

LES WAGONS ISOTHERMES

EX-PRIMEURS PLM REE

La Première Guerre mondiale entraîne la transformation de 500 wagons à primeurs PLM en wagons isothermes pour les besoins du ravitaillement du front. REE nous propose ces wagons originaux en H0, pour les amateurs des époques II et III.

Texte et photos : Aurélien Prévot



La **référence WB 763** comprend deux wagons isothermes en livrée rouge sidéros de la SFTEF, une société créée après la Première Guerre mondiale.

LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant : REE-Modèles (<ree-modeles.com>)
- Échelle : H0 (1/87)
- Références : WB 763 à 770
- Prix : 42,50 euros à l'unité, et 85 euros le set de deux wagons
- Fabrication : châssis, caisse et détaillage en plastique injecté
- Norme de roulement : NEM
- Attelage : boîtiers NEM 362 à élongation
- Époque : II-III
- Masse : 46 g
- Longueur : 10 cm

Lors de la Première Guerre mondiale, l'armée souhaite améliorer le transport de la viande. En 1870, les bêtes avaient en effet été transportées vivantes puis abattues au plus près de la zone des combats. Cette solution ne présentait que des inconvénients : les animaux étaient épuisés après les longs parcours (d'où une perte de leur potentiel nutritif) et l'abattage s'effectuait dans une hygiène douteuse... Pour éviter ces inconvénients, la solution est d'abattre les bêtes dans leur région d'origine, de congeler la viande puis de transporter celle-ci dans des wagons réfrigérants

ou isothermes. Une réponse qui permet également d'importer de la viande congelée de l'étranger. Reste à trouver les wagons. Le choix se porte sur les couverts à primeurs à doubles parois construits pour le PO et le PLM. 500 couverts à primeurs PLM de 9 et 10 t sont ainsi transformés.

QUELQUES DÉCENNIES D'UTILISATION

La double paroi permet une meilleure isolation et garantit une relative fraîcheur à l'intérieur du wagon. Le Ministère de la Guerre fait cependant poser sur les parois intérieures, le plancher et le pavillon, deux

Suivant les versions, des **trappes**
(de différents modèles) font
leur apparition en toiture.



couches de papier hydrofuge, recouvertes ensuite par des panneaux de liège ou de tourbe tassée pour une épaisseur de 15 cm. L'ensemble est enfin protégé par une paroi en frise de sapin. Pour permettre la circulation de l'air sous le chargement, le plancher est recouvert d'un caillebotis. Sur les côtés, en partie haute, deux ouvertures carrées permettent l'insufflation de l'air froid. Les portes roulantes sont conservées, mais de nouvelles portes battantes à double paroi sont installées derrière elles. Certains wagons reçoivent des trappes en toiture. Les wagons de type « guerre » ainsi transformés sont normalement repeints en blanc mais des contre-exemples existent. Après la guerre, le PLM conserve ces wagons isothermes et les repeint en rouge sidéros. Ils sont renumérotés et loués à la Société Française de Transports et Entrepôts frigorifiques (SFTEF) créée pour l'occasion. Ces wagons connaissent la SNCF mais sont radiés peu après la Seconde Guerre mondiale, les Standard sortant de construction étant nettement plus performants.

DES MODÈLES EXEMPLAIRES

REE a logiquement adapté son wagon à primeurs PLM de type I, très réussi. On retrouve donc toutes les qualités du modèle : roulement excellent (malgré l'absence de paliers d'essieux en laiton),



REE propose **quelques versions SNCF** de wagons loués à la Société des Abattoirs Industriels du Centre à Clamecy. Ces wagons ont eu une existence éphémère au sein de l'entreprise nationale.

tampons à ressorts, grande finesse de gravure, nombreuses pièces de détail (comme les porte-lanternes). Les principales modifications étant opérées en réalité à l'intérieur du wagon, elles sont bien entendu totalement invisibles. REE a cependant fait attention à rendre impossible la vision à travers les anciennes grilles d'aération supérieures condamnées de fait par l'importante isolation ajoutée. Sur plusieurs références, l'une des grilles est remplacée par un volet en bois pour l'insufflation d'air froid. En toiture, suivant les wagons, le fabricant a bien pensé à reproduire les trappes permettant la pré-réfrigération

(tous les wagons n'en sont pas équipés). Celles-ci sont de formes variées et installées à différents emplacements. Les inscriptions sont toutes très fines avec une mention spéciale pour celles ombrées de rouge. Ces wagons ont circulé partout en France et à l'étranger à partir des gares des réseaux PLM, Nord, Est et AL : ils sont donc indispensables pour tout amateur des époques II et III. Il ne manque finalement que des wagons immatriculés à la Compagnie du Nord. En effet, des primeurs PLM ont rejoint le Nord après la Première Guerre mondiale suite à la participation de ce réseau à la SFTEF. Pour une prochaine série? ■