

Souvenirs
d'enfance : Xavier
a reproduit le
mur en béton
qui l'empêchait
d'admirer
pleinement les
locomotives
à vapeur.



Retour à Normanville

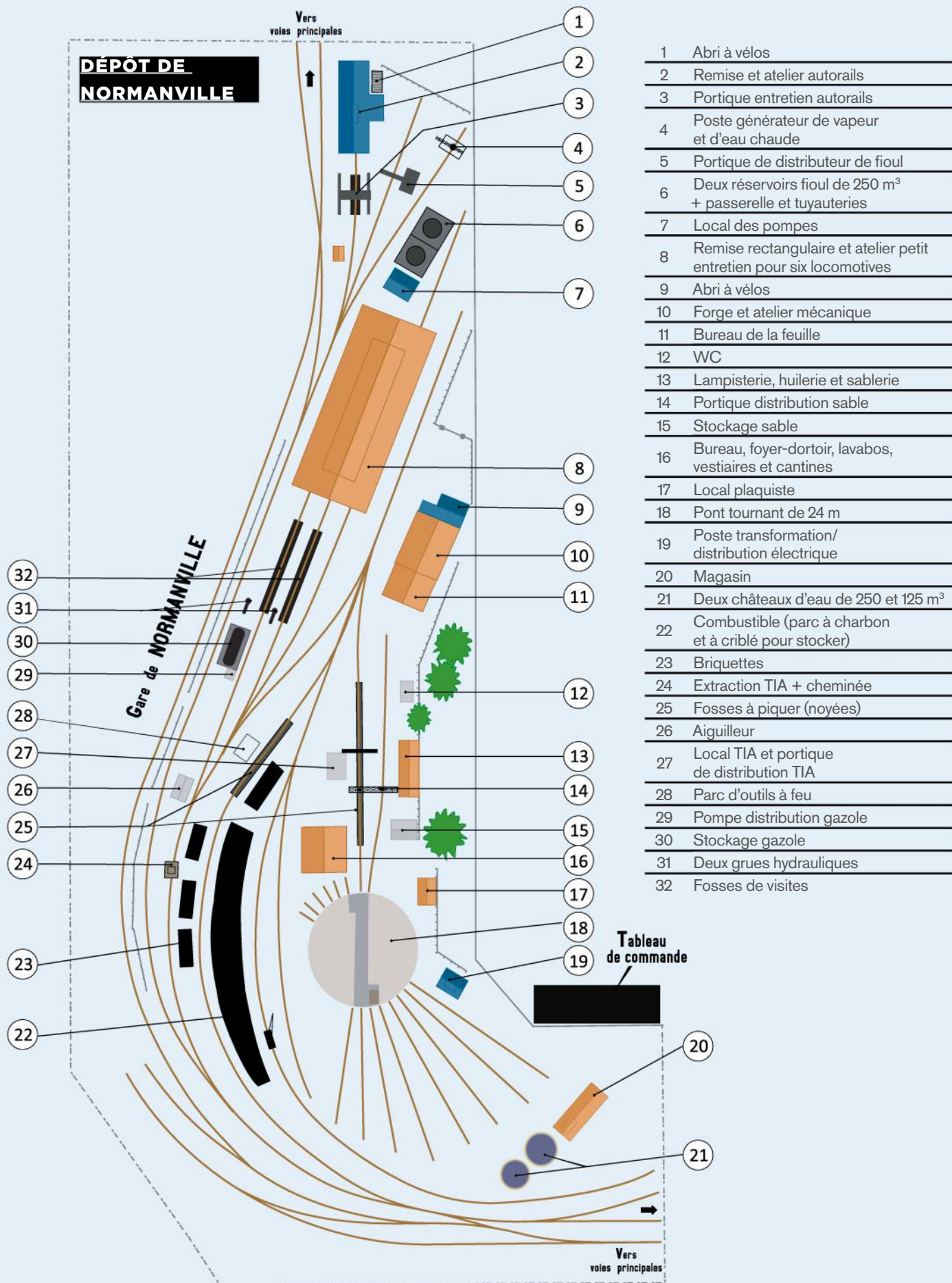
DÉCOUVRONS LE DÉPÔT

Après notre visite à Normanville (LR 900), retrouvons la Normandie, cette fois pour visiter le grand dépôt vapeur de la ville, imaginé par Xavier Jacquet. Une excellente occasion pour qu'un jeune passionné, Olivier Taniou, découvre les arcanes du temple de la vapeur.

*Texte : Olivier Taniou et Xavier Jacquet
Photos : Olivier Taniou et Yann Baude*

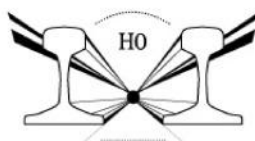
Cette belle Pacific d'origine
Etat somnole devant la remise.







La remise à autorails, en marge du dépôt, a été calquée elle aussi sur une installation réelle.



Olivier Taniou: Je suis devant la gare de Normanville et je vois, de l'autre côté des voies, un grand dépôt de locomotives. Bien pensés, le dépôt et son TCO dédié sont accessibles par l'intérieur du réseau. Il est joliment inclus dans le réseau, les voies ne sont pas parallèles au bord du réseau, mais placées de biais. Il y a un beau mélange de sites réels, je vois ici une grue et un parc à charbon, là un système de distribution de combustible pour les 141-R au fioul, ce dépôt est très complexe. Peux-tu nous expliquer la fonction des différents éléments et nous indiquer où tu as trouvé les sources d'inspiration ?

Xavier Jacquet: Le dépôt de Normanville ne s'est pas fait en un jour. Nous sommes loin du projet initial dont un dessin à la plume avait illustré le sommaire du tome 2 de l'ouvrage « Le tracé du réseau » édité par LR en 1985. Ce premier dépôt n'a pas survécu au déménagement. Comme je te l'ai déjà expliqué, ayant plus

de place, j'avais la possibilité de reconstruire une gare et un dépôt plus importants et observables depuis trois côtés. Comme pour le premier projet, je me suis inspiré du dépôt mixte de Lisieux. Ce dernier était parfaitement visible depuis les quais de la gare, juste séparé des voies de cette dernière par une longue clôture à deux lisses en béton peintes en blanc. Pour le plus grand bonheur des ferrovipathes et donc le mien, cette barrière ne cachait rien des activités du dépôt. Bien entendu je n'avais pas la place ni l'intention de réaliser une copie conforme de ce dépôt. Lors de sa reconstruction, j'ai d'abord pensé réutiliser les bâtiments d'origine, ceux qui avaient servi à illustrer mes articles parus dans notre revue préférée. J'ai donc établi le nouveau plan de voies du dépôt en fonction de ces derniers dont les dimensions avaient été plus ou moins adaptées à surface disponible de l'époque. Très vite je me suis rendu compte qu'ils ne correspondaient plus à mes nouvelles ambitions. En particulier la remise était beaucoup trop courte vu l'importance donnée au nouveau dépôt.

OT: Je sens que tu as dû te trouver devant un écueil, peut-être un tournant dans la construction de ton réseau... un nouveau départ ?

XJ: De fil en aiguille, j'allais reconstruire la majorité des autres bâtiments. La remise reproduit fidèlement celle de Lisieux de style 100 % Ouest, mais dans une version réduite à une travée de trois voies au lieu de deux travées et six voies. J'ai ensuite profité de l'arrivée sur le marché des bâtiments en plâtre synthétique commercialisés à l'époque par Railway sous la marque MVB. Matériau que je ne pouvais pas renier car ayant un aspect très proche de l'enduit à l'eau durci par de la colle blanche que j'utilise dans la construction de tous mes bâtiments. Je pourrais donc utiliser celui-ci pour rendre mes bâtiments conformes aux originaux par ajout de portes et fenêtres, reconstruction des cheminées, etc. Le bureau de la feuille, avec son atelier attenant, le corps de garde servant de foyer, de dortoir et de bureau ainsi que la lampisterie-sablerie ont ainsi remplacé mes constructions des ►





SITUÉ LE
LONG DES
INSTALLATIONS
DE LA GARE, LE
DÉPÔT ABRITE
LES MACHINES
EN RELAIS.



↖ Au coeur du dépôt, un beau bâtiment administratif au style très typique de la Région Ouest SNCF.

← Les outils du chauffeur sont soigneusement rangés dans un parc dédié. Derrière, les fagots pour allumer les foyers.

► années 80. Le portique de distribution de sable est une extrapolation pour deux voies du portique de Lisieux. Le parc des outils à feu (ringards, pelles...) reproduit celui qui existait autrefois au dépôt de Sotteville.

OT : Je vois que tu n'as rien laissé au hasard, que tous les équipements d'un dépôt vapeur sont reproduits, nécessaires au fonctionnement, à la mise en route ou l'entretien des machines à vapeur. Pour un jeune comme moi qui n'a pas connu ce genre d'installations en réalité, c'est très instructif. Peux-tu me détailler les différents organes ?

XJ : La partie du parc à charbon réalisée en vieilles traverses a été agrandie pour stocker du criblé spécial stoker (141 P et R). Ce parc est desservi par une grue Bondy sur bogies fabriquée jadis en carte plastique. Je rêve de la remplacer par une grue à vapeur sur châssis à deux essieux qui serait fonctionnelle. Si l'étude réalisée voilà bientôt 40 ans dort toujours dans mes cartons, les possibilités offertes par le numérique pourraient bien relancer ce projet. Construit après la Seconde Guerre mondiale, le labo TIA en béton, de couleur claire, apporte une note de modernisme. Devant le foyer, un ouvrier jardinier entretient un massif de fleurs comme il en existait au

dépôt de Martainville. Il apporte un peu de douceur et de couleur dans ce monde de dur labeur. Dans les années trente, le Réseau de l'Etat, cherchant à faire des économies, remplaça par des autorails, un certain nombre de trains omnibus tractés par des locomotives à vapeur. Trois autorails Renault VH (LSL et REE) sont affectés à Normanville. Pour cela, un petit centre-autorails est installé au cœur du dépôt. Il comprend une station-service et un petit atelier d'entretien. La station-service s'inspire de celle mise en mise en service à Lisieux en 1934, et la remise-atelier en fer et brique est une interprétation de l'atelier autorail de Granville.



LE DÉPÔT DE NORMANVILLE EST BIEN ENTENDU DOTÉ D'UN PONT TOURNANT.

OT : Je vois que les tenders de bien des machines à vapeur sont garnis de charbon, mais je vois aussi quelques machines équipées d'un tender avec soute à fioul.

XJ : Comme tu l'as constaté, les 141-R fioul fréquentent en effet le dépôt de Normanville. Pour les approvisionner en combustible, une installation de distribution de fioul lourd a été implantée derrière la remise. Elle comprend une aire bétonnée de dépotage, un bac de rétention avec deux cuves de 125 m³, les tuyauteries et les vannes. Les pompes sont regroupées dans un petit local en brique et béton que l'on rencontre dans plusieurs dépôts de la Région Ouest, tels que Caen et Nantes-Blottereau, par exemple. Tous ces éléments sont des constructions maison, sauf le portique de distribution qui est de PN Sud-Modélisme. Le réchauffage du fioul lourd est assuré par une 140 C condamnée à servir de chaudière fixe. Le tirage est assuré

par une rehausse de cheminée que tu reconnaîtrais certainement car jadis elle a fait l'objet d'une description dans Loco-Revue. Cette cheminée fume lors du chargement du foyer qui, en même temps, rougeoie grâce à une microlampe rouge installée dans ce dernier à la place du célèbre moteur à cinq pôles Jouef. Tu remarqueras que les eaux usées se déversent directement dans le Piston, petite rivière qui marque la limite du remblai sur lequel a été implanté le dépôt. Dans les années cinquante, la lutte contre la pollution des eaux n'est pas vraiment à l'ordre du jour. Le poste de transformation électrique est un des rares survivants du dépôt d'origine, et les deux châteaux d'eau en cours de finition reproduisent ceux de l'ancien dépôt de Fécamp.

OT : Il y a des installations peu connues, quelle est cette étrange cheminée qui fume vraiment, près du parc à charbon, à l'entrée du dépôt ?

XJ : Ah oui, j'ai oublié de te dire à quoi sert cette grande cheminée carrée qui fume grâce à un gros fumigène Seuthe. C'est encore une particularité de la Région Ouest. Je n'ai jamais vu ce type de cheminée sur d'autres Régions SNCF, et Jean Gillot, dans ces ouvrages sur le dépôt et la locomotive à vapeur, n'en parle pas. Cette cheminée, on la retrouve à Batignolles, Nantes Blottereau et Mézidon, et certainement dans d'autres dépôts de la Région Ouest. Elle sert à évacuer la vapeur produite au moment de l'extraction des boues résultant du traitement intégral Louis Armand (TIA). L'eau et les boues sont évacuées dans une petite fosse qui communique avec la cheminée. À chaque extraction, l'eau qui sort sous pression se vaporise instantanément, et la plus grande partie de cette vapeur est ainsi évacuée par la cheminée. La vanne d'extraction se trouvant au point bas de la chaudière juste devant le foyer, je suppose que ce système permettait d'éviter de dissoudre. ►



À gauche, le portique de distribution permet de remplir les sablières des locomotives.

Et à droite, le TIA, c'est le traitement intégral Armand, dispositif imaginé pour réduire l'entartrage des chaudières et nécessitant la construction d'un portique spécifique.

← Cette machine est affectée au réchauffage du fioul lourd. Une cheminée a été installée pour améliorer le tirage du feu.

↙ Comme dans nombre de dépôts de la Région Ouest SNCF, une station de distribution de fioul a accompagné l'arrivée des 141-R.



► la graisse du mécanisme situé en parties basses de la machine. Simple hypothèse car je n'ai malheureusement pas trouvé les vraies raisons qui ont justifié la mise en place d'une telle installation.

OT : A noter que ce dépôt est clôturé de plaques de béton moulées, le curieux pourra quand même passer son objectif d'appareil photo au-dessus pour prendre une machine à l'arrêt !

XJ : Oui, comme tu le vois, la palissade de l'impasse Denis Papin est à la fois le livre ouvert des revendications syndicales cheminotes et le cauchemar des jeunes enfants amoureux des belles locomotives.

OT : Puisque tu parles des locomotives, je vois que ton dépôt, en vrai temple de la vapeur, est bien garni. J'y retrouve une grande variété de machines Ouest/Etat. Que peux-tu me dire à leur sujet ?

XJ : Le dépôt de Normanville, comme le fut celui de Lisieux, est un dépôt mixte de moyenne importance et ne dispose que d'un petit nombre de machines à son effectif. Cependant, en période de vacances, Normanville étant une station balnéaire importante, on y retrouve également de nombreuses machines qui, arrivées en tête des rapides ou express en provenance de

la Capitale, viennent entre deux trains se ravitailler et se reposer au dépôt. Comme tu peux le constater, cohabitent des productions commerciales, artisanales et maison. Ainsi le dépôt de Normanville abrite quatre 3-141-C dont deux LSL et deux Mécanic Trains actuellement en grande révision pour modification de la motorisation et peinture. À son effectif, on retrouve également une 3-030-C faite maison et deux 3-040-TA (Jouef) en réparation différée. La 3-030-TA affectée aux manœuvres en gare a été obtenue à partir d'un châssis RMA transformé pour recevoir une caisse faite maison en laiton, bien à l'échelle contrairement au modèle d'origine. Une 030-TU REE assure les manœuvres dans le dépôt ; et depuis quelques mois, une 040-TX (Tillig) vient renforcer le parc des machines de manœuvre. Le parc marchandises comprend une vieille 140-G Baldwin (Model Loco), trois 140-C (Jouef et Liliput) ainsi qu'une 150-A (JCR) qui est en charge des trains de minerai en provenance de la Suisse normande. Le service marchandises (RA et RO) est assuré à la fois par les 141-C et les machines unifiées 141-P (Jouef) et 141-R charbon (Rivarossi) et fioul (Jouef). Trois Ten Wheels : une 3-230-B (Railway), une 3-230-G (maison) et une 3-230-K bidouillée à partir d'un kit Keyser, d'un tender LSL et de pièces provenant de kits DJH, partagent avec les 141-C, la traction

des trains de voyageurs locaux. Côté grandes roues, à ce jour le parc comprend neuf Pacific Ouest. Une 3-231-A (Rivarossi), une 3-231-B construite à partir d'un kit Model Loco, ainsi que trois variantes de 231-D (Model Loco). La 3-231-F avec cheminée double et la 3-231-G proviennent également de kits Model Loco superdétaillés. Enfin, le tender 22-C de la 3-231-H, avec petits écrans pare-fumée, possède une écope fonctionnelle. Bien que la 3-231-K, ex-PO, n'ait certainement jamais circulé sur les rails du Pays d'Auge, j'ai acquis cette dernière en kit laiton produit par LSL ; elle attend encore sa peinture pour être mise en service régulier. Sans Mountain, le parc ne serait pas complet. Ainsi relaie, également à Normanville, la 3-241-A-5 (JCR) du dépôt de Caen, alors que sur une voie de la rotonde découverte, la Super Mountain 241-101 Etat (Metropolitan) qui a conservé sa livrée grise attend des jours meilleurs. Certains de mes visiteurs m'assurent qu'André Chapelon avait envisagé la transformation de cette belle bête à chagrin pour en faire le prototype des futures séries de locomotives unifiées de la SNCF. Projet qui semble avoir été abandonné, comme le montre aujourd'hui, la présence de la machine à Normanville (en réalité, la 241-101, renumérotée, 3-241-B-101 lors de la création de la SNCF, est devenue, en 1946, après transformation par A. Chapelon, ►



Chaque machine qui rentre au dépôt voit son tender garni de charbon à l'aide d'une grue Bondy.

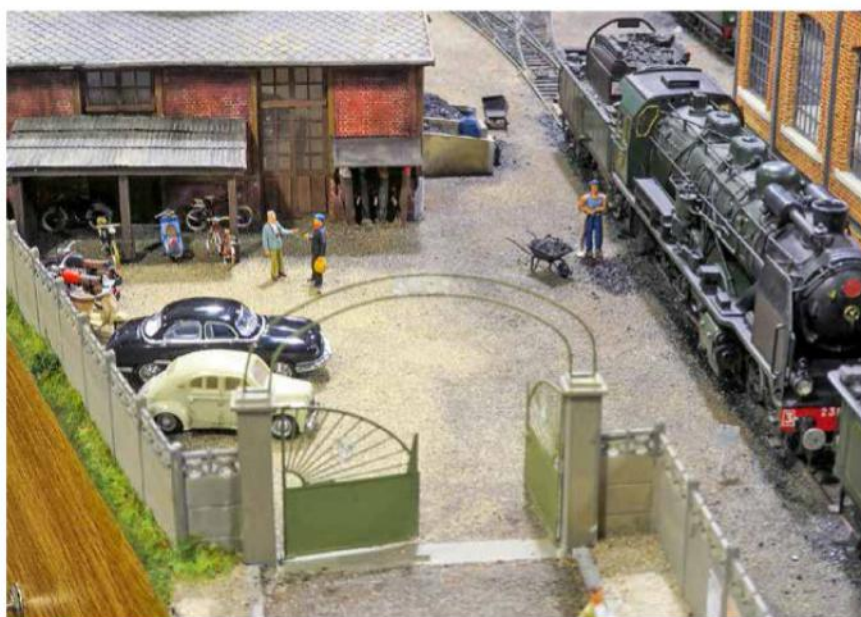
► la célèbre 3-242-A-1). Ce qui est certain, vu sa grande longueur, et comme l'indiquent plusieurs panneaux, certaines courbes du dépôt sont interdites à la Super Mountain. Je terminerai cet inventaire en rappelant que le dépôt abrite trois autorails VH Renault (LSL et

REE) et reçoit régulièrement la visite d'autres séries d'autorails appartenant aux dépôts voisins, soit pour y passer la nuit, soit pour faire un complément de carburant.

OT : Je crois que tu m'avais expliqué que la période d'exploitation de ton réseau se terminait avec l'arrivée des locomotives diesel; et pourtant, je n'en vois que très peu ici.

XJ : Les premières 040-DE suivies par les 040-DG sont apparues sur les lignes du Pays d'Auge à partir de 1958, j'ai donc fait l'acquisition de ces deux machines. Ensuite, en 1963, sont arrivées, pour essais, sur Paris-Cherbourg, les A1A-A1A 68000 suivies par les BB 67000. Cédant à l'amicale pression de plusieurs amis modélistes désireux de voir circuler des diesels sur le réseau, j'ai également fait l'acquisition de ces deux machines. Elles attendent sagement en tête des rames qui dorment en coulisse.

OT : Merci pour cette visite Xavier, nous te retrouverons prochainement dans les colonnes de *Loco-Revue* pour nous expliquer tes tours de mains et nous montrer ce que l'impression 3D apporte à ta pratique du modélisme ferroviaire. ■



À l'époque, pour venir travailler au dépôt, on circulait surtout à vélo ou en scooter. Les « hauts gradés » disposaient d'automobiles...