

LA FLÈCHE D'ARGENT

*De la réalité
aux modèles REE*

La RGP1 de REE en livrée orange et gris métal présente bien des différences avec la version TEE : suppression des feux d'angles supérieurs, disparition de la cuisine...



© Y. Baude

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE
- Échelle : H0 (1/87)
- Numérotation : X 2726
+ XR 7764 (Metz)
- Prix : 360 euros environ
(analogique, réf. MB-261)
- Rayon minimal d'inscription
en courbe : 420 mm environ
- Fabrication : métal (châssis)
et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant : toutes les roues
- Transmission : vis sans fin
et engrenages
- Essieux moteurs : 4 de la motrice
(2 roues bandagées)
- Équipement trois rails : non
- Normes de roulement : NEM
- Éclairage : oui (feux, aménagement
intérieur et cabines par LED)
- Fiches numériques : PluX22
(motrice) et PluX16 (remorque)
- Poids : 251 g (motrice)
+ 147 g (remorque)

Après le modèle en N, REE nous propose une version inédite de sa RGP en H0, dans une belle robe orange et gris métal, qui conviendra à merveille pour évoquer la Flèche d'Argent des années 70. L'occasion de revenir sur ce prestigieux service. Texte : Denis Gamard

Les meilleures relations Paris – Londres ont longtemps été, d'une part le train de nuit direct Night Ferry, sans rupture de charge, les voitures lits CIWL embarquant dans un ferry entre Dunkerque et Douvres et, d'autre part, la Flèche d'Or », train de jour de luxe entre les deux guerres mondiales, avec voitures pullman de Paris à Calais, bateau de Calais à Douvres, puis train pullman anglais de Douvres à Londres, devenu sur sa partie française un train rapide après la seconde guerre mondiale.

productions de la marque: remarquable et la flèche est d'une très grande finesse. Elle est constituée de plusieurs pièces mais les ajustages sont parfaits et placés de manière judicieuse pour être les plus discrets possible. L'ensemble mérite une soigneuse patine, le godet en particulier.

TROIS GÉNÉRATIONS DE MATÉRIEL

La SNCF complète l'offre ferroviaire classique via les ports de la Manche en créant, en 1956, un service qui traverse la ►►



En août 1979, deux rames RGP1 assurent la correspondance du Handley Page Dart Herald en liaison avec Londres.

© M. Costes

►► Manche... en avion. Cette offre originale conserve l'atout du train : une liaison centre à centre. Cette liaison combine en effet un train partant de Paris Nord pour l'aéroport d'Etaples-Le Touquet, puis un avion de tourisme du Touquet à Londres Gatwick ou Manston, avec enfin une liaison par car dans un premier temps, puis ferroviaire vers Londres Victoria. Inaugurée en 1956 avec un autorail de Dietrich, en 1957, c'est l'autorail prototype inox X 2051 qui prend le relais et cette liaison est alors baptisée Flèche d'Argent, en référence au train rapide Flèche d'Or, et à la couleur de l'engin utilisé (modèle reproduit en HO par AMF87). En 1963, les autorails X 4500 « caravelles »

prennent le relais. Enfin, en 1972, elles sont remplacées par les premières RGP sortant de rénovation en livrée orange turbotrain et gris métal (les X 2724, 2729, 2733, 2734 et 2736 affectés à Longueau, puis La Plaine à partir de 1974), avec des remorques dotées de bar (net progrès par rapport à la spartiate « caravelle »).

UNE CORRESPONDANCE SUR LE TARMAC

D'année en année le temps de parcours est amélioré. Au début, il y a transbordement par car de la gare d'Etaples à l'aéroport du Touquet (5 kilomètres). En 1963, un embranchement direct est construit vers

l'aéroport du Touquet où un quai est établi au pied de l'aérogare. Enfin, en 1971, la voie arrive directement sur le tarmac pour une correspondance optimisée. Si au début le service quotidien est saisonnier et s'effectue en plus de 5 heures, il devient quotidien en 1963 et, dans les années 1970, le trajet optimisé ne prend plus que 4 heures avec, à son apogée, jusqu'à trois fréquences quotidiennes. Mais le développement d'une nouvelle combinaison train + aéroglisseur via Boulogne (d'abord en caravelles puis dans les modernes et rapides turbotrain RTG) concurrence la Flèche d'Argent, qui disparaît en septembre 1980. ►►

Le Touquet-aéroport, en H0 comme en N

Jean-Paul Guimbert, concepteur de Régions & Compagnies, qui voulait reproduire la gare Le Touquet-aéroport a, selon ses habitudes, fait en sorte de proposer les installations au 1/87 comme au 1/160, sous la forme d'un semi-kit reprenant tous les éléments essentiels : le quai, l'abri de quai et la guérite, mais aussi divers équipements d'aéroport, tels que les échelles d'accès aux avions et les chariots chargeurs de batteries (appelés GPU « Ground Power Units »). Par ailleurs des planches imprimées, évitent d'avoir à peindre le sol et les bandes jaunes de sécurité. Trois types principaux d'avion assuraient le service La Flèche d'Argent. Le BAC 111 aux couleurs de British Caledonian n'existe pas à une échelle proche du H0, mais un modèle Airfix au 1/144 (réf. 03178) est idéal. Le Dart Herald aux couleurs de British Island Airways existe bien au 1/72 (donc à une

échelle proche du H0), sous les bonnes couleurs BIA, produite par Novo (réf. 363), mais il semble très difficile à trouver sur Internet. Là encore, les Nistes ont de la chance, car il est assez facile de trouver sur Internet une reproduction au 1/144 de cet avion, aux bonnes couleurs BIA, produite par Easter Express (réf. 144125).

Enfin, le Bristol Mk 32 Superfreighter aux couleurs Compagnie Air Transport a beaucoup fréquenté Le Touquet. Leur silhouette « old timer » est très séduisante et ce sont quand même des avions ayant un temps appartenu à la SNCF (via sa filiale CAT). Il existe une maquette Airfix (réf. 582 ou 05002) au 1/72 de cet avion, qu'on peut trouver sur Internet, parfois aux couleurs de



la Compagnie Air Transport (CAT). A noter que la maquette permet de représenter l'avion ouvert par l'avant, avec chargement (maxi trois ou quatre) de voitures de tourisme. A l'échelle 1/144 (donc pour les Nistes), il existe une reproduction proposée par F-RSIN (réf. FRP 4106).

Yann Baude d'après Jean-Paul Guimbert



A l'époque où le raccordement vers l'aéroport n'existe pas encore, le premier service de la Flèche d'Argent fait appel à l'autorail Budd X 2051, ici en gare d'Etaples.

© DR, coll. French Society



A partir de 1971, grâce au prolongement de la voie sur le tarmac, les voyageurs arrivent directement au pied des avions.

© G. Dauvet

POUR LA FLÈCHE D'ARGENT : LA RGP1 REE

Peu de temps après sa RGP TEE (voir notre dernier numéro), REE a produit une RGP1 en livrée orange et gris métal qui conviendra tout à fait à notre reproduction de la Flèche d'argent, si on fait abstraction de la numérotation et du dépôt d'attache (Metz). Par rapport à la version TEE, le fabricant a bien reproduit les détails propres à l'autorail révisé à partir de 1972 : suppression des bandes d'enjoliveurs en aluminium, des feux d'angles et du troisième feu frontal, déclassement en seconde classe, sièges de seconde couleur texoid... Bien entendu, le compartiment cuisine a aussi disparu, mais pour le reste, on retrouve les excellentes caractéristiques du modèle précédent. On regrettera toutefois l'orange un peu vif, mais identique à celui déjà appliqué sur la RGP2. Nous avons cette fois testé le modèle analogique et le petit bogie

moteur se comporte également très bien sous le courant délivré par un transfo classique ; conçu pour être plutôt piloté par l'électronique du décodeur, il grogne

un peu à basse vitesse, mais roule très doucement dès que la tension dépasse 3 V, et emmène sans aucun souci la RGP1 à vitesse réaliste sous 14 V. ■



Le 21 avril 1979, la RGP1 assurant la Flèche d'Argent vers Paris traverse la gare d'Amiens-Saint-Roch. Notons que la remorque a reçu un gris ciment, la motrice étant encore dotée du gris métal !

© P. Liévin