

De la réalité au modélisme

LES WAGONS T3000E (TYPE SDGGMRSS)

Apparu sur les rails français en 2018, le wagon T3000e est très présent sur le réseau européen. Nous vous proposons de passer en revue les wagons qui roulent en France, leur trafic et l'entreprise tractionnaire, ce qui vous permettra de faire le lien avec les modèles Roco et Piko.

Texte et photos : Mathieu Millet (sauf mention contraire)

Le wagon T3000e a été construit à partir de 2013 par Tatravagonka Poprad S.A en Slovaquie sous licence de Cattaneo S.A. Son succès est en grande partie dû à sa simplicité de fabrication. Il mesure 34,2 m et il est constitué de deux châssis montés sur trois bogies Y 25 ; le système de freinage est

assuré par des sabots commandés par deux distributeurs. Les deux poches fixes sont situées à 270 mm du rail, lui permettant de recevoir soit des semi-remorques préhensibles par pince de hauteur maximale théorique de 4 m qui prennent appui sur les sellettes réglables (une par poche), soit des caisses mobiles ou des conteneurs

maritimes grâce aux chevilles rabattables, mais non réglables, présentes sur les flancs du châssis. Toutes les Unités de Transport Intermodal (UTI) peuvent être chargées à savoir semi-remorques P400, conteneurs et caisses mobiles de 20 à 45 pieds en respectant cependant les différentes configurations de chargement.

© O. Fisher

Le 5 octobre 2022 à Uckange, le train MA100 n° 41291 Ehrang-Nord - Hagondange FM passe, BB 37027 CFL Cargo en tête (de Ehrang à Sète). Ce train est affrété par l'opérateur CFL Intermodal et relie le terminal de Poznan au terminal du Port de Sète.



1

1 : Juin 2022. Ce wagon DB du train Sarrebruck - Perpignan est ici chargé de deux tanks de 20 pieds. Il illustre parfaitement la polyvalence du wagon.



2

2 : Octobre 2021. Ce wagon du détenteur CEMAT est incorporé dans un train Novatrans Noisy - Novarra qui sera tracté par DB Cargo France jusqu'à Modane. Il est chargé d'une caisse mobile de 45 pieds GEODIS et d'une remorque routière de transport de sucre.

Comment les exploiter

Les wagons T3000e étant spécialisés au transport de semi-remorques au gabarit P400 imposant des règles strictes, il n'est pas possible de les retrouver chargés dans un train de transport diffus. Ils entrent le plus souvent dans des compositions intégralement composées de T3000, ou alors ils sont combinés avec d'autres wagons multimodaux plus classiques.

Les wagons DB

Les wagons DB portent la traditionnelle livrée rouge DB.

Il existe deux séries dans le parc : les 738 et 738.1 qui sont utilisées en totale mixité

dans les trains. La première apparition de ces wagons en France a eu lieu fin 2018 sur le trafic Perpignan - Sarrebruck opéré par DB Cargo France (anciennement ECR). Les wagons utilisés sur ce flux sont ceux de DB (**photo 1**). Il s'agit d'un train quasi exclusivement de T3000e. Depuis le mois de juillet 2022 il est aussi possible de les voir sur un trafic Kombiverker entre Barcelone et Duisbourg.

Les wagons CEMAT de couleurs gris foncé

Les wagons du détenteur italien Cemat sont visibles sur les Trains Novatrans Noisy-le-Sec - Novara pris en charge par DB Cargo France jusqu'à Modane (**photo 2**).

Les wagons VTG

Les wagons VTG utilisés actuellement en France sont rouges et proviennent de l'ancien parc Nacco aujourd'hui disparu. On peut les voir sur les trains Novatrans sur les trafics français entre Valenton, Perpignan et Dourges (**photo 3**). À noter que VTG possède aussi des wagons de couleur bleue, que nous verrons peut-être un jour en France.

Les wagons CFL CARGO

Les wagons CFL Cargo sont de différentes couleurs, il en existe des gris clair mais aussi des bleus (**photo 4**). Ils circulent dans les trains Novatrans et Hupac qui circulent entre Perpignan et Valenton et l'étranger.

Les wagons Kombiverker

Les wagons de Kombiverker se rencontrent principalement sur les relations que l'opérateur exploite vers Lyon qui sont emmenés par Fret SNCF, mais on peut en retrouver de manières occasionnelles dans les trains vers Perpignan et Barcelone pris en charge par DB Cargo France.

Les wagons Wascosa

Les wagons du détenteur Wascosa sont oranges et visibles de loin ! On peut les voir sur les relations opérées en France par CFL Cargo en direction de Lyon et Champigneul (Nancy).

Les wagons CargoBeamer

CargoBeamer au départ de Calais et Kaldenkirchen (DE) utilise, en plus de ses wagons spécifiques, des wagons du détenteur suisse RRTT. Ils sont de couleur gris foncé, et la forme de leurs flancs de châssis est différente. Ces wagons ne sont pas au catalogue de nos fabricants. ■



3

3 : Voici un wagon VTG ancien wagon du parc Nacco dont il porte encore la raison sociale, même si son numéro d'immatriculation est déjà VTG

4 : En juin 2022 à Perpignan, ce wagon CFL cargo est vu en livrée bleue ; il est manœuvré par Fret SNCF et sera intégré dans un train à destination du Benelux.



4



CETTE VERSION EST PARFAITE POUR REPRÉSENTER
LE TRAIN DB CARGO FRANCE QUI RELIE PERPIGNAN À SARREBRUCK.

DE LA RÉALITÉ AU MODÉLISME

LE WAGON

SDGGMRSS ROCO

Le caractère européen de ce wagon et sa fabrication en grand nombre incitent Roco à nous le proposer en différentes versions de détenteurs et livrées. Les modélistes vont pouvoir reproduire quasiment le train de leur choix.

Texte et photos : Mathieu Millet

J'ai choisi de vous présenter la référence 77385 de Roco, qui figure un wagon de la série 738 chargé de deux semi-remorques LKW Walter. Il a été construit en réalité à 250 exemplaires par Tatravagonka Poprad S.A en Slovaquie sous licence de Cattaneo S.A qui est un fabricant suisse. Il existe une série 738.1 également prévue chez Roco et qui circule aussi en France en grand nombre puisque produite à 500 exemplaires. Mais revenons à notre référence : à l'ouverture de la grande boîte, nous trouvons le wagon double, deux semi-remorques LKW Walter, des sacs de pièces de détaillage et, enfin, une notice (**photo 1**). Regardons maintenant en détails les différents éléments de cette référence.

Le wagon

Commençons par le wagon, qui a fière allure de par sa grande longueur. Moulé en zamac, son poids est respectable (146 g



1 Notre wagon tout juste déballé présente de nombreuses pièces à installer par l'amateur.

vide et 231 g avec les remorques) et son roulement est excellent. Inutile de préciser que les côtes générales sont respectées, mais on notera toutefois une hauteur légèrement augmentée entre le dessous du châssis et le rail : 4,3 mm au lieu des 3 mm dans le

respect strict de l'échelle, cela dans le but de faciliter son inscription en courbe. Mais cela ne gâche en rien à l'aspect du wagon. Les détails sont bien rendus et dans les standards actuels, les pièces rapportées (à installer par l'amateur) sont toutes en plastique et ►►



2 La sellette donne une idée de la finesse des pièces. Notez le marquage présent sur le dessus du wagon.

3 Les marquages sont très fins et lisibles, notez aussi que le porte-étiquette est finement gravé.

4 Le chargement de la semi-remorque installée sur le wagon avec sa sellette est très réaliste. Dommage que l'ensemble soit trop haut pour respecter le gabarit.



» présentes en grand nombre (**photo 2**). Les tuyaux de la conduite générale (CG) ne sont pas parfaitement rectilignes, mais les vrais non plus ! J'ai particulièrement apprécié la nouvelle gravure de la grappe contenant les accouplements de frein et l'attelage dont la manille est enfin conforme, c'est-à-dire ne reposant plus dans le bec d'attelage. Seule petite erreur : Roco ne fournit pas les volants de frein à main alors que le vrai wagon en est équipé et que le marquage indique qu'il devrait y en avoir. Qui n'a pas ce genre d'accessoire dans sa boîte à rabio ? Sinon il faudra vous tourner vers les artisans. La couleur rouge est fidèle et représente un wagon sorti d'usine qu'il faudra impérativement patiner tout en gardant à l'esprit que ces wagons sont récents. Les marquages sont quasiment complets (**photo 4**), il ne manque que le marquage « GE » (Go Everywhere) indiquant que le wagon peut circuler sur l'ensemble du système ferroviaire de l'Union Européenne, apparu après la mise en service des wagons. La position de la tare du wagon correspond à la version sortie d'usine, elle est conforme

sur ce wagon mais peut se trouver à gauche sur d'autres wagons (**photo 3**)

Les semi-remorques

L'aspect des semi-remorques est plaisant, même si je trouve la gravure des sangles verticales un peu trop appuyée. Le cartouche de codification est correctement reproduit et permet de lire les réglages de la sellette, évidemment armé d'une loupe. Mon seul regret est l'absence de plaques d'immatriculations. En revanche, en l'état, le chargement n'est pas conforme : en effet pour que les remorques puissent circuler en France, la hauteur de leur toit ne doit pas dépasser 4270 mm maximum par rapport au niveau du dessus du rail, soit 49 mm maximum en H0. Or, en sortie de boîte, les remorques culminent à 52 mm, il sera donc nécessaire de rectifier la hauteur du chargement. Cela vient du fait que les remorques routières sont représentées avec les suspensions gonflées en mode route, et de la légère surélévation du wagon (**photo 4**). J'ajouterai que les chargements vendus avec les wagons ne se voient pas tous en France et le modéliste devra se

tourner vers les catalogues des fabricants de camions miniatures pour essayer de trouver des chargements plus courants sur le sol français. Autre possibilité : voir du côté des artisans spécialisés dans les décorations de semi-remorques en décalcomanies.

Une famille en devenir

Le prix peut sembler élevé, de 100 à 110 euros selon les points de ventes. Il est malgré tout dans la moyenne des prix des wagons doubles avec chargement, bien que souvent plus simples, et nous ne sommes pas si éloignés du prix de deux wagons UFR dernièrement sortis par exemple. Ce prix rend délicat la réalisation de longues rames pour les amateurs de fret moderne. Espérons que Roco nous proposera dans le futur, en plus des nombreuses versions déjà prévues, des wagons vides ou moins chargés, permettant ainsi de varier et personnaliser nos trains. Prochainement je vous proposerai de mettre en place l'ensemble des pièces de détaillage et de rendre le chargement conforme, sans oublier une légère patine pour que notre wagon puisse circuler sur nos réseaux. ■