

L'ANNEXE TRACTION

DE PETITVILLE-SUR-MER

Dès le début de la construction de sa gare terminus de Petitville-sur-Mer, décrite en détail dans notre dossier thématique n° 9, Olivier Taniou avait prévu d'intégrer une annexe traction pour accueillir les machines en escale. Suivons ses travaux.

Texte et illustrations: Olivier Taniou

*Au bord de
l'Atlantique*



LES VOIES DE L'ANNEXE TRACTION
DE PETITVILLE-SUR-MER SONT BIEN
REPLIES, L'ACTIVITÉ NE MANQUE
PAS ENTRE LES DIFFÉRENTS
ROULEMENTS ET LA GESTION DE
LA MAINTENANCE DES ENGIN.

HO

LE DÉPÔT EN BREF

- ÉCHELLE : H0 (1/87)
- TYPE : EXTENSION DE RÉSEAU FIXE
- EXPLOITATION : MANŒUVRES À BASSE VITESSE
- DIMENSIONS : 140 X 46 CM
- VOIE ET PONT TOURNANT : PECO CODE 75
- ÉPOQUE : 1955 À 1975, SELON LES SÉANCES DE JEU
- ALIMENTATION : NUMÉRIQUE (SYSTÈME ECOS DE ESU)
- MOTEURS D'AIGUILLAGES : TORTOISE ET COBALT
- HAUTEUR DU PLAN DE VOIE : 124 CM

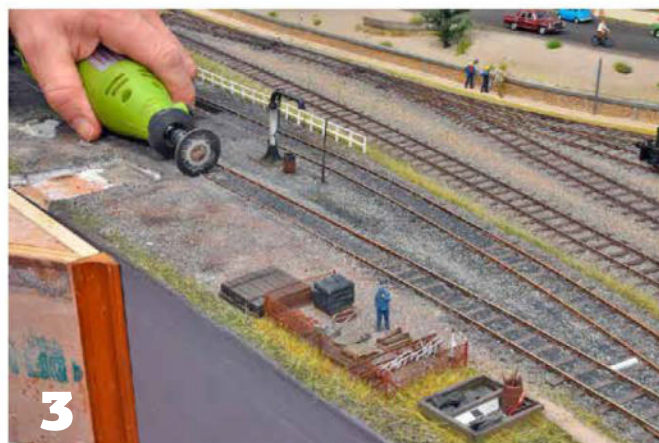


© DR, collection Fabrice Huet



1: Le dépôt de Mortagne-au-Perche, au début des années 1900.

2: Du contreplaqué de récupération sert à la construction du petit caisson.



3: Les voies sont tronçonnées, les coupons retirés.

4: Validation de la position de la future aiguille et de la fosse à recouper.



J'ai modifié deux fois la partie gauche du réseau gauche, pour cause de changement de local, avant qu'elle revête sa physionomie actuelle. Les premières versions comportaient deux longues voies en impasse pénétrant dans la remise. Lorsque j'ai découvert les photos du dépôt de Mortagne-au-Perche (**photo 1**), publiées par Fabrice Huet sur un site Internet, j'ai craqué. Les installations de Petitville-surmer devaient être modifiées et complétées en m'inspirant de ce site réel.

Les gros travaux

La menuiserie primitive, comprenez la zone de la remise, est sur le module d'entrée en gare du réseau. Je l'ai surélevée de 2 cm par

rapport aux voies principales. Un caisson de contreplaqué mesurant 80 x 22 cm, coupé en biais pour une meilleure intégration au réseau, constitue l'extension (**photo 2**). Ces dimensions sont suffisantes pour installer un petit pont tournant, un bâtiment administratif et un château d'eau. Ce caisson, boulonné, reste démontable, pour accéder au décor au fond du réseau. Lors des travaux de menuiserie, j'ai découpé la fosse du pont tournant, tronçonné la voie de gauche vers la remise (**photo 3**), et ajouté une aiguille donnant l'accès à la voie vers le pont tournant (**photo 4**). Parti dans la découpe, j'ai inséré une fosse à piquer, une ancienne fosse Jouef raccourcie et adaptée à cette voie qui en était dépourvue (**photo 5**). La fosse de ►►



5

5: Après découpe en trois éléments, collage de l'escalier sur l'élément de fosse conservé de 24 cm de long.

6: Le polystyrène recouvre le bois, différentes hauteurs de Dépron et carton rattrapent le niveau des rails.

7: Les rails sont posés, la fosse du pont secteur reste amovible pour le moment.

8: La remise de Craon (53) avant sa démolition. Notez l'état des portes et de la toiture !



► visite, sur la voie des diesels, est en carte plastique. Une plaque de polystyrène de 8 mm d'épaisseur recouvre le bois (niveau 0 pour le décor) et arrive au-dessus du rail (**photo 6**). J'ai découpé le polystyrène pour accueillir la voie jusqu'au pont tournant, ainsi que les petites voies extérieures. J'ai collé une semelle de Dépron sur le contreplaqué, en bleu sur les photos, puis collé les coupons de voie à la colle vinylique (**photo 7**) après avoir soudé des fils électriques sous les rails. De même, l'alimentation de la pointe de cœur de l'aiguillage est ressortie. J'ai mis en place un moteur Cobalt sous la structure, programmé avant sa pose. J'ai repiqué deux alimentations sur les feeders du réseau, l'un pour les rails et l'autre pour l'éclairage des bâtiments. Le polystyrène est poncé, pour ne pas avoir un sol parfaitement rectiligne, puis peint en marron. J'ai ballasté les voies avec des sables fins car dans un dépôt, on est loin du ballast de pleine ligne. La cour du foyer et les pistes sont traitées en sable rose clair. J'ai recouvert le bord de la clôture et les entrevoies de terre tamisée puis collé les flocages de différentes hauteurs et couleurs, en utilisant un applicateur électrostatique.

Bien abrité et bien hydraté

Je possédais la remise et le château d'eau bien avant la construction du réseau. C'est à Roger Authier, adhérent tout comme moi à l'AMFM, que je les dois. Il en a construit pour lui et pour moi (voir, à ce sujet, son annexe traction dans LR 793, un diorama fourmillant de détails). Les côtes sont relevées sur la remise de Craon, en Mayenne, peu de temps avant sa démolition (**photo 8**). C'est une construction en carton Plume recouverte





9

DES DÉPÔTS DEVENUS DES ANNEXES TRACTION

Au temps de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, bon nombre d'antennes terminus et gares de bifurcation sur les lignes secondaires étaient équipées d'un dépôt. Les machines de la compagnie de l'Ouest, affectées à ces lignes, bien souvent des machines à trois essieux type 021, 111, 120 et 030, par leur faible capacité à embarquer l'eau et le charbon, font escale dans ces dépôts. Rattachés à des dépôts plus importants lors du rachat par le réseau de l'État, ils vont devenir de simples annexes traction, avant leur fermeture quelques années après la création de la SNCF. Les remises encore existantes, visibles sur de nombreuses photos plus récentes, doivent leur survie pour avoir été vendues à des entreprises reliées au rail. On peut citer le cas des remises de Mayenne et Pré-en-Pail, transformées en usine de production d'engrais, celles d'Avranches, ou encore Craon, transformées en site de stockage pour des produits agricoles. Certaines encore, comme à Lamballe ou Sainte-Pazanne, sont toujours la propriété de la SNCF pour l'Infra.



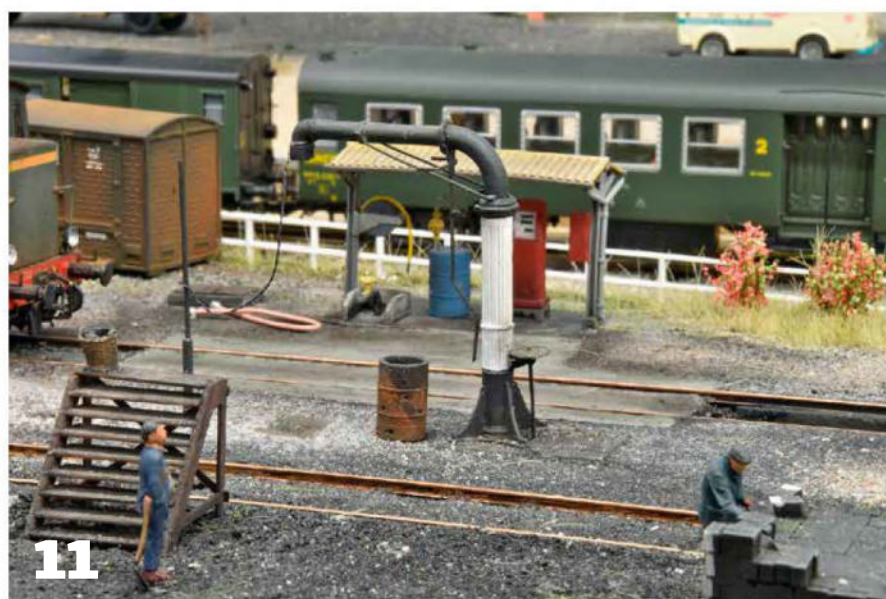
10

9: La remise à double voie, petit modèle, permet l'entretien et le levage de petites machines. Sur la voie de droite, dédiée à la traction thermique, l'Y9003 est en cours de levage.

10: Comme très souvent, le château d'eau n'est pas très éloigné des installations.

11: Entre les voies, la seule grue à eau de l'établissement (modèle Ouest Aiguillages & Accessoires)

de profilés Evergreen pour les chaînages en pierre. Les menuiseries sont également faites de profilés en plastique collés sur un plexiglas. La toiture est un moulage d'éléments de la halle à marchandise Jouef. C'était une méthode courante et longue, mais efficace, avant l'arrivée des textures adhésives: on brosse un papier aluminium sur la toiture pour estamper le dessin, il est retourné et enduit de colle vinylique en plusieurs couches avant d'être collé sur de la carte plastique épaisse (colle néoprène en aérosol). La voie de gauche de la remise reçoit les machines à vapeur, la voie de droite les engins diesels. L'outillage est donc très différent d'un côté à l'autre de l'atelier. J'ai agrémenté l'intérieur de nombreux accessoires issus d'impression 3D tirés du catalogue MJM (Marcel Jolly Modélisme) et quelques armoires Ferro modèles (**photo 9**). Mon Y 9003, construit en carte plastique il y a quelques années, est posé sur des chandelles, c'est sûr, il ne roulera plus ! Le château d'eau est en carton d'emballage tubulaire, de deux diamètres différents (**photo 10**). Les accessoires sont tous en profilés plastique. De la résine coulée imite l'eau en partie haute. Il alimente une grue hydraulique de type Ouest, à simple col, disposée entre les deux voies (**photo 11**). ►►



11



12

12: L'ossature du parc à charbon est constituée d'anciennes traverses fixées dans du profilé en H.

13: La station à carburant, simple mais suffisante.

14: Début du montage du bâtiment administratif.

15: Les cloisons renforcent le bâtiment. Un semblant d'aménagement est installé dans les pièces visibles depuis le bord du réseau.



13

À chacun son combustible

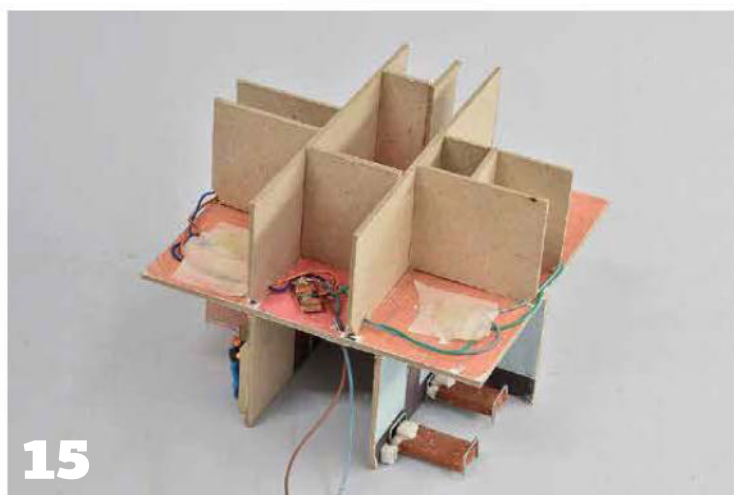
Ici, deux modes de traction se côtoient. Le parc à charbon est construit à partir de traverses en bois, provenant de chez Architecture & Passion, adapté à la place disponible entre la remise et les voies. J'ai inséré ces traverses, sur trois hauteurs, dans du profilé en H Evergreen (**photo 12**). J'ai. Un bloc de polystyrène sculpté et peint en noir est recouvert de charbon. J'utilise pour cela des boulets de charbon véritable que j'écrase au marteau dans un chiffon, puis tamisé en plusieurs granulométries. Le charbon se colle bien à la colle vinylique. J'ai complété l'installation d'accessoires artisanaux tel des paniers en laiton Weinert, une échelle de dépôt Architecture & Passion, une sauterelle SMD Production et un petit bloc de briquettes Artitec. La station à carburant, en impression 3D, est un kit de SMD Production (**photo 13**). J'ai ajouté, une vanne de remplissage et, à quelques centimètres, une trappe d'accès à la cuve, sensée être enterrée, très pratique pour justifier les scènes de dépotage.

Le bâtiment administratif

Sur la photo du dépôt de Mortagne-au-Perche, il y a ce bâtiment incontournable de la région Ouest. Bruno Moret m'a transmis un plan et c'est un copain, qui refait la gare de Carhaix en H0, qui avait besoin d'un tel édifice, qui



14



15

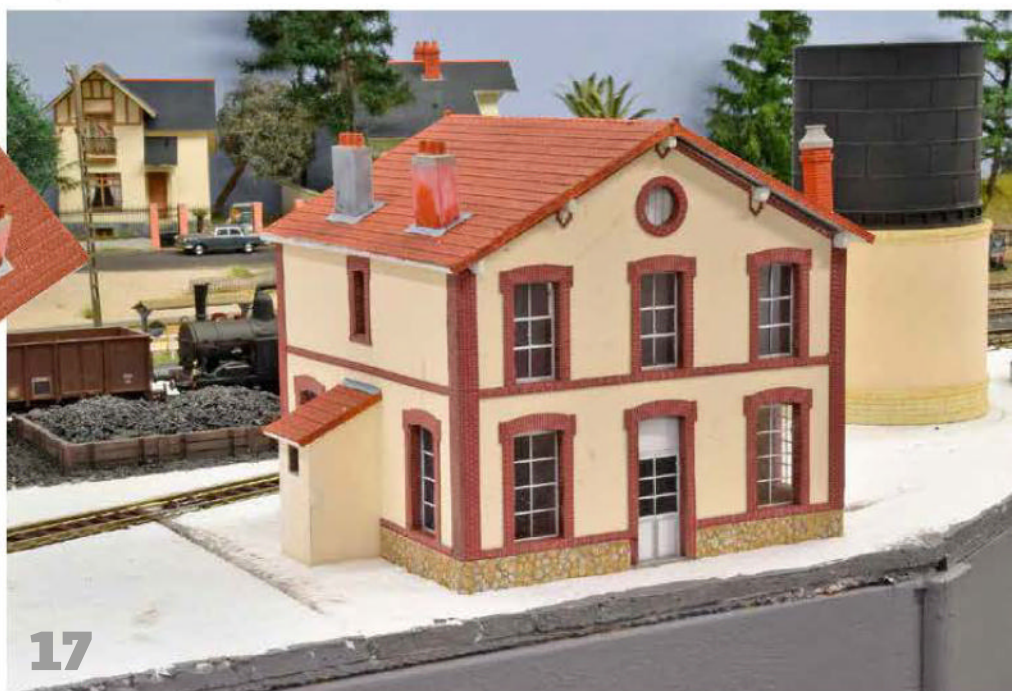


16: La toiture reste démontable. Une première épaisseur de carton supporte les tuiles. Puis une deuxième s'adapte à la maçonnerie.

17: Le bâtiment est imposant et a fière allure, mais il lui manque ici une patine.

18: La fosse du pont tournant est recouverte de sables en partie centrale, le rail de roulement et la fosse en béton sont peints à la peinture Humbrol.

J'ai dessiné et découpé avec une graveuse laser. En recoupant les informations entre le plan et les photos, j'ai pu assembler et aménager le bâtiment. Les façades sont recouvertes de peinture acrylique, appliquée avec un rouleau en mousse. J'ai ensuite collé les chaînages de briques à la colle vinylique. Sur la partie basse, et comme constaté sur les photos des bâtiments réels, j'ajoute une bande de texture adhésive Redutex en pierres irrégulières (**photo 14**), repeinte et patinée pour atténuer l'homogénéité du parement. Les menuiseries sont peintes en blanc et collées. Par la suite, j'ajoute les vitrages, puis des rideaux pour masquer certains intérieurs. Pas de volet, j'installe des persiennes, reste de kit Architecture & Passion. Le bâtiment étant au premier plan, j'ai aménagé les pièces visibles. Une dalle de plancher et des cloisons, en carton, sont collées dans le bâtiment en respectant le plan original. Au rez-de-chaussée, la partie de gauche est occupée par le dortoir, deux chambres dont les lits sont prêts (voir fiche pratique dans ce numéro). La partie de droite renferme le bureau du chef de dépôt et un magasin. À l'étage, j'ai sommairement aménagé le logement du chef de dépôt. Pour éclairer certaines pièces du rez-de-chaussée, j'ai inséré des platines d'éclairage à LED Distrimodel dans les planchers de l'étage (**photo 15**). Les fils descendent par le couloir, zone invisible, et sont reliés au feeder

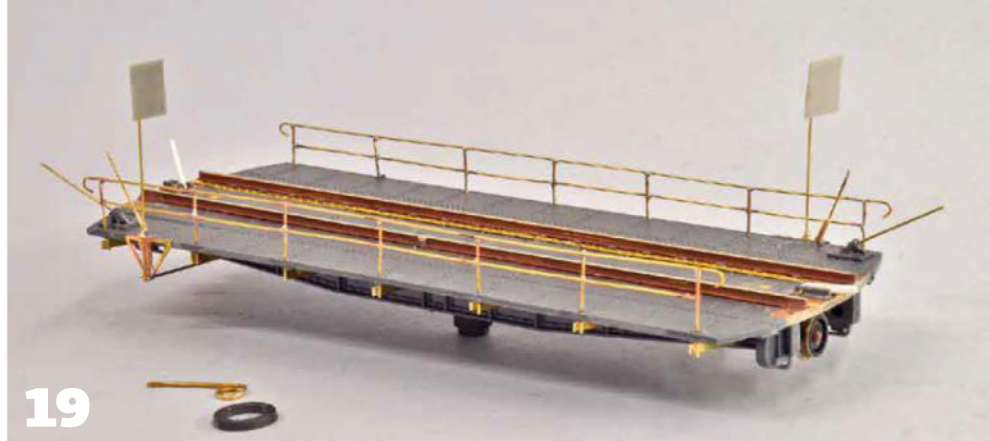


d'éclairage sous le module. La toiture est en carton épais recouvert de tuiles mécaniques Redutex (**photo 16**). J'ai disposé trois cheminées Apocopa, issues d'impression 3D. Enfin, je termine les travaux en appliquant une patine à base de terres à décor, au pinceau fin de haut en bas, qui ajoute du réalisme (**photo 18**).

Le pont tournant

J'ai suivi l'excellente idée et l'article d'Alexis Avril sur l'utilisation d'un pont tournant Peco en H0m pour le convertir à la voie normale (LR 873, disponible en vous abonnant aux archives). Son article est très clair, je ne peux

que vous conseiller de vous replonger dedans. Pour ma part, j'ai poussé plus loin les détails et la francisation en reprenant un ancien plan *Loco Revue* de pont tournant Ouest de 14 m. Dans un premier temps, j'ai peint en gris ciment la fosse du pont tournant, puis le rail couleur brun rouille. La fosse est ensuite recouverte, au centre, d'un mélange de sables teintés (**photo 18**). Sur le pont, j'ai masqué les trous des pièces supportant le rail de 12 mm d'écartement, par une bande de laiton rivetée. Une locomotive en H0 est plus lourde qu'une machine en H0m et le roulement du pont, par un simple frottement plastique sur plastique des roues fixes ►►



19



20

19: Le pont tournant avant sa mise en peinture, on est loin du Peco d'origine. La rondelle et la goupille bloquent le pont dans la fosse.

20: Depuis l'arrivée des locotracteurs, le pont tournant est moins utilisé, mais selon les besoins, comme ici pour retourner la 3-141 TB 402, il reste actif.



PETITVILLE-SUR-MER EN DOSSIER THÉMATIQUE

Le neuvième numéro des Dossiers Thématiques, qui sent bon l'air marin, est consacré à la gare de Petitville-sur-Mer. Retrouvez la présentation de terminus balnéaires en réalité, puis plongez dans la description complète du réseau, des anecdotes des habitants, mais aussi des constructions de bâtiments, d'accessoires, des modifications de matériel roulant, le tout dans une ambiance Ouest de la France. Un ouvrage à emporter en vacances cet été et à lire tranquillement sous le parasol!



► moulées, est très mauvais. J'ai donc ajouté des roues ferroviaires en utilisant deux essieux et le support d'un bogie d'autorail Bugatti Jouef, que l'on m'a donné, vissé sous le pont (des roues en H0e peuvent également convenir). Le tablier étant élargi, j'ai collé des éléments de marquise de gare en laiton, sous le tablier. Les garde-corps, en plastique, sont remplacés par du fil de laiton soudé (**photo 19**). Le système de blocage et la poignée d'entraînement sont simplement évoqués en fil de laiton de 0,4 mm de diamètre. À l'Ouest, les ponts tournants de 14 m sont tournés à la force des bras, pas de manivelle ou de motorisation ! Deux carrés violet, avec cibles MKD, sont installés de part et d'autre du pont. Le système d'alignement des voies d'entrée/sortie du pont est fonctionnel (**photo 20**). C'est un profilé Evergreen carré de 0,5 mm qui s'insère dans un profilé en U fixe entre les rails sur la cuve du pont.

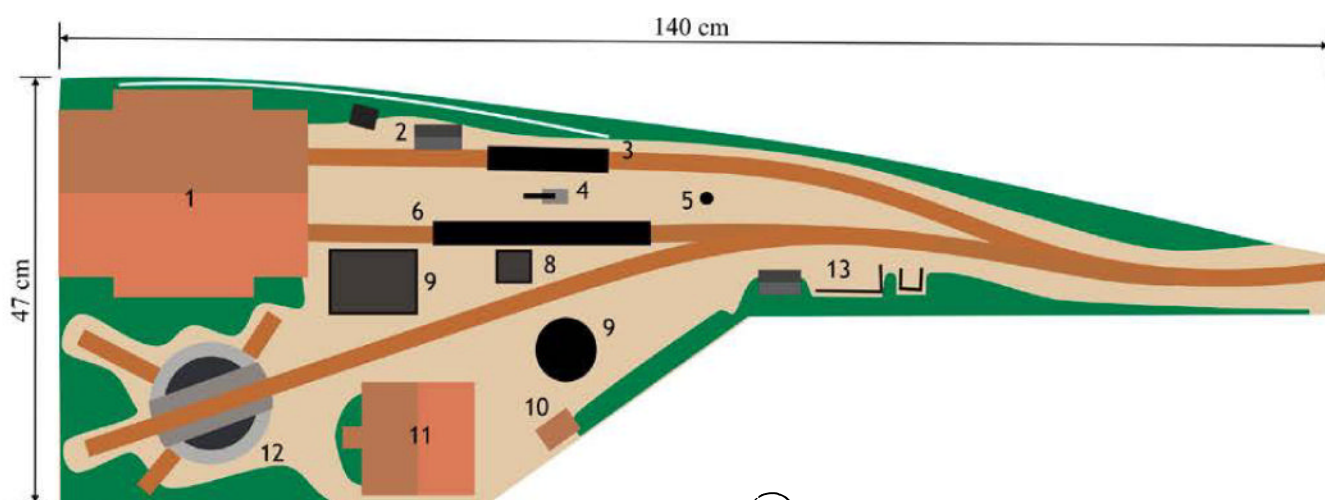


FIGURE 1.
Plan de l'annexe traction
de Pettiville-sur-Mer

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1 : remise à 2 voies | 7 : tas de briquettes |
| 2 : station à carburant | 8 : parc à charbon |
| 3 : fosse de visite | 9 : château d'eau |
| 4 : grue hydraulique | 10 : parc à vélos |
| 5 : pylône d'éclairage | 11 : foyer des roulants |
| 6 : fosse à piquer le feu | 12 : pont tournant |
| | 13 : parc de la voie |



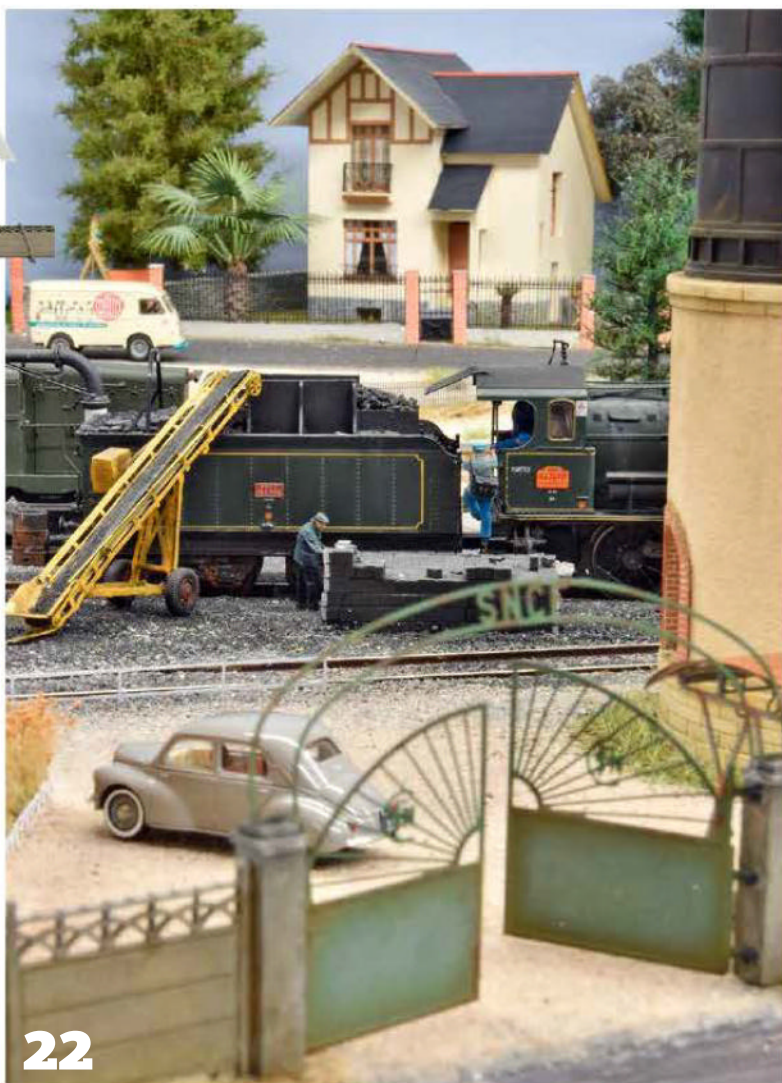
21

21 : Après assemblage à la colle vinylique, peinture de la clôture, puis application d'un lavis de noir, première étape de la patine.

22 : Le portail d'accès à l'annexe.

Le détail, c'est la vie

Pour identifier ce qui apporte le réalisme à un réseau, il est important de fouiller dans les livres, scruter les photos d'époque. Le dépôt est ceinturé de clôture en béton, issue de la gravure laser (**photo 21**). L'accès à la cour se fait par un petit portail de dépôt Haxo Modèle (**photo 22**). Du même fabricant, j'ai choisi un parc à vélos pour sa finesse. Entre les voies, j'ai installé une lance à haute pression et son support, faits de morceaux de fil de laiton et de gaine de fil électrique ►►



22



23: Exemple de détail typique des dépôts: une lance à haute pression.

24: Le long de la remise, des pièces au rebus stockées avant un prochain enlèvement.

25: La 140 C 362 (modèle Jouef/Hornby modifié) a besoin d'un complément d'eau et de charbon.

» (photo 23). Le dépôt dispose aussi d'un mât d'éclairage en béton d'où deux lampes éclairent les voies. Un écriteau indiquant la voie vapeur et la voie Diesel. Ce panneau s'inspire de celui de Granville indiquant la voie pour les locomotives et la voie pour les autorails (photo 23). Le long de la remise, côté pont tournant, de nombreuses pièces hors d'usage sont entreposées dans les hautes herbes. On y distingue des caisses à eau de 030 TB et 040 TA, diverses tôles, des cheminées (photo 24)... Nul doute que tout cela sera prochainement évacué dans un wagon tombereau.

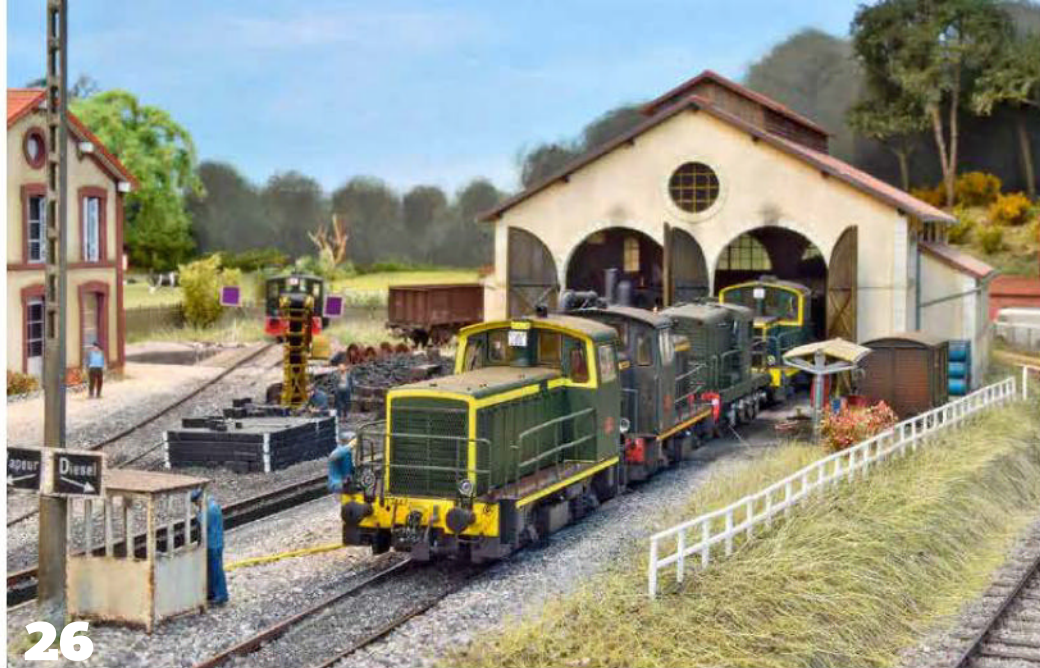
Et maintenant, jouons

L'annexe traction de Petitville-sur-Mer n'est pas qu'un écran pour présenter les locomotives, elle a également son rôle à jouer. La gare étant un terminus, toutes les voies ne permettent pas la remise en tête de rame de la motrice. Les locomotives à vapeur ou locotracteurs viennent atteler la rame pour lui changer de voie et libérer la locomotive de ligne, qui vient se replacer en tête du train, prêt au prochain départ. Il n'est pas rare de voir certaines 140 C, dont



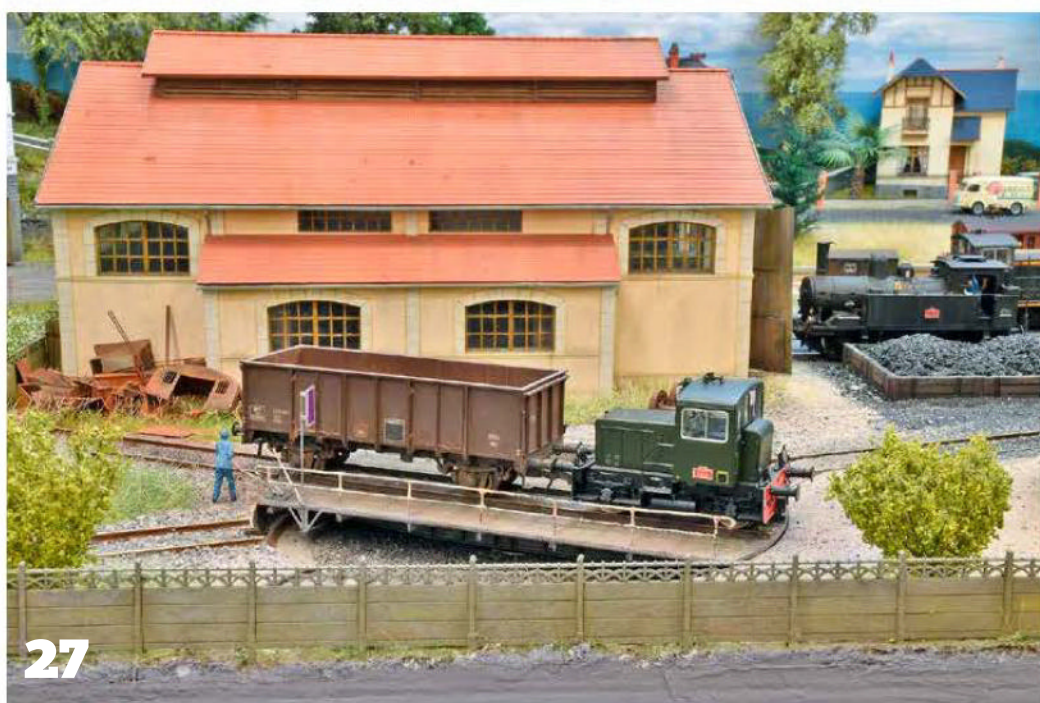
ce sont les dernières circulations, venir faire un appoint en charbon (photo 25). Les 140 C ne passent pas le pont tournant, trop court, c'est pour cela que la plupart d'entre-elles sont équipées d'écran sur le tender, permettant une circulation, tender en avant, en ligne. Leur vitesse est dans ces cas limitée à 50 km/h. Les engins affectés à cet établissement manœuvrent les wagons sur les voies de débord ou vers les EP. Petitville-sur-Mer dispose de trois locomoteurs qui partent en ligne avec des omnibus, des MV, ou encore des courts trains de messagerie (photo 26). Il reste également des engins en réserve, en cas de panne, d'autres sont en maintenance. Je n'entrerai pas plus dans la description, car toutes ces circulations sont expliquées en détail dans le Dossier

Thématique n°9. L'annexe reçoit épisodiquement un wagon tombereau de charbon, qui peut être manœuvré, une fois vide, vers les voies adjacentes du pont tournant pour être chargé de ferraille (photo 27). Un wagon couvert, chargé d'accessoires pour l'atelier, est immobilisé dans la remise. Enfin un wagon citerne à bogies assure l'approvisionnement de la cuve à combustible enterrée (photo 28). À son retour à l'annexe, pour rentrer, le mécanicien aborde un panneau D, pour dépôt, et Arrêt. Il a à sa disposition un téléphone pour s'annoncer. Les deux aiguilles sont manœuvrées à pied d'œuvre pour se diriger vers la bonne voie et arrêter la machine pour la fin du service. Bien que de très petite taille, une annexe traction offre d'importantes possibilités de jeu. ■



26

26: Alignement de locotracteurs avant la prise de service, sur la voie diesel.



27

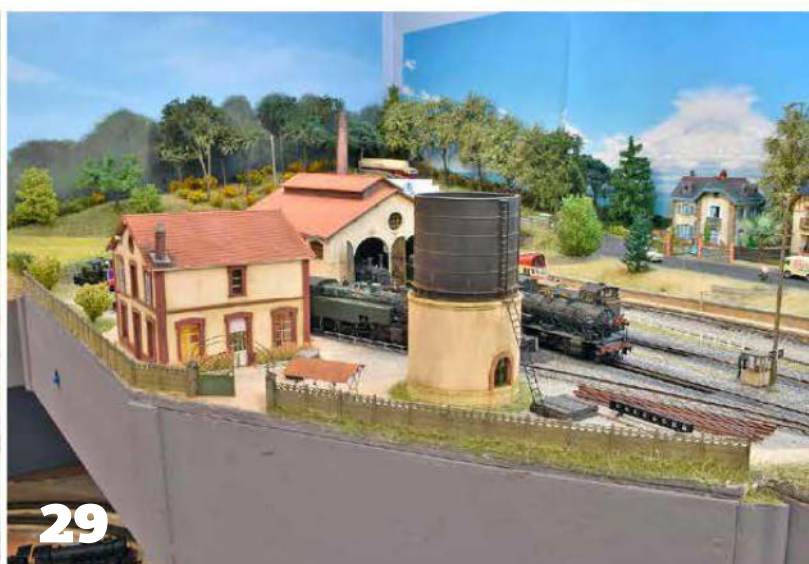
27: Un wagon tombereau, vidé de son charbon, est refoulé vers le parc à ferraille pour un nouveau chargement.

28: Scène de dépotage d'un wagon citerne vers la cuve enterrée.

29: L'ensemble de l'extension de l'annexe traction. À comparer avec la photo 2!



28



29



Retrouvez-les en test
dans Loco-Revue n°931 !

799€
Analogique

Club Abonnés :
775,03 €

990€
DCC

Club Abonnés :
960,30 €

UN AUTORAIL MYTHIQUE, EN ZÉRO !



Autorail XBD 3879 (Dépôt Bordeaux), SNCF, ép. IV
Analogique : réf. CH380004



Modèle à peindre !
Autorail XBD 3800 Non peint, SNCF, ép. IV
Analogique : réf. CH380005



Autorail X 3868 (Dépôt de Douai), SNCF, ép. III
Analogique : réf. CH380002
DCC : réf. CH380002D



Autorail XBD 3806 (Dépôt Nantes), SNCF, ép. III-IV
Analogique : réf. CH380003
DCC : réf. CH380003D



Autorail X 3832 (Dépôt Lyon Vaise), SNCF, ép. III
Analogique : réf. CH380001
DCC : réf. CH380001D



NOUVEAUTÉS WAGONS



Wagon porte-conteneurs à bogies Sgss Novatrans avec 2 conteneurs « Spedirail », ép. V, SNCF
Réf. HJ6303

61,90€ Club Abonnés : 60,04 €



Wagon à parois coulissantes à bogies type Habis « FRET », ép. V, SNCF
Réf. HJ6301

45,90€ Club Abonnés : 44,52 €



Wagon couvert à 2 essieux type Us (ex G4) «V», ép. IV, SNCF
Réf. HJ6311

36,90€ Club Abonnés : 35,79 €



NOUVEAUTÉS VOITURES ET WAGONS



Coffret de 4 voitures du train «Arlberg-Express», ép. IV, SNCF Réf. RO6200080

254,90€ Club Abonnés : 247,26 €



Coffret de 2 wagons à bâche coulissante à 4 essieux, type Riilns de la SNCF, ép. IV-V
Réf. RO6600161

94,90€

Club Abonnés : 92,06 €



MOTEURS D'AIGUILLE FACILES À INSTALLER ET PERFORMANTS



Moteur MP1
Réf. MP01

14,80€

Club Abonnés :
14,06 €



Moteur d'aiguille MP4
Réf. MP04

17,50€

Club Abonnés :
16,62 €



Moteur MP8
Réf. MP08

20,90€

Club Abonnés :
19,86 €



Moteur MP10
Réf. MP10

24€

Club Abonnés :
22,80 €



Moteur d'aiguille DP4 avec décodeur DCC
Réf. MP04DCC

22,80€ Club Abonnés :
21,66€



Moteur d'aiguille DP10 avec décodeur DCC
Réf. MP10DCC

22,50€ Club Abonnés :
21,38€

Avec décodeur numérique :
pour le commander directement
et très simplement depuis votre
centrale numérique !

Extrait de notre catalogue, retrouvez les plus grandes marques sur www.lrmodelisme.com