

## LETTRE D'INFORMATION N°13 - 13 Février 2024

Une nouvelle lettre a toujours un but affirmé, et la présente n'a d'autre raison que de vous annoncer le lancement d'un projet que j'ai présent en tête depuis pas mal de temps et pour lequel je suis relancé par un certain nombre de modélistes, à savoir les voitures Corail ....

### HISTORIQUE SUCCINCT

Un peu d'histoire pour commencer : à la fin de la décennie 60-70, un groupe de travail fut mis en place au sein de la SNCF pour ébaucher le renouvellement du parc voyageur, alors équipé d'anciennes voitures datant des compagnies privées - EST, NORD, OUEST-ETAT, PO-MIDI et PLM, nationalisées pour former à compter de 1938 la SNCF -, et d'autres voitures plus récentes telles que les DEV - en acier ordinaire ou en acier inoxydable. Une première modernisation avait été engagée avec de nouvelles voitures, les UIC, les USI - initialement dénommées ANF en référence à leur constructeur, les Ateliers du Nord de la France - puis les voitures TEE inoxydables ou Grand Confort, certes destinées à une clientèle privilégiée... Si le confort des voitures de 1<sup>ère</sup> classe satisfaisait les usagers qui représentaient alors environ 20 % de la clientèle, il n'en était pas de même des voyageurs de seconde classe qui se plaignaient de l'inconfort des sièges (1), mais aussi de la suspension des voitures.

En 1969 et 1970, quatre prototypes des futures voitures furent commandés, deux B11u à compartiments à la société De Dietrich, et deux autres voitures aux ANF, une A9u à compartiments et une B11tu à couloir central. Leurs caractéristiques de bases étaient dérivées de la directive UIC-X dont les principales données étaient les suivantes :

Longueur hors tampons	26,400 m
Largeur	2,825 m
Hauteur	4,050 m
Entr'axe des bogies	19 m (sera réduit à 18,306 m sur les VTU SNCF)

Ces prototypes furent livrés entre avril 1972 et février 1973. Ils revêtaient une livrée vert garrigue avec bandeau gris englobant l'ensemble des baies. Les portes d'accès étaient louvoyantes coulissantes, sauf sur la B11tu ANF qui expérimentait des portes pliantes Mielich disposées plus en arrière des extrémités (raison de la réduction de l'entr'axe des bogies sur les futures Corail VTU). Des soufflets à bourrelets équipaient l'ensemble des prototypes.

Au début 1974 fut expérimentée une nouvelle livrée sur les bouts et une face latérale du prototype B11tu des ANF, constituée des teintes qui allaient être retenues pour la série, avec des portes d'accès et d'intercirculation de couleur orange. Toutes ces voitures étaient pourvues de la climatisation et de la sonorisation.

Trois des quatre prototypes étaient équipés de nouveaux bogies Y32 développés par la SNCF, qui allaient former une grande famille, avec des clones équipant les futures voitures financées par l'Eurofima - dénommées VSE pour Voiture Standart Européenne - bogies de silhouette générale identique, mais néanmoins différente, ne serait-ce qu'au niveau de la profondeur du berceau qui était plus importante.

De plus amples renseignements peuvent être obtenus en compulsant les tomes I à IV des spéciaux LE TRAIN, "Les voitures type CORAIL", collection Archives.

## COMMANDE PREMIÈRE TRANCHE

La commande de la première tranche de voitures dénommées Corail - contraction de COnfort sur RAIL - s'est échelonnée de 1973 à 1975. Elle comportait 1299 Vtu à couloir central, réparties en 395 A10tu, 190 B10 tu, 684 B11tu et rtu ainsi que 30 B5rtux (Bar Corail). Le programme comportait également 400 voitures Vu à compartiments, ces dernières ne faisant pas l'objet de la présente. Les livraisons se sont étagées de 1975 à 1978.



Voiture Corail VTU A10 tu



Voiture Corail VTU B11 tu



Voiture Bar Corail VTU B5rtux

A l'origine, deux livrées ont été apposées sur ces voitures, la livrée Corail à base de gris clair et gris foncé avec portes orange, et la livrée C1 entièrement orange - sur voitures de seconde classe - pour s'harmoniser en trafic international avec les voitures VSE (100 voitures de 1<sup>ère</sup> classe uniquement)..



Voiture VTU 75 B11tu livrée C1

D'autres livrées ont été appliquées au fil des ans, Corail +, Intercités, Carmillon, etc ..., sans oublier les livrées régionales. Ci-après, quelques photos (liste non exhaustive)



Voiture VTU 75 B11 tu livrée Corail +



Voiture VTU 75 A10 tu livrée Corail +



Voiture VTU 75 B11 tu livrée Carmillon



Voiture VTU A10 tu Aqualys



Voiture VTU B11 tu livrée Aquitaine



Voiture VTU B11 tu livrée Alsace

Afin de définir les versions/livrées qui vous intéressent et qui seront fabriquées, merci de vous reporter aux fiches d'engagement jointes en annexe (1)

## LES FOURGONS MC 76

Le besoin de fourgons aptes à circuler à 160 km/h entraîna la commande, en 1975, de 240 unités d'un nouveau type de matériel baptisé MC 76, réparties en 160 Dd2 sans couloir de circulation, et 80 Dd2s avec couloir latéral de circulation. Construits par ANF et De Dietrich, ils furent livrés de 1977 à 1978 pour les Dd2s et de 1978 à 1980 pour les Dd2. Leur longueur était de 20 m hors tampons, leur largeur de caisse de 2,980 m pour une hauteur de 4,050 m et un entr'axe de bogies de 13 m. Leur principe de construction était identique à celui des voitures Corail. Ils étaient équipés de bogies Y24B2.

A leur sortie, les premiers exemplaires de Dd2 ont reçu la livrée C160 à base de Vert Garrigue et gris métal pour s'harmoniser avec les voitures DEV et UIC de l'époque. Les suivants ont revêtu, comme les Dd2s, une livrée identique à celle des voitures Corail.

La SNCF ayant opté pour l'abandon des bagages accompagnés, ces fourgons ont été retirés prématurément du service. Certains ont été vendus aux chemins de fer suisses (SBB-CFF et BLS), le reste, à l'exception d'un tout petit contingent - destiné à servir de rame de charge pour les trains d'essais - a été ferraillé.

(1) Les logos sont indiqués selon leurs appellations officielles : allongé (dit encadré), Tallon (dit nouille) ou Desgrippes (dit casquette)



Fourgon MC 76 livrée C160



Fourgon MC 76 livrée Corail

## PRODUCTION TRAIN MODÈLE

TRAIN MODÈLE a choisi de reproduire les voitures de la première tranche, qui se caractérisent par un chaudron unique quel que soit le type (A, ou B) avec, pour les voitures Bar Corail B5rtu, deux baies occultées sur une face (derrière le comptoir de la partie Bar).

Seront ainsi proposées aux modélistes :

- les voitures de première classe A10 tu et rtu
- les voitures de seconde classe B11 tu et rtu
- les voitures Bar Corail B5rtu

Toutes ces voitures seront déclinées avec les différentes décorations qu'elles ont arborées au cours de leur carrière, avec les inscriptions correspondantes.

On y ajoutera le fourgon MC 76 en versions Dd2 et Dd2s, nécessaire pour constituer des rames homogènes des époques IV et V. Ce fourgon sera engagé un peu plus tard, dès que tous les documents techniques seront réunis. Il est conseillé par contre de faire connaître votre intérêt pour ce type de matériel afin de décider de sa production - en même temps que les voitures - ou son abandon.

Tous les modèles - voitures et fourgons - seront réalisés en laiton. Ils comporteront des aménagements intérieurs conformes aux prototypes, éclairage compris longitudinalement au dessus des baies et intégré aux portes bagages. La structure des sièges (coque en aluminium et sellerie en résine par exemple) engendrera un allègement significatif des voitures (sièges tout métal exclus) afin de permettre la traction par des locomotives non équipées de bandages d'adhérence. Les bogies de type Y32A comporteront des essieux montés sur roulements à billes. Les soufflets seront en caoutchouc souple. Un dispositif d'élongation spécifique permettra un attelage à tampons joints et évitera le chevauchement des tampons en courbe. Le déport de l'axe d'articulation des bogies vers l'avant garantira une inscription minimale en courbe de 2 m de rayon. Chaque voiture (ou fourgon) sera pourvue d'interrupteurs sous plancher permettant de contrôler l'éclairage intérieur, ainsi que l'allumage des feux rouges.

Les livrées proposées seront fonction des intentions de commande des modélistes. Actuellement sont prévues les livrées d'origine, ainsi que les livrées Corail +, Intercités, TER et carmillon. Les livrées régionales pourront être réalisées si la demande est suffisante (le signaler sur la fiche). Des voitures non peintes, simplement apprêtées, seront proposées à ceux qui désirent une livrée particulière non réalisée par TRAIN MODÈLE.

La fiche d'engagement jointe en annexe permettra de juger de la faisabilité du projet en fonction de la demande. Je vous demande d'y répondre assez rapidement afin d'engager les études au plus vite, le délai constructeur pour la réalisation de ces voitures étant de l'ordre de 15 à 18 mois.

Le financement du projet (990 euros pièce en engagement) s'effectuera, après le versement initial de 150 euros par modèle, par trois versements sur appels de fonds de 280 euros chacun. Il sera également possible d'opter pour un règlement mensuel de 56 euros sur 15 mois (après versement initial d'engagement de 150 euros). La période d'engagement prendra fin dès que la rentabilité du projet sera assurée (130 voitures au minimum) et sera remplacée par une période de souscription courant jusqu'à la livraison. Pendant cette période, le prix unitaire des voitures passera à 1190 euros. Après livraison, les voitures seront proposées à 1390 euros pièce.

Si un nombre suffisant d'engagements n'est pas obtenu, le projet sera abandonné et les réservataires seront remboursés.

Le prix des fourgons MC 76 n'est pas encore établi. Il fera l'objet d'un additif ultérieur.

## PRODUCTIONS EN COURS

Les BB 9400 devraient arriver pour partie en fin de ce mois. Je les distribuerai aux réservataires courant mars. Il reste quelques modèles disponibles.

Les wagons céréaliers sont en cours de construction et leur livraison est toujours prévue fin juin. A défaut, leur livraison s'effectuera fin août ou début septembre. Ils seront équipés d'un nouveau bogie Y25.

Les locomotives Diesel Dakota (ou Babazou) 060 DA/CC 64000/65500 restent encore en engagement car le nombre requis pour amortir le projet n'est pas encore obtenu. Je vous engage à vous manifester rapidement si ce projet a vos faveurs. Je vous rappelle que la politique financière de TRAIN MODÈLE permet d'acquérir un (ou des) modèle (s) en payant de façon très étagée (15 mois au moins pour les 65500), ce qui représente un investissement mensuel raisonnable.

Certains d'entre vous ont justifié leur attentisme du fait d'expériences malheureuses avec des concurrents. Ceci conduira inévitablement à l'abandon des modèles projetés puisque, je le redis encore, un projet ne verra dorénavant le jour qu'à la condition expresse qu'un nombre minimal d'engagements soit obtenu. TRAIN MODÈLE a toujours respecté ses engagements, et continuera dans cette voie en honorant les délais de production prévus, avec toutefois une marge d'incertitude de quelques mois par rapport à ce qui pouvait être prévu à l'origine. Il est capital pour TRAIN MODÈLE qu'une relation de confiance réciproque perdure entre acquéreurs et producteur.

## MATERIEL EN STOCK

Il reste toujours quelques modèles en stock jusqu'à épuisement définitif : Wagons silos, BB 26000 et wagons citernes ANF .... Reportez vous au site [train-modele.fr](http://train-modele.fr)

Alain PIALAT  
TRAIN MODÈLE