aussi été reproduits en époque III : Märklin avait réalisé jadis un couvert à primeurs des FS. Plus récemment, parmi d'autres types italiens, ACME et Brawa ont chacun proposé leur version d'un même couvert. Le lecteur pourra en découvrir une vue sur le blog LR. Le modèle Brawa plus détaillé est plus fragile, le modèle ACME est meilleur rouleur. En ce qui concerne le trafic trans-Manche, des couverts à essieux Tcefs de la DB marqués de l'ancre de marine ont été reproduits récemment par Modellbahn Union dans différentes livrées de l'époque IV.



DES TOMBEREaux



Chargement de tombereaux gris Tow de la SNCF sous l'estacade d'un EP (embranchement de particulier). Ces wagons produits par Fleischmann se trouvent sur le marché de l'occasion pour un prix attractif. Une fois patinés, ils font leur effet dans une rame de transport de pondéreux. Il en existe une version à caisse verte immatriculée à la SNCF. Bien sûr, une version DB EUROP a été aussi proposée.



13 Manœuvre d'un tombereau dit « Villach » dans un EP. Ce modèle est une production Liliput. Dans la réalité, certains de ces wagons étudiés par la DRG ont été construits en France et attribués à la France au titre des dommages de guerre. Ils furent modernisés en remplaçant les frises de bois par des panneaux métalliques. R37 a aussi produit de très beaux modèles de ce type de tombereau, mais à un prix nettement supérieur.



14 Déchargement d'un tombereau d'origine allemande. Ce modèle de fabrication plus récente est issu de la gamme Exact-Train. Les portes ouvrantes permettent des mises en scènes intéressantes dont nos petits personnages Preiser seront les animateurs.

15 L'embranchement d'un ferrailleur : ce tombereau proposé par Exact-Train nous rappelle que la Sarre fut placée sous protectorat français en 1947 avant d'être rattachée à la RFA le 1er janvier 1957. Il s'agit d'un wagon de type Klagenfurt, construit en Allemagne. Son marquage SAAR apporte une touche d'originalité dans le parc. Par ailleurs Exact-Train propose un tombereau Duisburg Omm 37 à portes acier de la DB en époque III.



Discussion chez le ferrailleur. Dans la réalité, ce type de wagon Omm 52 a été construit à près de 15000 exemplaires pour la DB à partir de 1952. Des photos d'époque attestent de son utilisation de ce côté-ci du Rhin. Il a été reproduit par Klein Modellbahn et par Roco. Le modèle Brawa vu ici est plus détaillé, mais aussi plus fragile (plusieurs pièces rapportées se sont décollées sur mon exemplaire). Brawa a aussi reproduit une intéressante version avec guérite.

D'autres tombereaux

Toujours en tombereaux, on peut mentionner : des wagons à caisse verte de la SNCB époque III produits par Fleischmann et Roco, et plus récemment par Exact-Train. Différentes versions de tombereaux gris des CFL ont été réalisées par pratiquement tous les fabricants allemands, en époque III et IV, avec parois en frises ou tôlees. Des tombereaux à parois métalliques des FS ont été édités par Piko en marquage époque III, et un autre modèle, proposé par ACME. Des Om 21 gris à parois en frises immatriculés aux NS et aux CFL ont été produits par Brawa.



ENFIN, DES PLATS



Wagon plat Ks de la SNCF apte aux échanges dans le cadre du RIV et du Pool EUROP, proposé par Roco. Ce wagon est un incontournable de l'époque IV. En trafic international on le chargera plutôt de pièces industrielles, mais en trafic local, il pourra par exemple contenir des résidus de chantier.

Comme en réalité, l'élargissement du Pool EUROP apporte à nos trains de marchandises des années 1950/60 une intéressante diversité. Pour ce qui est de l'époque IV, il n'en est plus de même, les wagons devenant

de plus en plus semblables d'un pays à l'autre du fait de la normalisation internationale de UIC-ORE. Dans tous les cas, c'est une excellente occasion de mieux connaître les matériels étrangers ■.