

DEUX PRIMA INÉDITES

LES BB 675006

ET BB 75024

La livrée jaune est **sobre**,
puisque dépourvue du logo Infra,
l'activité ayant été regroupée
sous SNCF Réseau en 2015.

À la suite des Prima Os.Kar, revisitées par Distrimodel et présentées dans LR 908, voici de nouvelles versions qui raviront les amateurs de trains d'aujourd'hui.

Texte et photos : Yann Baude

LES MODÈLES EN BREF

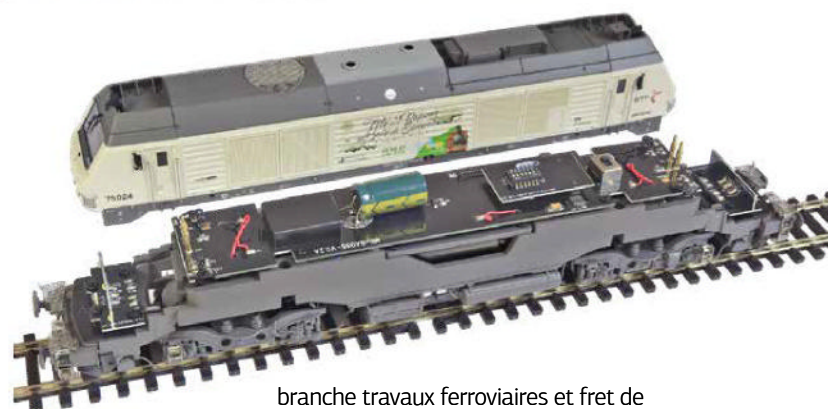
- Fabricant : Os.Kar (<distrimodel.com>)
- Échelle : H0 (1/87)
- Références : BB 675006 SNCF Réseau (réf. OS7503), BB 75024 ETF (réf. OS7504)
- Prix : 220 euros environ (analogique) et 380 (numérique sonore)
- Fabrication : châssis métal et caisse en plastique (détaillage en métal)
- Prise de courant : toutes les roues
- Motorisation : moteur central, 2 volants d'inertie
- Transmission : 2 cardans, vis sans fin et engrenages droits
- Essieux moteurs : 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails : non (en option)
- Norme de roulement : NEM
- Éclairage : oui (3 feux blancs à l'avant et deux 2 feux arrière réversibles et cabines)
- Équipement numérique : NEM 658 (PluX22), Loksound ESU pour les versions numériques
- Attelage : boîtier NEM, élongation
- Époque : VI
- Régions : toutes
- Poids : 460 g
- Tension de démarrage : 2 V environ (moins de 10 km/h)
- Vitesse sous 12 V : 120 km/h



Deux nouvelles versions
d'une locomotive réussie :
la **BB 75006 SNCF
Réseau** et la **75024
ETF Baie de Somme**
produite en série limitée.



La BB 75024 ETF arbore un **pelliculage**
à l'occasion la Fête de la vapeur en Baie de Somme.



L'architecture est classique, et on note la présence de contacts pour **l'éclairage des cabines.**

branche travaux ferroviaires et fret de Vinci Construction. Le modèle présenté, porte une décoration commémorative appliquée lors de la Fête de la Vapeur en baie de Somme, en 2016. D'un point de vue technique, nous sommes en présence de modèles très classiques, dans le bon sens du terme : moteur central, entraînant les essieux des deux bogies par des cardans, deux roues bandagées, éclairage des feux et cabines par LED... Notons la présence d'un gros condensateur et d'un haut-parleur, opératifs lorsque la machine est équipée d'un décodeur sonore.

BONNES POUR LE SERVICE

La tenue en ligne est digne des meilleurs modèles. Les BB analogiques testées démarrent très très lentement sous alimentation régulée (Gaugemaster, par exemple), et la vitesse sous 12 V est réaliste. Chaque locomotive semble alors glisser sur la voie, la motorisation et la transmission se révélant alors particulièrement silencieuses. Le passage sur des rayons serrés et aiguilles de très petit rayon (Jouef de 385 mm, Trix de 360 mm, par exemple) ne pose aucun problème. Rien ne s'oppose donc à les placer en tête de trains du réseau : acheminement de ballast, de rails, etc. pour la jaune, et service plus étendu pour la version ETF, cet opérateur emportant désormais le marché de divers acheminements : trains de wagons-citernes, céréaliers, bâchés... Saluons le prix de vente relativement contenu pour des modèles de cette qualité. ■



Distribrimodel a repris l'étude et la distribution des modèles de Prima Os.Kar produits à partir de 2011 et plus disponibles depuis bien longtemps. Cette initiative nous permet de disposer de nouvelles versions de machines bien nées et encore améliorées par ce nouvel acteur. Voici donc ici deux nouvelles Prima d'Alstom-Siemens en H0 : la BB 75006 en livrée jaune, dépourvue du logo Infra, l'activité étant désormais une partie de SNCF Réseau, et la BB 75024, louée en réalité par ETF à Akiem, dans une version particulière et éphémère, produite quant à elle en série limitée à 350 exemplaires.

ASPECT : RAS

Nous retrouvons très logiquement les qualités des modèles présentés dans notre numéro 908. Question aspect, aucun reproche à formuler : les volumes sont justes, les détails tout autant, avec une mention particulière pour les pièces en métal photodécoupé, les marchepieds d'angles, par exemple. Les Prima Os.Kar/Distribrimodel sont détaillées mais solides, ce qui mérite d'être souligné. Les livrées de ces deux nouvelles unités sont très convaincantes, l'étude ayant été confiée à des passionnés exigeants. La BB 75024 est une locomotive louée par ETF, la

FOURGONS RAPIDE NORD L.S.MODELS

Des bijoux, dans tous les sens du terme

Compléments logiques des voitures Nord, Express puis Rapide, les fourgons arrivent chez les détaillants, magnifiques, mais hélas réservés à quelques amateurs très motivés.

Texte et photos : Yann Baude

Découvrez la machine
en vidéo



<https://lien.lrpresse.com/fourgons-LSM>



J.H Renaud, coll. R. Thévenin

En Haute-Marne à la fin des années soixante, ce train Lille-Dijon à la composition hétéroclite comporte un **fourgon Rapide**.

LES MODÈLES EN BREF

• Fabricant : L.S.Models

Versions et références :

- Nord, ép. II (réf. 31203), pas de feux
- SNCF, ép. IIIa, caisse vert unifié 306, châssis et toit noir, marquages jaunes bouton d'or (réf. 31201), pas de feux
- SNCF, ép. IIIb, caisse vert celtique 301, châssis noir, marquages jaunes jonquille (réf. 31200), feux rouges
- SNCF ép. IV, caisse vert celtique, châssis gris, feux rouges (réf. 31202)

- Échelle : H0 (1/87)
- Longueur : 233 mm
- Prix : 125 euros environ chaque référence
- Normes de roulement : NEM
- Éclairage intérieur : oui (et feux pour certaines versions)
- Époque : II à IV
- Régions : Nord
- Poids : 126 g.

La qualité des voitures L.S.Models ne surprend plus. Le prix en revanche, des fourgons Rapide Nord a suscité de fortes réactions... négatives. Précisons qu'il s'inscrit dans un contexte général de forte hausse, et qu'il s'agit là de modèles destinés à une poignée de spécialistes, donc de fabrication devant être amortie sur une faible quantité. Sachant cela, ces fourgons méritent tout de même notre intérêt.



La version époque III, à flancs de caisse vert extérieur et toit noir, comporte encore le **périscopie en toiture**.



La version époque IV, à caisse vert celtique, porte logiquement les **marquages UIC**.

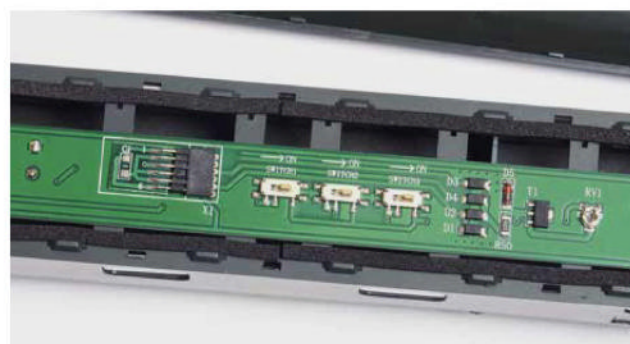
EN RÉALITÉ, BIEN AU DELÀ DU NORD

À la fin des années 20, la Compagnie du Nord est à la pointe du progrès et, en lien avec le programme de voitures métalliques Express et Rapide, commande deux séries de 10 puis 20 fourgons à bogies. Longs de 20,250 m pour une tare de 39 t, ils reprennent les principes de construction et l'esthétique des voitures. Comportant un large compartiment douanable, donc isolé, ils sont destinés aux trains internationaux, vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Aptes à 130 puis 140 km/h, ils survivent aux années soixante-dix, souvent intégrés dans des circulations interrégionales vers les régions Est et Sud-Est.

UN ASPECT IRRÉPROCHABLE

Comme les voitures Rapide fort semblables, le fourgon Nord L.S.Models est vraiment très séduisant. En réalité, la caisse est entièrement soudée, mais au 1/87, la liaison entre flancs et toiture est très discrète, même s'il s'agit de deux pièces séparées. Les volumes sont très bien reproduits, les quelques rares reliefs,

Sous la toiture, des **micro-switches** et une **fiche pour décodeur** à six broches.



rivets ou poignées de portes le sont également. Les marchepieds sont un peu épais, mais solides. La version époque IIIb (années soixante, réf. 31200) dispose d'un châssis noir, que l'on aurait préféré gris ardoise 807. Sur la version époque IV, il manque le câblot 1500 V, tandis que des supports de lanternes anciens sont montés. Dommage. Notons une initiative intéressante à défaut de bien pratique : la plaque de circuit imprimé supportant les LED d'éclairage intérieur comporte des micros interrupteurs pour commander celui-ci ainsi que les feux. On trouve aussi

une fiche NEM 651 (six broches) pour installer un décodeur. Hélas, il faut déposer la toiture et c'est une opération très très difficile à mener, tout comme sa remise en place. Le roulement est excellent, grâce au palier métallique des essieux, qui assurent également la transmission du courant. De très beaux fourgons, donc, mais que l'on aurait souhaité irréprochables. ■

PLUS DE PHOTOS

Pour d'autres images, rendez-vous sur le blog Loco-Revue.



Carte de situation

L'Arbresle au 1/160

DE LA RÉALITÉ AU MODÉLISME

Pour bien des modélistes, choisir le thème de son réseau c'est calquer la réalité. C'est ce qu'a fait Marcel Segal, et pour un grand site comme L'Arbesle, vous allez voir, il a très bien fait de choisir le N.

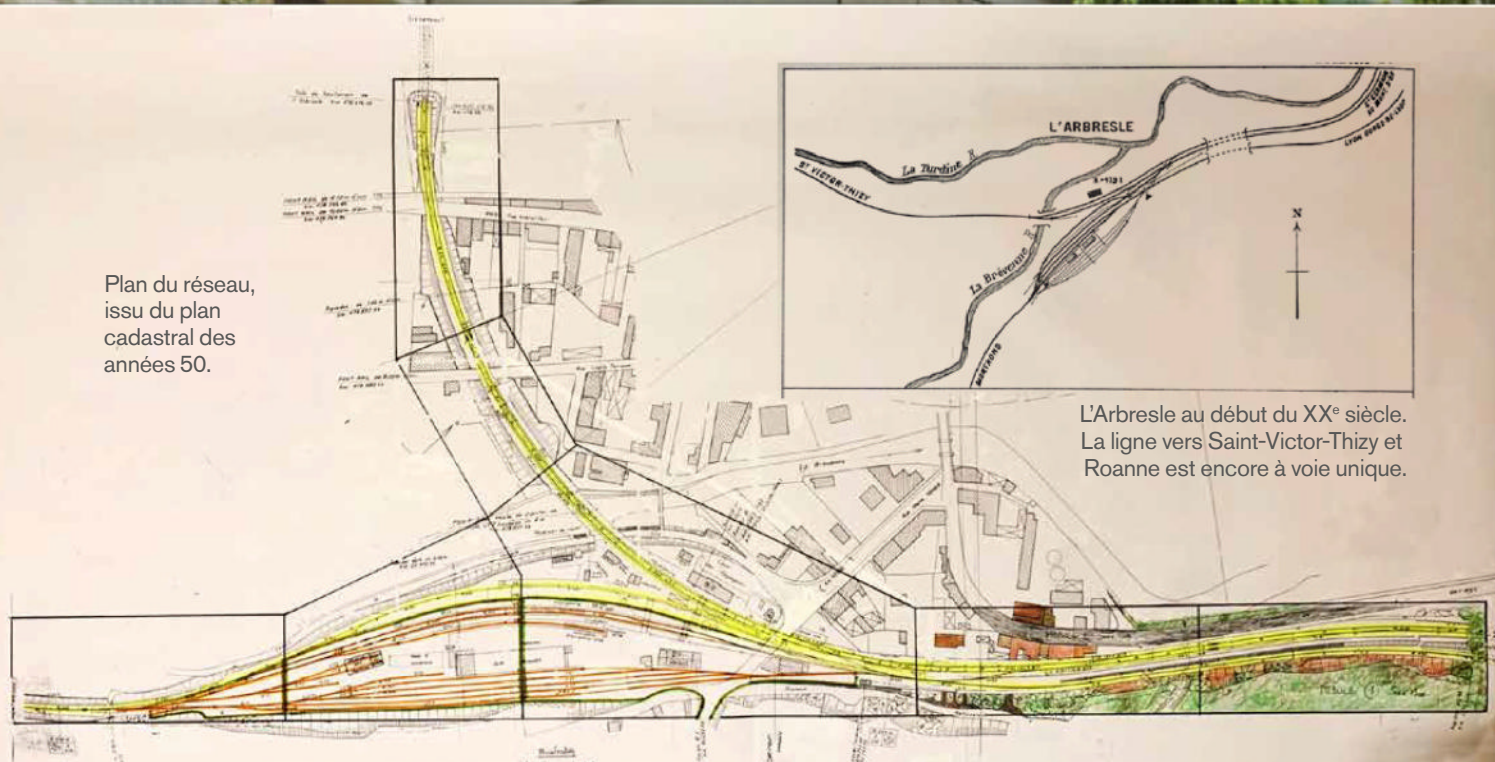
Texte et illustrations : Aurélien Prévot (sauf mention contraire)



LE SITE DE L'ARBRESLE
EN JUILLET 1989. UNE
RTG VENANT DE ROANNE
PASSE SANS ARRÊT. AU
FOND, À GAUCHE, UNE
PAIRE D'EAD ATTEND
SON SERVICE VERS
LYON-SAINT-PAUL.



Plan du réseau,
issu du plan
cadastral des
années 50.

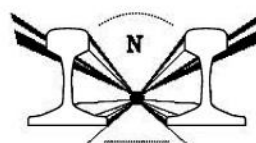


L'Arbresle au début du XX^e siècle.
La ligne vers Saint-Victor-Thizy et
Roanne est encore à voie unique.



L'Arbresle en vidéo

Découvrez la gare de Marcel Segal sur la chaîne YouTube LR Presse
<https://lien.lrpresse.com/labresle>



Aurélien Prévot: Bonjour Marcel, comment t'est venue l'idée de reproduire la gare de L'Arbresle?

Marcel Segal: Il y a environ vingt ans, j'ai rencontré une charmante demoiselle originaire de cette commune. Je suis aussitôt tombé amoureux d'elle... et de la gare que l'on voit depuis la maison de ses parents. Puis je l'ai épousée... et j'ai commencé la construction du réseau qui reproduit fidèlement cette gare du département du Rhône, située à une trentaine de kilomètres au Nord-Est de Lyon.

AP: Ton réseau a donc 20 ans?

MS: Oui et non! C'est un peu plus compliqué... Dès le départ, j'ai imaginé un réseau modulaire comportant sept modules décorés, avec des voies de retour souterraines et trois boucles de retournement. Comme il intégrait les aiguilles, j'ai commencé la construction par le module 2 que j'ai achevé à 60 % avant de mettre le projet en sommeil car vies familiale et professionnelle m'occupaient énormément! C'est le confinement lié au Covid qui m'a décidé à reprendre le projet: en deux mois, j'achève le module 2 et je me lance dans la construction du module 1. Le module gare, qui est le plus attractif et aussi le plus grand, prendra un peu plus de temps... Puis dernièrement je m'attelle au petit module 4. Le module 5 vers Roanne est en cours. Restera alors à faire les deux modules qui comportent le technicentre du tram-train de l'Ouest lyonnais et le dépôt des rames...

AP: S'agissant d'un réseau composé de plusieurs parties, je préfère éviter le terme « module », qui sous-entend qu'ils ont une forme et une taille identiques. Outre l'aspect affectif, quel était l'intérêt de reproduire cette gare?

MS: L'Arbresle est un site de rêve pour un modéliste car il s'agit d'une gare en Y. Une entrée commune et deux sorties distinctes.

Tout d'abord, une ligne TER entre Lyon-Part-Dieu d'une part, Roanne et Clermont-Ferrand d'autre part. La seconde est celle du tram-train qui part de Lyon-Saint-Paul pour rejoindre Saint-Bel. Le tracé en Y est sympathique mais la géographie locale l'est tout autant. Sur la ligne principale, la gare est encadrée par deux tunnels, ce qui permet de faire partir les trains en coulisse de manière très discrète. Quant à la voie du tram-train, elle disparaît en tranchée après le technicentre. Dans les deux cas, la situation idéale pour un réseau! Et - bonus - en sortie de gare, les quais continuent sur un sympathique viaduc à deux arches qui enjambe la Brévenne, l'une des deux rivières de la ville.

AP: Pourquoi avoir choisi l'échelle N?

MS: Comme beaucoup de modélistes, j'ai commencé par jouer au train avec des coffrets en Ho que mes parents m'offraient à Noël et aux anniversaires. J'ai dû recevoir mon premier train vers 8 ou 9 ans. À l'époque, le réseau était monté sur la table de la salle à manger et il y restait durant toutes les vacances. C'est vers 16-17 ans que j'ai changé d'échelle pour le N. Le 1/160 permet en effet de retranscrire sur une surface raisonnable un site réel sans concession. Comme ce que j'aime dans le modélisme, c'est coller le plus possible à la réalité, le N permet la reproduction des grands alignements et des grandes courbes. Ainsi le réseau de L'Arbresle réussit à reproduire avec fidélité l'entièreté du site sur «seulement» 12 x 3 m.

AP: La Brévenne apparaît deux fois sur le réseau, puisqu'elle est au premier plan des parties 1 et 3.

MS: Tout à fait! Une preuve de plus que ce site était fait pour être reproduit par un modéliste, car il possède naturellement une structure en escalier, idéale pour une vision d'ensemble. Le niveau 0 est celui de la rivière. Quelques centimètres plus haut, c'est la route nationale. Construite encore plus haut, la double voie

Sur la double voie, un EAD en provenance de Lyon s'apprête à entrer en gare. Plus haut, sur la voie accueillant en réalité le tram-train, une BB 7200 incongrue... mais il n'existe aucune reproduction en miniature des trams-trains circulant en France.

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: N (1/160)
- Dimensions décorées: 12 x 3 m
- Infrastructure: modules en contreplaqué de 10 mm
- Hauteur du plan de roulement: 80 cm (modules posés sur une table)
- Thème: reproduction fidèle de la gare de L'Arbresle
- Époque: autour de l'an 2000
- Voie: Peco code 80
- Alimentation: analogique
- Commande des aiguilles: manuelle
- Type d'exploitation: circulations en boucle
- Type de coulisses: voies souterraines
- Bâtiments: construction intégrale en carton et carte plastique



© P. JULIEN

Lyon - Roanne est elle-même surplombée par la ligne à voie unique du tram-train. Le tout est mis en valeur par la paroi rocheuse surplombée par ses 200 arbres. Tout est fait main ! La falaise en polystyrène extrudé est travaillée au cutter puis recouverte d'enduit très liquide et plusieurs lavis de peinture et d'encres. Les arbres sont en zeechuim floqué sur une structure en fil, la route est en carton peint, la rivière en vernis colle, les poteaux de caténaire en profilés de laiton soudés

AP: Pourquoi avoir choisi l'époque actuelle?

MS: Le site existe depuis la fin du XIX^e siècle. Il est quasi impossible de reproduire le site des origines à la Seconde Guerre mondiale car le matériel roulant n'existe pas chez les industriels à l'échelle N. J'avais le choix entre les années 1950 à 1990 ou les années 1990-2000. Les deux me plaisent, mais mon choix s'est porté sur les années les plus récentes, plus faciles à reproduire car la documentation est plus abondante. Mais j'ai déjà prévu de reproduire les époques plus anciennes grâce à un système de parties interchangeables...

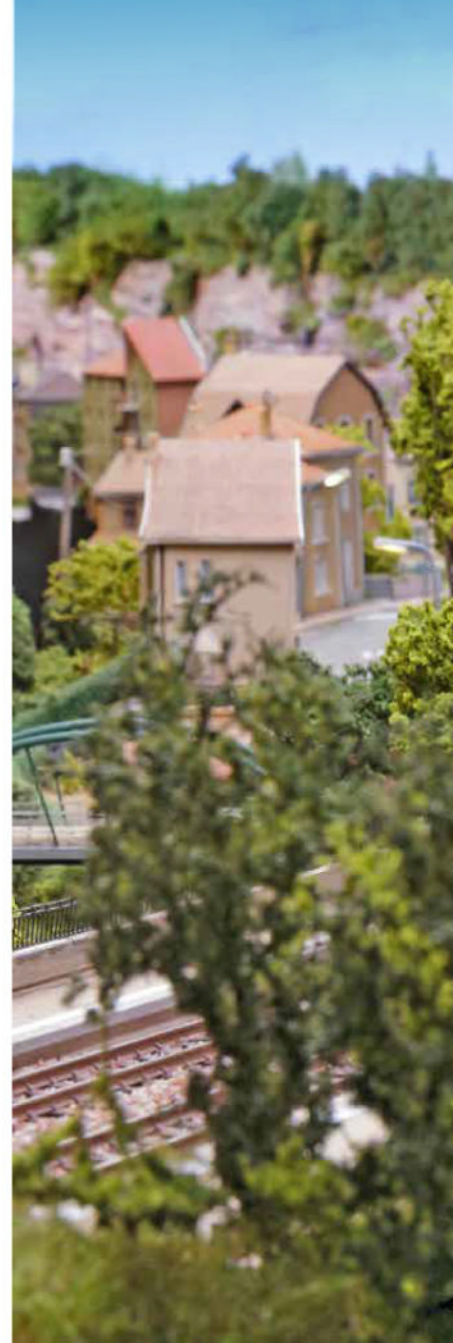
AP: Peux-tu nous expliquer comment tu reproduis fidèlement les bâtiments?

MS: Tous les bâtiments, sauf le BV, sont des constructions intégrales en carton et carte plastique. Pour retrouver les cotes, j'utilise beaucoup les outils proposés en ligne qui

permettent de mesurer les emprises au sol. Pour les façades, je me base sur des photos personnelles ou tout simplement sur les photos de Google street-view. Je déduis les hauteurs à partir de celle des portes et fenêtres. Pour reproduire les pierres des façades ou les tuiles, j'utilise des textures Redutex ou des plaques de carte plastique. Chaque fenêtre est découpée à la main, et les huisseries réalisées en profil Evergreen... Certaines fenêtres reçoivent des rideaux, d'autres sont fermées par des volets. Tous les bâtiments sont éclairés, et pour plus de réalisme, je module la valeur des résistances, ce qui modifie l'intensité lumineuse. Pour pouvoir intervenir en cas de pépin, toutes les toitures restent amovibles. Antennes, gouttières et cheminées sont faites en profilés Evergreen.

AP: L'ambiance nocturne est d'ailleurs un vrai plus. Peux-tu nous en dire davantage?

MS: Souvent sur nos réseaux, l'éclairage nocturne est oublié, alors qu'il peut donner une dimension supplémentaire vraiment sympathique. Alors, en plus de l'éclairage des maisons, j'ai donc reproduit l'éclairage public et éclairé les véhicules circulant sur le réseau en installant quatre LED CMS dans chacun d'eux : pas toujours simple car les véhicules sont parfois vraiment petits ! Je projette de faire des éclairages séquentiels à l'aide d'Arduino pour améliorer encore l'ambiance nocturne. Il faut aussi travailler



↑ Croisement en gare de L'Arbresle. La gare est installée dans une grande courbe et les quais se prolongent sur le viaduc.

↖ En juillet 1994, les heures sont comptées pour le chandelier d'origine PLM et le poste ancien. Le Rhône Océan Quimper - Genève brûle la gare au petit matin.

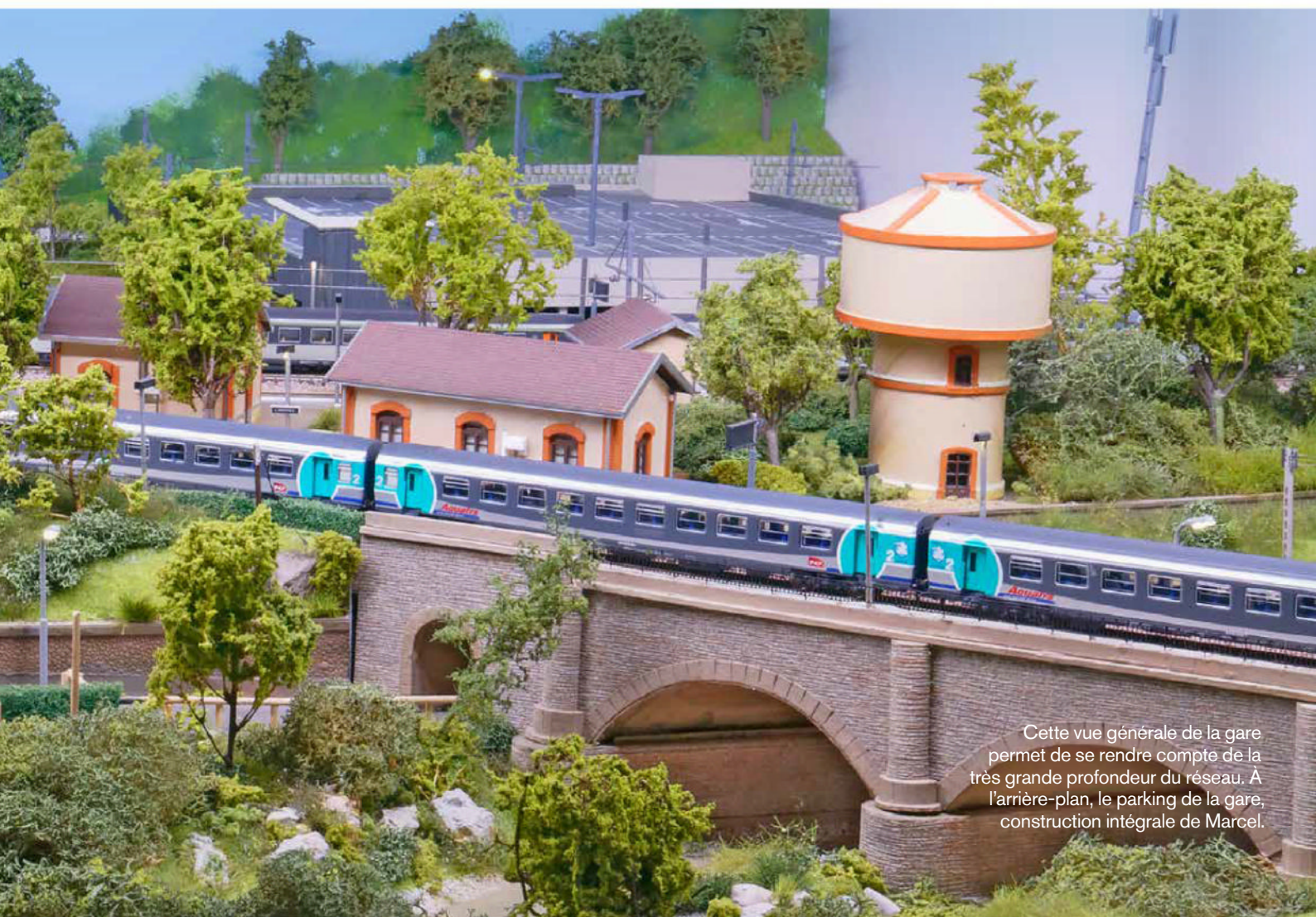
→
Sur le petit viaduc côté Roanne, une rame Aqualys tractée par une CC72000 s'apprête à entrer en gare.





Autre croisement
en gare de
L'Arbresle. Si le BV
est actuellement
reproduit à l'aide
d'éléments MKD,
l'abri de quai est
une construction
intégrale en
carton à l'échelle.
Il apparaît plus
massif que le BV!





Cette vue générale de la gare permet de se rendre compte de la très grande profondeur du réseau. À l'arrière-plan, le parking de la gare, construction intégrale de Marcel.

l'éclairage diurne du réseau. J'ai utilisé des rubans de LED qui permettent de modifier l'intensité lumineuse et la température de couleur. Il est donc possible de reproduire la lumière du petit matin, celle de midi ou celle du soir à l'aide d'une simple télécommande, et même de créer des séquences de lever ou coucher de soleil.

AP: Le BV est différent.

MS: C'est le premier bâtiment que j'ai construit, il y a plus de 20 ans. Je suis parti de trois kits MKD. J'étais très fier à l'époque puis je me suis rendu compte en le mettant en place qu'il était finalement 20% trop petit! Le refaire aux bonnes dimensions est bien sûr prévu, dès que le reste du réseau sera suffisamment avancé.

AP: Tu as également reproduit la caténaire. Comment as-tu fait?

MS: C'est une construction intégrale avec des profilés et du fil de laiton. C'est même

assez facile à construire à condition de se fabriquer des gabarits de soudure... Il suffit ensuite de préparer les pièces et de les placer dans le gabarit. La soudure devient facile, et construire des poteaux devient réalisable par tous avec un peu d'entraînement! Un bon outil rend les choses aisées.

AP: Aisées, tu es modeste...

MS: En plus du train, j'ai pratiqué d'autres formes de modélisme. J'ai monté de nombreuses maquettes plastique Heller avant de passer aux avions en balsa. On suit des plans pour découper des profilés de balsa pour fabriquer les ailes ou le corps de l'avion, puis on recouvre la surface de papier japon avec une colle qui le tend. Cela m'a appris à travailler le bois et à créer des structures légères et solides, technique que j'ai finalement reproduite dans les châssis de chaque partie du réseau. J'ai aussi fait des camions au 1/24. Dans un premier temps, j'ai monté classiquement les kits

VENEZ ADMIRER LA GARE DE L'ARBRESLE LES 2 ET 3 DÉCEMBRE

L'AMFL (Association des modélistes ferroviaires du lyonnais) organise une grande exposition à Pierre-Bénite (69) en décembre prochain, et *Loco-Revue* en est partenaire. Outre la présentation de réseaux dont L'Arbresle, trois concours sont organisés, richement dotés en récompenses. Pour plus d'infos et inscriptions, rendez-vous en ligne sur amfl.fr/expo23/concours. YB



MARCEL A MODULÉ
LA VALEUR DES
RÉSISTANCES POUR
PLUS DE RÉALISME.
TOUTES LES TOITURES
SONT AMOVIBLES,
CE QUI PERMET
D'INTERVENIR EN
CAS DE PROBLÈME.



You Tube

DES ASTUCES ET DES TUTOS!

N'HÉSITEZ PAS À VISITER LA CHAÎNE
YOUTUBE DE MARCEL SEGAL POUR
DÉCOUVRIR DES CIRCULATIONS
ET DE NOMBREUX TUTORIELS!



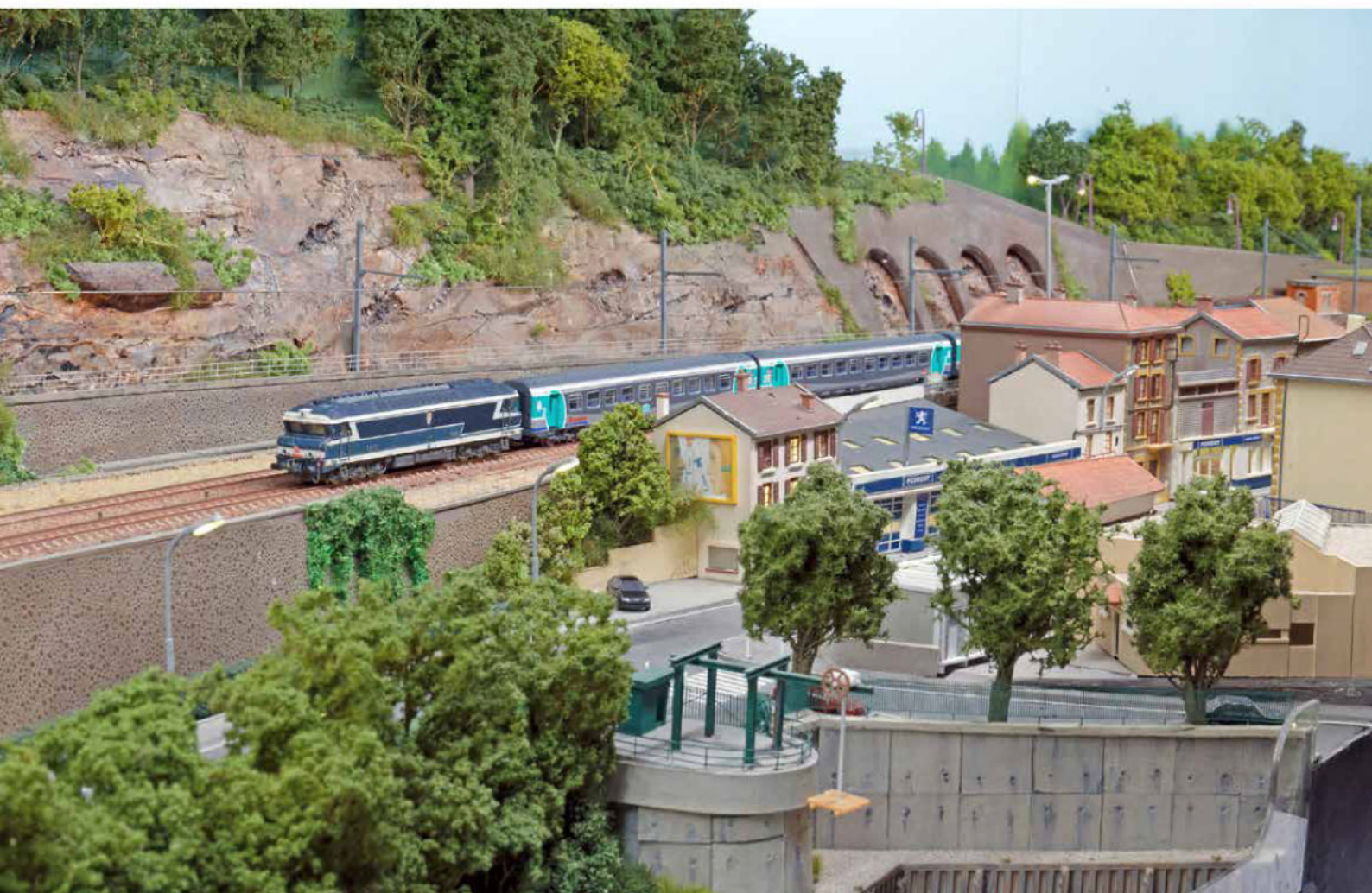
UNE FOIS LA NUIT TOMBÉE, LE RÉSEAU
S'ILLUMINE. TOUS LES VÉHICULES
SUR LA CHAUSSÉE ET TOUTES LES
MAISONS SONT ÉCLAIRÉS.



→
Le BV est un assemblage de trois kits MKD. Une belle réussite... Il n'est malheureusement pas à l'échelle et sera donc remplacé.

↓
La ville de L'Arbresle est soigneusement reproduite. Il ne manque que des personnages...





Une rame voyageurs traverse la gare et poursuit sa route vers Lyon. Les bâtiments du réseau sont en totalité des reproductions fidèles des maisons réelles.

du commerce, puis je me suis amusé à les customiser, apprenant ainsi de nombreuses autres techniques de peinture en particulier. Toutes ces expériences m'ont bien servi pour la construction du réseau!

AP: Peux-tu, pour finir, nous donner quelques conseils de jardinage?

MS: Bien sûr! Je commence par peindre les sols en vert à la peinture acrylique, puis j'utilise de la colle à bois mélangée à de la peinture verte. Je saupoudre d'abord du gros flochage, je poursuis avec du flochage plus petit et je termine avec les buissons ou les arbustes. À certains endroits, je n'hésite pas à faire pousser quelques plantes grimpantes. Les arbres sont placés en dernier, en allant des plus petits au plus gros.

AP: Grand merci, Marcel, pour toutes ces explications, et à très vite dans *Loco-Revue* car j'ai ouï dire que tu nous prépares de beaux articles... ■



© J.-P. FRANCON

LX 76528 Bourgogne assure une relation hors de son territoire: un TER Roanne - Lyon, de passage à L'Arbresle, le 16 avril 2007