

Compositions réelles, avec une taille modérée, de toutes les régions françaises permettant de les représenter de façon plausible sur un réseau ferroviaire en modèle réduit

Remarque : Les références du matériel utilisé sont justes, mais les images peuvent ne pas l'être si elles ne sont pas disponibles dans la bibliothèque graphique (Infographie : Marc le Gad)

[Voyageurs](#)

[Marchandises](#)

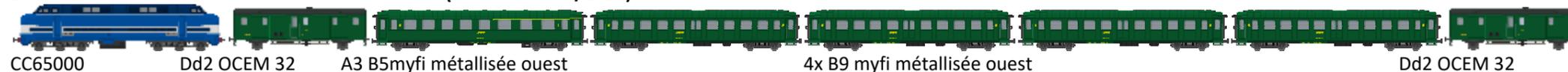
[Marchandises Voyageurs \(MV\)](#)

[Travaux et Spéciaux](#)

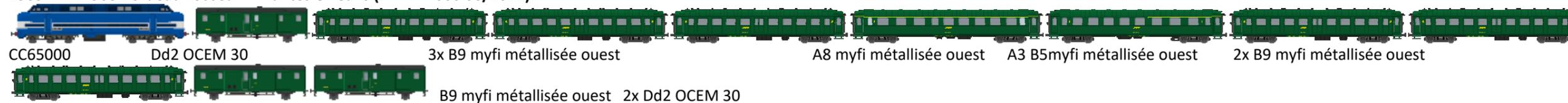
[Notes](#)

Voyageurs

1965 – EXP 906 Bordeaux St Jean – Nantes Orléans (RMF n°660 06/2022)



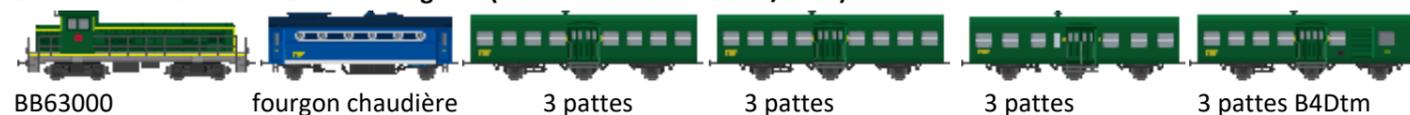
1965 – EXP 908 Bordeaux St Jean – Nantes Orléans (RMF n°660 06/2022)



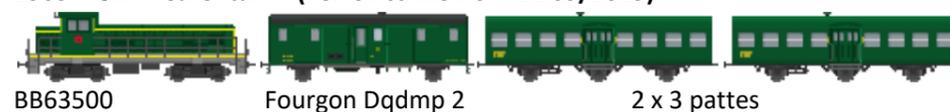
1965 – EXP 3480 Quimper – Bordeaux St Jean (RMF n°660 06/2022) Trois tranches (Quimper – Tarbes ; Quimper – Toulouse ; Quimper – Bordeaux St Jean)



1965 – OMN Ardèche « Etoile de Vogue » (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



1965 – OMN Carentan (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



Été 1965 – OMN (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



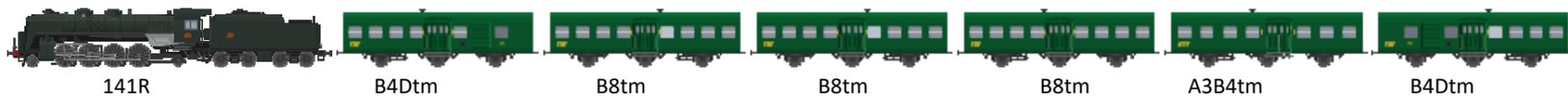
1965 - EXP 1020 - Nevers – Paris (MAGAZ'N 132)



1965 – RAP Paris-Bâle (Le Train Archives de la DEV)



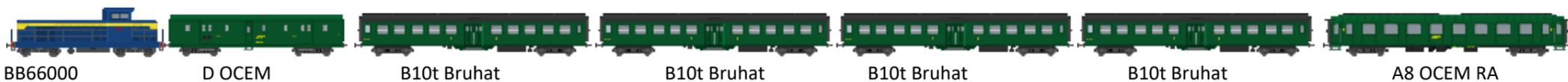
Eté 1965 - OMN (RMF 528)



Eté 1965 - OMN



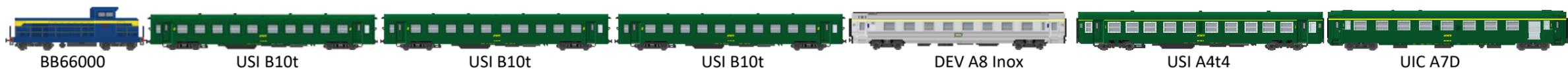
Eté 1965 - OMN (RMF 530)



Eté 1965 - RAP



Eté 1965 - EXP



Hiver 1965 - OMN 521 - St Etienne - Le Puy (RMF 528)



Eté 1966 - RAP 2782 - Thermal- Express Paris- Austerlitz jusqu'à Riom. Tranche de l'antenne Châtel-Guyon – Riom (Photo Forum LR Presse)



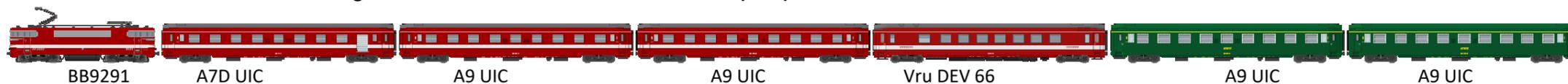
Automne 1966 - RV 2789 Marseille – Vichy. Tranche de l'antenne Châtel-Guyon – Riom (Photo Forum LR Presse)



Hiver 1967 - EXP 114 - Nîmes - Paris Austerlitz (RMF 554)



1967 – Train 1009 – Paris Austerlitz – Limoges – Brive – Cahors – Montauban – Toulouse (RMF)



1967 - Omnibus 3235 Paris gare de Lyon – Melun – Bois le roi – Fontainebleau – Thomery – Moret les sablons – Saint Mammes – Montereau (RMF)



1968 – RAP 303- Paris – Douai – Lille – Roubaix – Tourcoing (RMF)



Eté 1968 – Express 2053 - Avallon (Ferrovissime 38 p 10)



Eté 1968 – RAP - Laqueuille – Le Mont Dore (Ferrovissime)



Eté 1968 – TAC Nuit – Narbonne – Amiens – Boulogne – Lille/Seclin Tranche Amiens - Boulogne (RMF 528)



Eté 1968 – EXP (LR 630)



Eté 1968 – RAP - Paris Est - Bâle



Eté 1968 – EXP



Eté 1968 – EXP 801 Toulouse - Lourdes – Irun (RMF 530)



BB67000 OCEM Dd2 OCEM RA A3B5 OCEM RA A3B5 B10t Bruhat B10t Bruhat B10t Bruhat

Eté 1968 – Paris – Le Havre (Le Train Archives SNCF Tome 3)



BB25500 DEV Inox DEV Inox DEV Inox DEV Inox DEV Inox WR UIC

Eté 1968 – EXP 473 (A St Pierre des Corps) - Paris Austerlitz– Vierzon (Ferrovissime n°50)

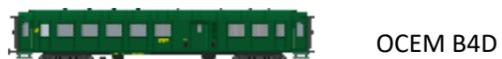


2D2 5302/06 Waterman B10t Bruhat B10t Bruhat OCEM-RA A3B5 DEV B10 B10 PO OCEM-FL A8 OCEM-FL B5D

Hiver 1968/1969 – EXP 406 - Granville – Paris Montparnasse



A1A A1A 68000 OCEM RA USI B10t OCEM B4D USI A4t4 USI B10t USI B10t USI B10t



OCEM B4D

Eté 1969 – EXP 967 - Nantes – Pornic (depuis Montparnasse) Ferrovisime n°48/2012



B4Dd OCEM-RA B9 OCEM-FL B9 OCEM-FL A4B5 OCEM-FL A3c3B5c5 OCEM-FL BB66000

Eté 1969 – EXP 967 - Nantes – Le Croisic (depuis Montparnasse) Ferrovisime n°48/2012



141R B9 OCEM-RA B9 OCEM-RA A3c3B5c5 OCEM-FL A5D OCEM-FL

Eté 1969 – RAP 393 - Paris St Lazare– Trouville (Ferrovisimo N°15 06/2007)



A1A A1A 68500 DEV A9j Inox DEV A9j Inox DEV A9j Inox DEV A9j Inox

Eté 1969 – EXP 606 - Pontorson - Folligny (Ferrovisime n°36/2011)



BB63000 USI B10 USI B10 USI A4t4 OCEM B4D

Eté 1969– EXP 10721 - Paris Montparnasse- Quimper [tranche Le Mans – Auray] (Ferrovisime n°18/2009)



241P (Le Mans) Dd2ai B9 (Etat) B9 (Etat) B9 (Etat) A8 OCEM

Hiver 1969/1970 – EXP 403 - Paris Est – Bâle (via Mulhouse) (Ferrovisime)



A1A A1A 68000 Romilly B9 ½ tz Romilly B9 ½ tz Romilly B9 ½ tz Romilly A9 ½ tz Romilly B9 ½ tz Romilly B4D

Années 1970 (Photo Forum LR Presse)



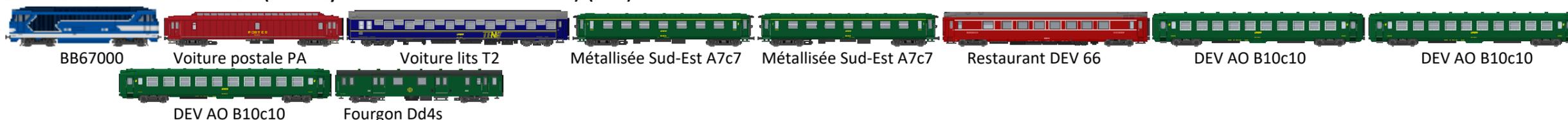
BB66400 A9 UIC rouge (ex capitole) B10t « Bruhat » B4d OCEM RA

Années 1970 – Transpyrénéen (Photo Forum LR Presse)



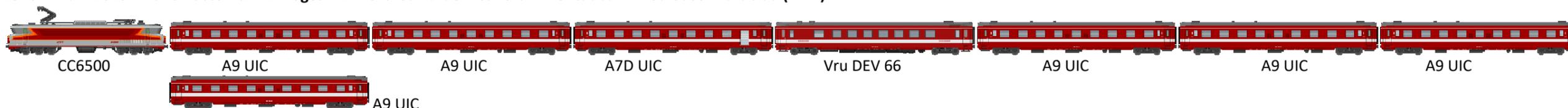
BB 9300 verte B10t « Bruhat » DEV B10 (C160) B4D SE

1970 – RAP 19 – Paris – Côte d’azur (Paris – Lyon – Marseille – Nice - Vintimille) (RMF)



BB67000 Voiture postale PA Voiture lits T2 Métallisée Sud-Est A7c7 Métallisée Sud-Est A7c7 Restaurant DEV 66 DEV AO B10c10 DEV AO B10c10
DEV AO B10c10 Fourgon Dd4s

1970 – Train 1029 – Paris Austerlitz – Limoges – Brive la Gaillarde – Cahors – Montauban – Toulouse-Marabiaiu (RMF)



CC6500 A9 UIC A9 UIC A7D UIC Vru DEV 66 A9 UIC A9 UIC A9 UIC

1970 – Train omnibus (navette) Meyrargue – Pertuis (RMF)



Y7100 B4Dtm

1970 Tranche d’express (Ferrovissimo N°37 10/2009)



BB67442 (Rennes) A8 DEV B10 OCEM B10 OCEM B10 OCEM Fourgon Dkai OCEM 30

Été 1970 – RAP 391 - Paris St Lazare – Cabourg (via Trouville)



A1A A1A 68000 DEV A9j Inox DEV A9j Inox DEV A5rj Bar DEV A9j Inox DEV A9j Inox UIC Grand confort A4Dtux Fourgon Générateur

Été 1970 (Photo Forum LR Presse) Train auto-couchettes Dieppe/Paris Austerlitz /Narbonne. Tranche Dieppe/Rouen



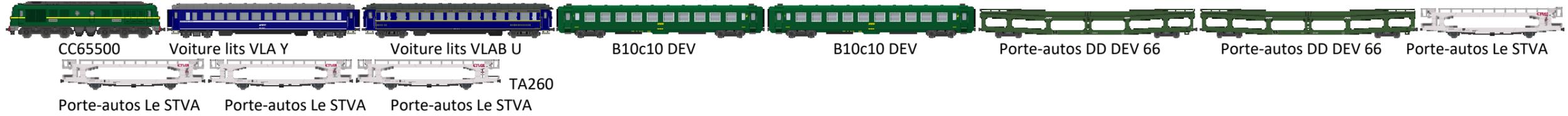
BB67000 DD DEV66 (facultatif) DD CDEV66 DD DEV66 (facultatif) DD DEV66 B10c10 DEV WL AB type U

Été 1970 (Ferrovissimo)

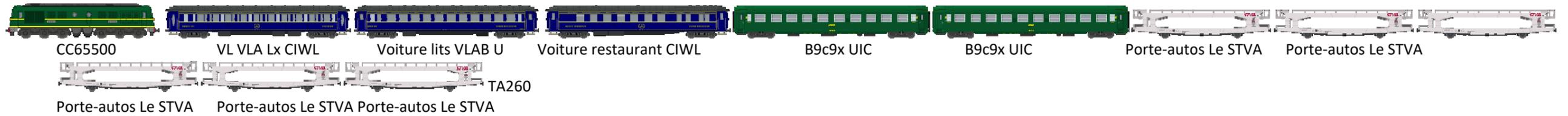


CC72000 Fourgon générateur DXu56 DEV Inox A8uj WR UIC

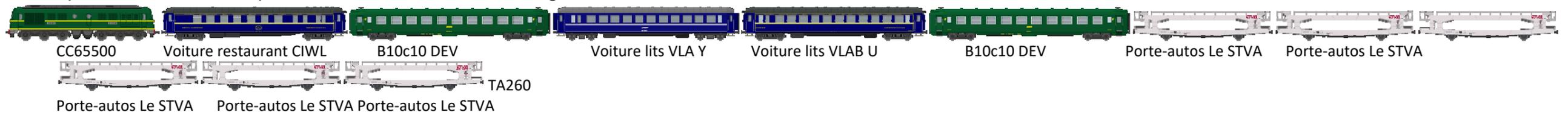
Été 1970 (Ferrovissimo N°31 03/2009) – EXP DV - Dieppe – Argenteuil GC – Valenton GC – Saint Raphaël



Été 1970 (Ferrovissimo N°31 03/2009) – EXP KP - Düsseldorf – Vaires triage – Valenton GC – Biarritz



Été 1970 (Ferrovissimo N°31 03/2009) – EXP MF - Milan – Valenton GC – Boulogne Maritime



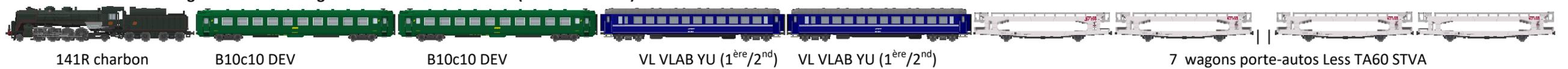
Été 1970 – OMN 3549 - Plouaret – Lannion (Ferrovissime 5/Ferrovissimo 22)



Été 1970 – OMN 3975 - Nantes – Saint Gilles Croix de Vie (LR 649)



Été 1970 – TAC GP - Boulogne Maritime – Avignon Fontcouverte (Ferrovissime 19)



Hiver 1970/71 – Rapide 1106 L'Arverne Clermont Ferrand – Paris Lyon (au départ de Clermont) (Ferrovissime n°60)



Été 1971 – OMN 7017 (Aux Aubrais) - Paris Austerlitz– Orléans (Ferrovissime n°50)



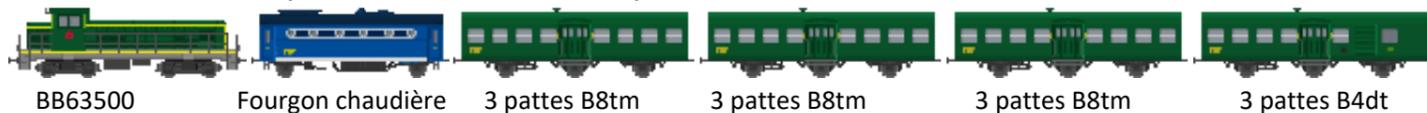
Été 1971 – TAC 1540/41 - Metz – Narbonne (Ferrovissime 8)



Été 1971 – Rapide 191 Le Bourbonnais Paris Lyon – Clermont Ferrand (Ferrovissime 11 12/2008)



1971 – OMN Lavelade (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



1971 – OMN Carhaix – Guingamp (RMF N°665 03/2023)



1971 – Express 5893 – Paris Austerlitz – Clermont - Millau (Ferrovissime n°59)



Été 1972 – Express 4686/87 – Angoulême – Royan (Au départ d'Angoulême) (Ferrovissime n° 60)



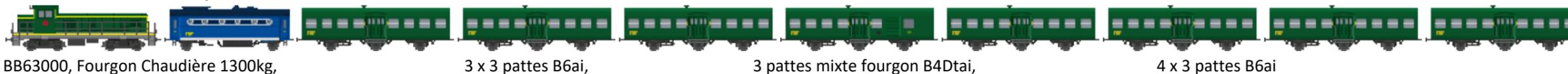
Été 1972 – EXP 3857 - Paris Montparnasse – Les Sables (LR 630)



Été 1972 – EXP 3819 - Paris Montparnasse – Pornic (LR 630)



Été 1972 - Omnibus Colmar/Metzeral



Été 1972 – Rapide 146 L'Armor Brest – Rennes – Paris Montparnasse (Ferrovissime n°44 12/2011)



Été 1972 - RAP 5402 - Thermal- Express Paris- Austerlitz jusqu'à Riom. Tranche de l'antenne Châtel-Guyon – Riom (Photo Forum LR Presse)



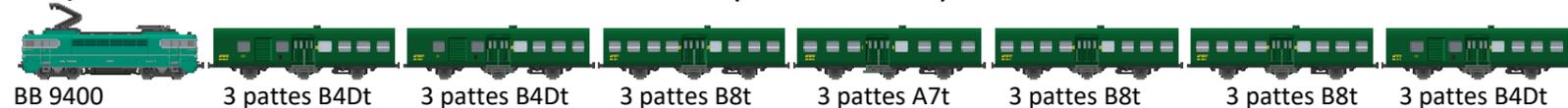
Été 1972 – DIR 7233 (A Facture) - Paris Austerlitz – Bordeaux St Jean – Arcachon (Ferrovissime n°50)



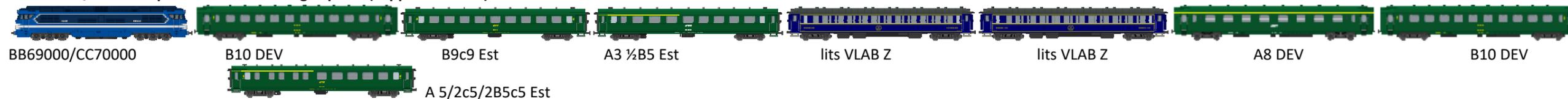
1972 (RMF n°656 09/2021) EXP 3777/8333 Paris Montparnasse / Les sables d’Olonne / Le Croisic / Pornic / Croix-de-vie-St-Gilles Tranche Nantes / Croix-de-vie-St-Gilles



1972/1973 – Omnibus 6752 – Marseille Saint Charles – Miramas (Ferrovissime n°57)



Hiver 1972/1973 – Express 10469 – Arlberg Express (supplémentaire)



Hiver 1972/1973 – Express 5987/5997– Paris Lyon – Corbigny [Tranche Paris Lyon-Autun] | | [Tranche Paris Lyon-Corbigny] (Ferrovissime n°20 10/2009)



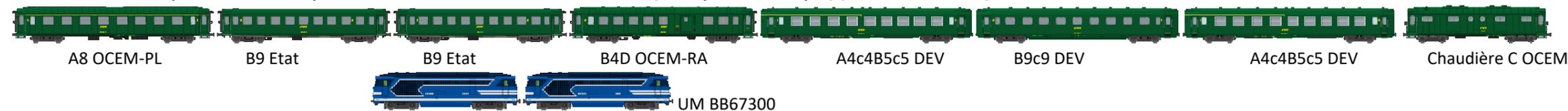
Été 1973 – OMN 8708 - (RMF 530)



Été 1973 – EXP 3480 Nuit - Quimper – Nantes (Ferrovissime 2 02/2008)



Hiver 1973/1974 – Express 3480 – Quimper – Nantes – Bordeaux St Jean – Toulouse (Au départ de Quimper) (Ferrovissime n° 60)



Hiver 1973/1974 – Rapide 4086 – Tours – Paris Austerlitz (Ferrovissime n°57)



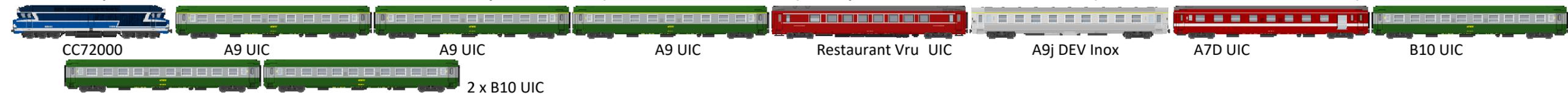
Hiver 1973/1974 – EXP 3023/22 - Caen– Rennes (Ferrovissimo N°15 06/2007)



Hiver 1973/1974 – EXP 3311 - Paris St Lazare – Caen (Ferrovissimo N°15 06/2007)



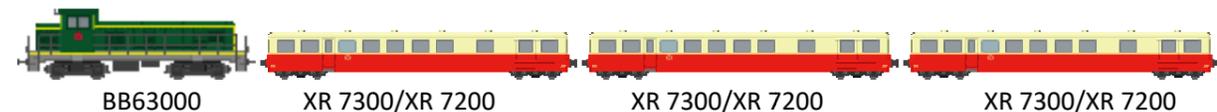
Été 1974 – Rapide 156 Le Nantais Nantes – Le Mans– Paris Montparnasse (Ferrovissime n°44 12/2011) Composition de base fixée à 8 voitures (la A9UIC en tête est en renforcement)



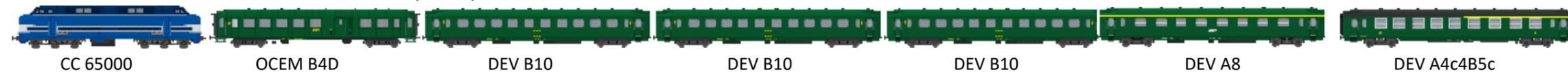
Été 1974 – Rapide 152 Maine-Océan (dédoublé) Nantes – Le Mans– Paris Montparnasse (Ferrovissime n°45 01/2012) Train (sans restauration) dédoublé du « Maine-Océan » lorsqu'une pointe l'exige les lundis matin



1974 – OMN 8635 - Metzeral – Colmar



Été 1974 – EXP 3891 - Nantes – Bordeaux St Jean (LR 749)



Été 1974 OMN 8634 - Colmar – Metzeral



Été 1974 – OMN (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



Été 1974 – EXP 3751/3853 Paris Montparnasse – Nantes/Le Croisic – Nantes les sables d'Olonne (tranche Paris Montparnasse – Les sables d'Olonne) (RMF)



Hiver 1974 – EXP Paris Montparnasse-Le Mans (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



Hiver 1974/1975 – EXP Le Mans - Paris Montparnasse (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



Hiver 1974/1975 (Ferrovissimo)



Hiver 1974/1975 – EXP 3865 - Paris Austerlitz – La Rochelle (Ferrovissime)



Hiver 1974/1975 – EXP 3895 - Paris Austerlitz – La Rochelle (Ferrovissimo n° 37 10/2009)



1975 (RMF n°656 09/2021) EXP 3846/3776 Croix-de-vie-St-Gilles / Le Croisic / Paris Montparnasse Tranche Croix-de-vie-St-Gilles / Nantes



Eté 1975 – EXP 3807 Nuit - Paris Montparnasse – Quiberon (via Nantes)



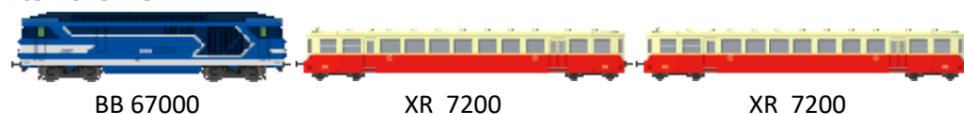
Eté 1975 – TAC 9430 - Bruxelles-Quimper



Eté 1975 – OMN - Beauvais-Creil



Eté 1975 – OMN



Eté 1975 – OMN (Ferrovissime n° 65 novembre 2013)



Eté 1975 – EXP 3810 - Pornic – Paris Montparnasse (LR 749) (voitures couchettes utilisées en train de jour)



Eté 1975 – EXP 1062 - Belfort – Nancy (Ferrovissimo N°15 06/2007)



Eté 1975 – EXP 14013 - Tours – Bordeaux Saint Jean (voitures couchettes utilisées en train de jour)



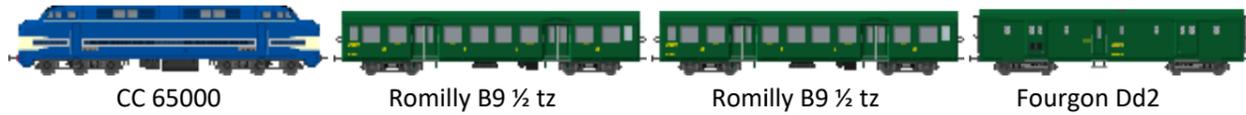
Eté 1975 (Ferrovissimo N°31 03/2009) –RAP 12586/87 - Flandre Riviera Paris nord – Valenton GC – Marseille St Charles - Vintimille



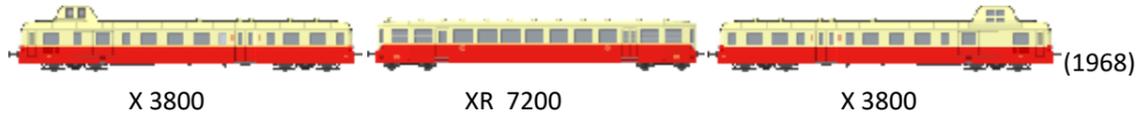
Eté 1975 OMN 6911 assuré par la BB 67303 dessert la gare de La Roche-sur-Yon (d'après photo)



Hiver 1975 – OMN 6962 - Saintes – La Rochelle (LR 749)



OMN de 1965 à 1975 (LR 455). Notes : Seul, un Picasso ne peut tracter plus d'une remorque



OMN Epoque III/IV (Ferrovissimo n°1 12/2004 p22) X2800



Couvert X 2800

Les X2800 pouvaient tracter des bétailiers à bogies ou à essieux, des couverts ou des bâchés

Les X2800 étaient fréquemment attelés à des voitures omnibus modernisées, ou à une ou deux voitures DEV, OCEM ou UIC



X2800 vert 1^{ère} classe à Rennes de 1961 à 1970/71 (X2897, X2898, X2900, X2914) Ferrovissimo n°1 12/2004 p20

Rennes-Quimper, Nantes par Redon, Caen par Dol de Bretagne, Rennes-Brest (Ferrovissimo n°1 12/2004 p9)

X2800 réseau breton : <https://www.youtube.com/watch?v=nLh63rdJdBc>

X2847 bleu à Loudéac sur le réseau breton

OMN Eté 1972 (Dreux – Paris Montparnasse) (ou Bordeaux – Toulouse)

Par dérogation régionale, les X 2800 pouvaient tracter jusqu'à 4 remorques sur certaines lignes de l'Ouest, et notamment Dreux Paris-Montparnasse



X 2800

XR 7200

XR 7200

XR 7200

XR 7200

Entre 1965 à 1975 (Ferrovissime n°10)



RGP1 X 2721

XR 7700

XR 7800

Jusqu'au début des années 1970 l'Ouest fait usage de voitures qui ne passent pas au parc des XR pour être attelées derrière un autorail (jamais entre deux autorails), notamment les 3 pattes modernisées Sud Est à portes centrales. Des couverts à bestiaux ainsi que des STEF sont également attelés (Hors Série Correspondances 01/2004. L'art de composer les trains d'autorails)



ABJ

3 pattes



X3800 Picasso

3 pattes



X3800 Picasso

Couvert G4 (puis G40)



X2800

OCEM

DEV



X2800

WR (Acheminement)



X2400

STEF



X2400

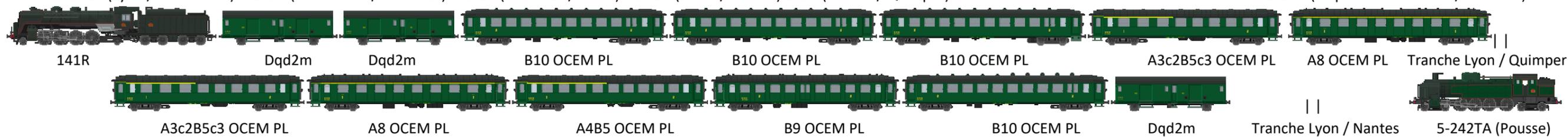
HES 09.6

Voyageurs hors époques III d (1961 – 1970) - IV a (1971 – 1979) –1965-1975

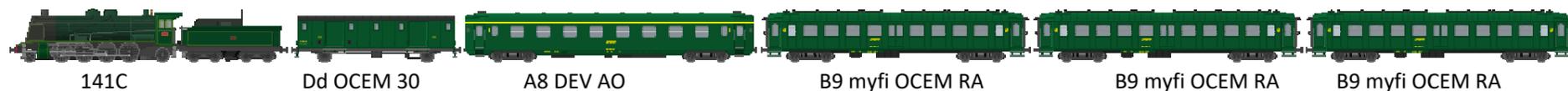
Eté 1958 (Loco Revue n°500) Express LC Lyon-Perrache / Quimper

Traction : 141R (Lyon / St Germain) 5-231G (St Germain / Saincaize) 4-231K (Saincaize / Tours) 3-231D (Tours / Nantes) 141R (Nantes / Quimper)

5-242TA (En pousse sur Tarare / Tête sud)



Eté 1964 (RMF n°656 09/2021) Express 951/3951 Paris Montparnasse / Les sables d'Olonne / Croix-de-vie-St-Gilles



Marchandises Voyageurs (MV)

Hiver 1961-1962 – MV 307405 Auray - Quiberon Retour par MV30746 (Loco revue 599 de 1997 page 63)



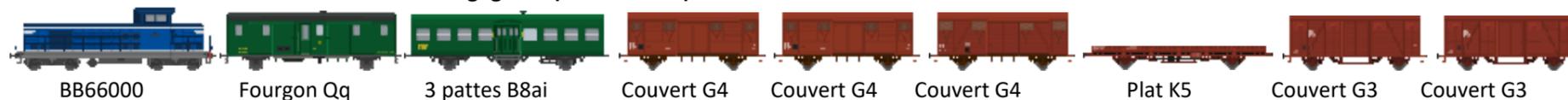
Hiver 1961-1962 – Roulement RB 668 Auray Omnibus 3744 / Enchaînement MV 30741 du lendemain (Loco revue 599 de 1997 page 63)



Été 1965 MV Gretz - Sézanne (Correspondances ferroviaires n° 23 02/2006)



Été 1965 - MSV 45696 - Clermont Ferrand – Langogne (Ferrovissime)



Été 1965 - MV 30746 - Quiberon - Plouharnel –Auray (Historail 10/2010)



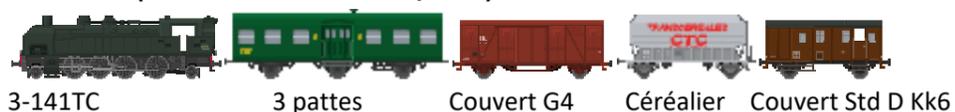
1965 - MV (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



1967 - MV Paimpol (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



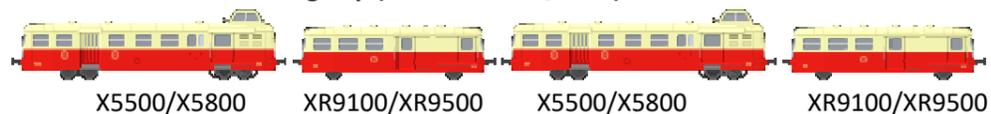
1967 – MV (Ferrovissime HS n°11 09/2019)



Été 1967 – 30816 - Bressuire - Thouars (Ferrovissime 19)



1968 – OMN Carhaix – Gingamp (RMF N°665 03/2023)



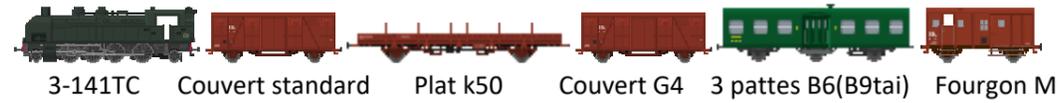
1969 (RMF n°656 09/2021) MV 5643 Commequiers / Notre dame de Riez / St hilaire de Riez / Croix-de-vie-St-Gilles



Hiver 1970 – 30817/30816 - Thouars-Bressuire (Ferrovissime)



1971- MV - Guingamp – Carhaix (RMF n°665 03/2023)



Été 1971- MV - Paimpol (Correspondances ferroviaires n°15 10/2004, Ferrovissime 13 02/2009)



Été 1971- MV 523 - Paimpol (Correspondances ferroviaires n°15 10/2004, Ferrovissime 13 02/2009)



1975 - MV 368775 Thouars-Bressuire



1975 – MV (Ferrovissime HS n°11 09/2019)

BB300 Fourgon Ddai B9 Romilly 2 x Couverts G4

MV Omnibus Livraison et enlèvement des wagons dans les gares desservies

Ferrovissime N°2 02/2008



Marchandises (MAO- Marchandises Omnibus, MAE- Marchandises Express)

1965 - Messagerie omnibus – Parthenay (Ferrovissime N°37 p10)



MAO Formation symétrique (Correspondances N°30 p57)



MAO Formation symétrique (ou miroir à l'Ouest)



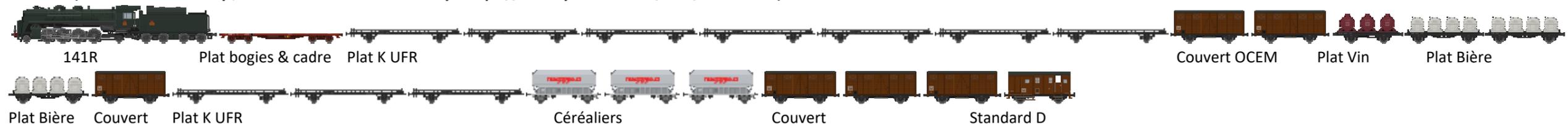
Été 1965 – MAO



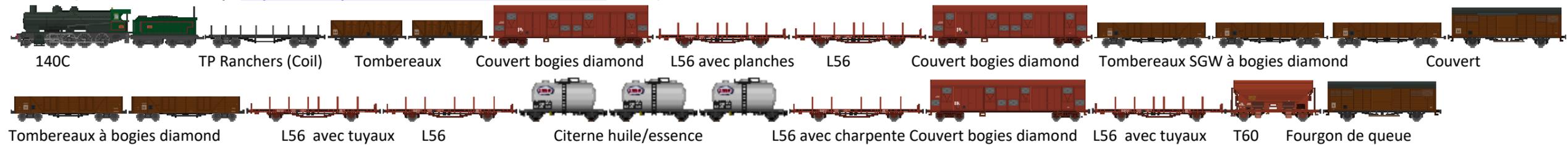
1965 – Train de marchandises Saint Etienne – Le Puy



Été 1965 (Réseau de André Gay ; Chaine Youtube de André Gay : <https://www.youtube.com/user/chalindrais>)



Été 1965 (Réseau de André Gay - <https://www.youtube.com/watch?v=YZP2NRidAYQ> à 2'39)



Été 1965 (Réseau de André Gay)



Eté 1965 (Réseau de André Gay)



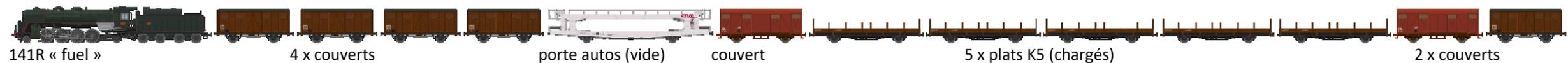
Printemps 1966 - MAO 8170 – Desserte de Luzarches (Ferrovissime n°34)



1966 - Train de desserte (Ferrovissime N°37 p26)



Printemps 1970 - Messagerie RA – Inter triage de Nantes-Etat à Angers (Ferrovissime n°37 p 45)



1969 Desserte marchandise Douai – Arleux (RMF)



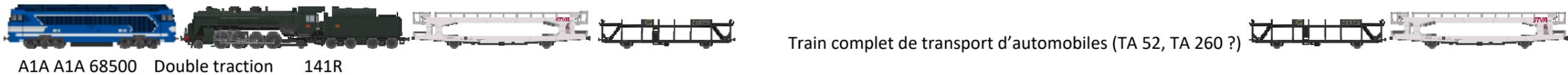
1970 Train « Rail-Route » (RMF)



1970 Train de marchandises Lyon – Valence (RMF)



Eté 1970 Montbéliard (Ferrovissime 05/2008 p33)



1971 – Guingamp –Carhaix (RMF N° 665 03/2023)



1971 – Guingamp –Carhaix (RMF N° 665 03/2023)



1972 Train de marchandises Gray – Noidans le Ferroux – Vesoul (RMF)



140C Fourgon M Tombereaux Céréaliers Couvert K

1972 Train de marchandises Gray – Is sur Tille – Châtillon sur seine (RMF)



140C Céréaliers Plat K50 Fourgon M

Été 1973 (Ferrovissimo N°29 01/2009) – Trafic diffus - Raccordement de Villeneuve – Valenton GC



CC 65500 5 x couverts 2 essieux 2 x céréaliers 2 essieux 5 x couverts 2 essieux 2 x citernes 2 essieux 3 x couverts etc.

Été 1974 – Train de desserte de wagons isolés



BB63000 plat 2 essieux avec machines agricoles, plat 2 essieux à rancher avec troncs d'arbres, 2 x plats 2 essieux vides, couvert 2 essieux

1974 Train 22504 Is sur Tille – Châtillon sur seine (RMF)



140C Fourgon M Couverts K Divers couverts Plat K50 Divers couverts

1974 Train de marchandises « wagons isolés » région sud-est (RMF)



CC7100 Couvert EVS Citernes Couvert G70 EVS Kronenbourg EVS EVS EVS EVS Plat K50

Été ??? (Video n°62 - Réseau de André Gay) <https://www.youtube.com/watch?v=rk77PMZ7Jdg>



140C Couverts Plat UFR Tombereau Couvert Tombereaux 10 couverts 2 essieux



Plat vin Plat UFR Citernes huiles et carburants Couvert Fourgon de queue

Été ??? (Video n°62 - Réseau de André Gay) <https://www.youtube.com/watch?v=rk77PMZ7Jdg>



141R 34 trémies à ballast Fourgon de queue

1975 Nantes – Bordeaux (RMF)



CC65000 Céréalier 3 citernes à bogies Céréalier 2 essieux Couvert Hs EVS

1975 Région est St Julien les villas – Châtillon sur seine (RMF)



BB66400 Couverts K Plat K50 Couvert G4 Céréaliers Couverts K

??? (Video n°63 - Réseau de André Gay) <https://youtu.be/v-FTGZ6tn-M>



1975 Région est

Train de marchandises RO (RMF)



1975 Région est

Train de marchandises RO (RMF)



Été 1965 à 1975 Convoi de céréaliiers (22 wagons) On peut aussi mettre une UM de A1A A1A 68000, ou une UM A1A A1A 68000+BB 67000



Ferrovissimo N°15 06/2007 Train de ballast



Ferrovissimo N°15 06/2007 Train de fret



Ferrovissimo N°15 06/2007 Train de céréaliiers à 2 essieux (nombre de wagons variable en fonction des besoins)



Correspondances N°15 10/2004 Train de céréaliiers à 2 essieux (BB63500 toujours en tête)

1965-1971 (Fin 141TC à l'ouest en 1971)

Alimentation usines agro-alimentaires



Train 36788 Pontivy-Auray (Ferrovissime n°2 01/2008)



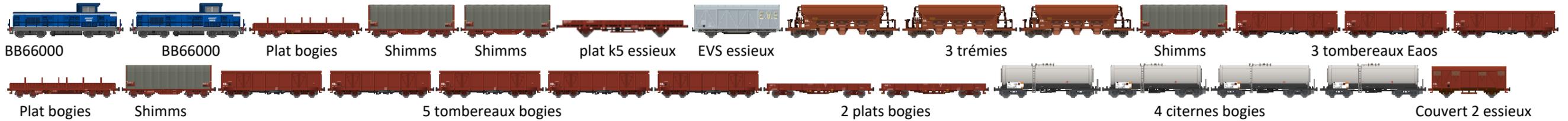
Train complet de céréaliers Ferrovissime N°1 02/2008



Ligne du Morvan (Photo Forum LR Presse)



Ligne du Mans à Tours (Photo Forum du N) 433686 St Pierre des Corps-Le Mans à Aubigné-Racan



Train de desserte d'enlèvement sur EP expéditeur Ferrovissime N°2 02/2008



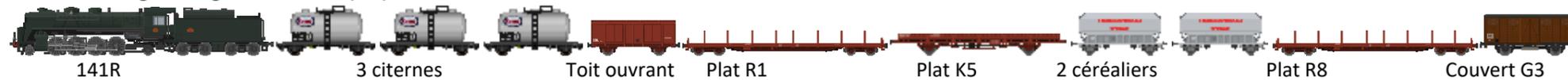
Train de collecte du lotissement vers un triage Ferrovissime N°2 02/2008



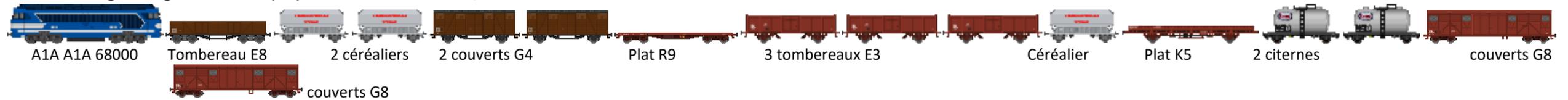
Train inter-triage en régime ordinaire (RO) Ferrovissime N°2 02/2008



Train inter-triage en régime ordinaire (RO) Ferrovissime N°2 02/2008



Train inter-triage en régime ordinaire (RO) Ferrovissime N°2 02/2008



Remonte entre triage d'arrivée et gare voyageurs Ferrovissime N°2 02/2008



Ligne Lias-Lodève en 1984. Les 63000 (Edition du Cabri)



Train de messagerie (Photo Forum LR Presse)



CC7126

7 couverts Sernam

Travaux et Spéciaux

1970 – Train de travaux



1975 Train de trémies de ballast



1975 Train de travaux



Spéciaux

Train de désherbage à grand rendement



Locotracteur + wagon citerne désherbeur + citerne désherbant + couvert brun uic + wagon de cantonnement + wagon dortoir + locotracteur (en véhicule)

Locomotive (bb66000/bb63000) + 2 x citernes désherbant + couvert brun uic + citerne désherbant + wagon de cantonnement / dortoir + 2 x citernes désherbant + locomotive (bb66000/bb63000 en véhicule)

2 x Locomotive (bb66000/bb63000) + couvert brun uic + wagon de cantonnement / dortoir + wagon désherbeur + 4 x citernes désherbant

Locotracteur + wagon citerne désherbeur + 2 x citerne désherbant + couvert brun uic + locotracteur (en véhicule). Le wagon de cantonnement / dortoir doit être resté en gare

Locomotive (bb66000/bb63000) + couvert brun uic + wagon citerne désherbeur + wagon de cantonnement / dortoir + 2 x citernes désherbant + Locomotive (bb66000/bb63000)

Locomotive bb66000 + couvert brun uic + 2 x citernes désherbant + wagon couvert désherbeur + wagon de cantonnement / dortoir + 2 x citernes désherbant

Locotracteur + wagon citerne désherbeur + citerne désherbant

2 x Locomotive bb66000 + 2 x citernes désherbant + couvert brun uic + wagon couvert désherbeur + wagon de cantonnement / dortoir + 2 x citerne désherbant

Entretien de la voie



Train de secours (limité à 80 km/h) <https://rma-49.fr/la-composition-des-trains-grues/>



Plat 2 essieux (1) : cales en bois et cales métalliques

Plat TP bogies (2) : wagon porte-flèche avec chaînes, câbles et divers petits matériels

Plat 2 essieux (3) : avec caisse à eau calorifugée (pour l'alimentation en eau de la grue vapeur)

Plat 2 essieux (4) : plat supportant une cahute dit « cercueil » qui contient les agrès (vérins, crics, groupes électrogènes, etc.)

Couvert TP bogies (5) : contient également des agrès

Fourgon 2 essieux (6) : ex-fourgon PLM voyageurs grandes lignes ou ambulant postal OCEM 29, qui contient aussi des agrès et des briquettes de charbon pour la grue vapeur

Notes

Epoque 3 (III) :

De 1946 à 1970

- Période a : 1946 – 1949
- Période b : 1950 – 1955
- Période c : 1956 – 1960
- Période d : 1961 – 1970

Epoque 4 (IV) :

De 1971 à 1990

- Période a : 1971 – 1979
- Période b : 1980 – 1990

IIIId-IVa : 1965 – 1975

Autorails Renault :

ABV : Autorails doubles (deux caisses sur trois bogies) deux moteurs 300 ch. (séries X 100), ZO, et ACB : Autorails à deux essieux, un moteur Diesel, 110 ch..

Les autorails ACB sont les mêmes que les ZO, mais de construction plus récente : 1934 pour les premiers, 1936 pour les secondes (série X 10.000 et X 11000).

VH : Autorails à bogies à un moteur Diesel 300 ch. (série 2000)

ABJ : Autorails à bogies à un moteur Diesel 300 ch. (série 3000) ABJ3 : X3100 (Est), X3200 (Nord), X3500 (Etat). ABJ4 : X3600

ADP : Autorails à bogies à un moteur Diesel 500 ch. (série 4000 et 4100). Les moteurs 500 ch. de ces autorails sont progressivement remplacés par des moteurs de 300 ch.

ADX : Autorails à bogies à deux moteurs Diesel 300 ch. (série 5100 et 5200).

AEK : Autorails à bogies à deux moteurs Diesel 150 ch. (série 7000). Ces autorails n'ont qu'un poste de conduite situé dans un kiosque au milieu de la caisse.

ABH: Version VH ou ABJ pour voie métrique

Locomotives

Les A1A A1A 68000, sont couplables entre elles en UM (Unité Multiple) et avec des BB 67000 (Ferrovissimo N°15 06/2007 p6)

Les CC 72000 ne sont pas couplables en UM (mais possible en DT)

Les BB 66000 ne sont pas couplables en UM avec les BB 67000

Pour la DT (Double Traction), par conséquent avec deux conducteur tout est possible (DT 2xCC72000 ; DT 9400/CC 72000 ; DT CC72000/BB67300 ; DT BB 66000/UM BB 67300/400)

Les A1A A1A 68000 ont tractées des voitures voyageurs et du fret, notamment des céréaliers (souvent en UM)

Locomotives diesel, puissance de plus de 500 chevaux (Exemple C 61000)

Locomoteurs diesel, puissance de 300 à 499 chevaux (Exemple Y 51100)

Locotracteurs diesel, puissance de 0 à 299 chevaux (Exemple Y 7100)

Voitures

Le marquage *UIC* a été appliqué au matériel de la *SNCF* à partir de 1965/66. L'application du sigle rond au milieu des voitures de la *SNCF* a duré très peu de temps

Voitures UIC : pour les longs parcours et l'international

Voitures USI : pour les relations intérieures (en moyenne moins de 5h de trajet)

OCEM-RA (Rivets apparents) OCEM-FL (Faces lisses ; ou -PL Parois lisses)

Voitures DEV Inox, marquages UIC (1965) Epoque IIIId. Logo sur les flancs à partir de 1971 (B10) Epoque IVa

Epoque IIIb : Depuis 1956. Toit noir

Epoque IVa: 1965. Marquage UIC. Toit vert

Epoque IVa: 1970. Livrée initiale C160 (apte à 160 km/h). Vert garrigue 302 et gris aluminium 803 (métallisé)

Epoque IVa: 1976/78 : Nouvelle signalétique bande verte pour les voitures de seconde classe

Epoque IVa: 1978. Nouvelle livrée C160, gris béton mat et portes grises

Voitures UIC rouge

La livrée pour le Capitole est rouge avec un grand bandeau blanc sous les baies et un autre plus fin blanc également au-dessus des baies, le toit étant gris. Dans le bandeau inférieur blanc et centré sur la voiture un marquage "*Le Capitole*" en

blanc sur fond rouge les caractérisent. 23 A⁹r aptes aux 200 km/h pour le Capitole : 51 87 19-90 334 à 352 (c : 1965, l : 1967) et 375 à 378 (c : 1967, l : 1968),

D'autres voitures avec la même livrée mais sans ce marquage roulent avec des bogies Y28E. 22 A⁹r rouges à bogies Y28 E : 51 87 19-70 379 à 400 (c : 1967, l : 1968)

Les voitures-restaurants en grill-Express sont le plus souvent situées en milieu du train, le plus souvent séparant les 1^{ère} et 2^{ème} classes

Il y avait trois cas différents :

- Le train est à composition fixe et la voiture GE dessert l'ensemble du parcours, dans ce cas le GE est généralement vers le centre de la rame.

- La voiture GE ne dessert pas l'ensemble du parcours, cas typique des trains France - Italie avec voiture Gril Express limitée à Vallorbe ou à Modane. Dans ce cas la voiture GE est à une extrémité.

- Le train est composé de plusieurs tranches. Lorsque les tranches sont ensemble, la voiture Gril Express est vers le centre. Lorsque les tranches sont séparées, cas par exemple de Paris - La Rochelle avec une tranche qui ne fait que Paris - Poitiers, ou Paris - Hendaye - Irun avec une tranche Paris - Tarbes, alors la voiture Gril Express est en queue de Poitiers à La Rochelle, respectivement de Dax à Irun

Allèges postales

En principe, en époque III, les voitures postales étaient toutes situées derrière la locomotive.

Deux sortes de fourgons, les PAz (Poste Atelier - Voiture postale ambulante) où le tri se faisait durant le parcours, avec échange de sacs aux gares intermédiaires ou de bout en bout dans les centres de tri raccordés à la SNCF; les PEz (Poste Entrepôt - Allège postale) chargé uniquement du courrier sans personnel de tri.

Le couplage de PEz et de PAz étaient fréquents sur les trains

Si on est fan de voitures postales, on peut faire un "train postes", composé de plusieurs allèges de divers types et de deux ou trois voitures après. (Le Paris Nord / Laon était composé de 6 voitures postales et d'une B11tz + B5D NORD)

Fourgon générateur

Certaines lignes n'étaient pas équipées du retour électrique du chauffage train, donc impossible de l'assurer par la locomotive et retour par les rails.

Exemple avec un Paris- Cabourg (via Trouville) qui indique la particularité de l'itinéraire, d'où l'utilisation du fourgon générateur

Remorques XR

Elles ont assurées des trains de l'omnibus rural à l'Express « transversal »

Elles ont été tractées par des autorails VH, ABJ1 à 4, ABV, ADX, ADP, X3800, X2400, X2800, X4200, RGP 1 et 2, GRP1, X2100, X2200

Elles ont été tractées par des locomotives BB63000/63500, BB66000/66400, BB67000/67300/67400, CC72000, A1A A1A68000, BB900, 4700, 8100, 8500, 9400, 13000, 16500, 25500

Wagons

Le RIV est un règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international, il est issu d'un accord entre pays européens de 1922

Le RIV définissait les spécifications techniques auxquelles les wagons devaient satisfaire pour assurer un service international. Les wagons qui se conformaient à ces spécifications se voient appliquer une inscription RIC et peuvent être utilisés en service international sans autorisation particulière.

Il n'y a donc aucune raison de ne pas utiliser du matériel étranger sur un réseau SNCF !

1962 : Wagons brun rouge UIC en remplacement du brun wagon foncé unifié ancien

Le marquage à deux lettres des wagons de service : VB, MT, EX peut être considéré en époque 3 et début époque 4. Ensuite, on passe à V, T et maintenant IN pour infrastructure.

En 1976, les voitures à trois essieux radiées ont un marquage V par exemple

TA60/TA260 : Wagons construits de 1960 à 1962 par la Société Nouvelle des Ateliers de Vénissieux (SNAV). L'immatriculation 65 87 96 69 xxx concerne l'utilisation en train auto-couchettes (TAC, fourgon DD).

Elle devrait être 21 87 042 9 xxx en transport d'automobiles neuves (Less). Les wagons non « mixtes » sont numérotés 20 87 040 7 xxx (Le). Source : notice du wagon Huet.

L'affectation aux TAC concernait 230 wagons

Nota : la dénomination TA60 (puis TA260) signifie Transport d'Automobiles (à 2 essieux), construits en 1960.

Peut-on mélanger les fourgons porte-autos Dd avec des TA60/260 ?

On ne trouve pas de compositions qui présentent les deux types. C'est techniquement possible mais les catégories de trains et sans doute aussi les affectations (les DD sont à cette époque en majorité au sud-est, un peu à l'est et au sud-ouest) font que si ça a existé cela doit-être rare.

Il y a des compos vers l'ouest ou au nord jusqu'au Pays-Bas avec des TA260/60 en grand nombre de 6 à 10 véhicules, pour les DD souvent un ou deux wagons avec les couchettes ou WL dans les TAC et aussi des TAA composés uniquement de DD jusqu'à une douzaine avec parfois fourgon à bagages et voitures postales envoyés dans le sillon d'un train de nuit composé uniquement de couchettes/WL.

On trouve aussi des TAC entre la Belgique et le sud-est avec des DD SNCF et SNCB (mais en version verte) avec jusqu'à 6-8 fourgons ; on peut aussi utiliser les modèles de la DB à trois essieux Laeq 545 (Hobbytrain ou Arnold) pour des trains Allemagne vers le Sud-est avec voitures couchettes et WL de la DB

Wagon porte-autos type L : Wagon plat spécial sur deux niveaux pour le transport des automobiles sur un train de marchandises

Fourgon porte-autos type DD : Fourgon, utilisé essentiellement sur les trains de voyageurs dits auto-couchettes (TAC), présents sur les lignes de la SNCF de 1967 à 2005 environ...

Le marquage qui a perduré sans doute le plus longtemps : logo encadré blanc

Plat K5

Ce type de wagon plat très répandu correspond au modèle classique UIC K5-K50 de grande longueur pour un modèle à essieux (13,86m hors tampons).

Sur un châssis métallique soudé et un plancher bois, il comporte 2x6 haussettes rabattables et amovibles ainsi que 2x6 ranchers latéraux rabattables.

Leur construction (souvent Arbel) s'est étalée des années 1965 aux années 1990 et beaucoup sont toujours en service surtout dans les trains de travaux.

Ci-dessous les noms des wagons de la série 1 qui suivent la règle :

- Ks_A : tous ranchers levés
- Ks_B : ranchers latéraux abaissés
- Ks_C : ranchers latéraux abaissés, ranchers d'extrémités enlevés

Ces préfixes sont complétés par un suffixe significatif du chargement

Citerne

Pour la livraison de gasoil dans les dépôts, le marquage des citernes étaient dépourvues de marquages commerciaux (BP, SHELL, ESSO, etc.)

Ces citernes appartenait au parc de service de la SNCF en tant que wagons « collecteurs ». Ils faisaient des A/R entre les centres d'approvisionnement et les établissements Matériel et Traction.

Selon l'époque, le marquage varie entre « MT » (époque III), puis « T », puis « A » (Service des Approvisionnements), puis de nouveau « T »

En dehors des TP, il y avait aussi beaucoup de citernes Armistice vouées à cet usage. Livrée noire en époque III/IV

Marquage « MT » « DIVISION DES COMBUSTIBLES » « CARBURANT TRACTION LIQUIDE INFLAMMABLE DE 2^{ème} CATEGORIE »

MAO Marchandises Omnibus

Régimes RA et RO

Les régimes d'acheminement à deux vitesses sont apparus après la deuxième guerre mondiale à la SNCF, et a remplacé les anciennes Petite et Grande Vitesse.

Les deux régimes utilisent des plans de transports séparés et des triages séparés.

Régime Accélééré (RA) :

Le "Régime accéléré" (ou RA) est un tarif de transport des marchandises qui remplace la Grande Vitesse.

Il est réservé aux denrées périssables et aux colis de messagerie. Coûteux, c'est un transport rapide.

Le régime accéléré correspond aux trains de messageries ou aux transports devant être acheminés rapidement.

Biens périssables et animaux (bestiaux, ...). Vitesse 100 km/h (parfois 120 Km/h)

Les wagons RA qui avaient une conduite blanche chauffage, étaient intégrés en tête de train pour les manœuvres en gare.

On pouvait aussi trouver des voitures de voyageurs (sans voyageurs) dans les compositions du RA. En général e elles étaient en tête de train et les remorques autorail en queue

Régime Ordinaire (RO) :

Le "Régime Ordinaire" (ou RO) est un tarif de transport des marchandises qui remplace après la guerre la Petite Vitesse.

Il s'applique à toutes les marchandises. Relativement peu coûteux, c'est un transport lent.

Le Régime ordinaire correspond aux marchandises transportées sur des trains non prioritaires

Vitesse limitée à 60 km/h, puis 80 km/h dans les années '80 (1972 exactement)

Les wagons RO, étaient plutôt en queue de train.

Les normes européennes pour la longueur d'un train de marchandises sont de 740 mètres et parfois de 835 mètres (Un train de marchandises de 740 mètres remplace 52 camions !)

En France un train possède une longueur de 700m pour une rame. C'est, en principe, la longueur des voies en relais et en réception de triage