

## LETTRÉ D'INFORMATION N°22 - 07 Novembre 2025

Plus de quatre mois se sont écoulés depuis la dernière lettre TRAIN MODÈLE et il est temps de faire le point sur l'avancement des projets. Certains nous ont visité sur notre stand à CHAMBERY les 1<sup>er</sup> et 02 novembre derniers, et d'autres viendront nous rencontrer à RAIL EXPO à DREUX les 28-29 et 30 novembre. A noter que, par suite de la perte du dossier d'inscription à l'exposition de MEURSAULT, TRAIN MODÈLE n'y participera pas cette année et nous en sommes désolés. Mais nous y serons en visiteurs ...

### 1 - LES RÉALISATIONS EN COURS

#### 1.1 - LES VOITURES CORAIL

Ce programme a pris quatre mois et demi de retard en raison d'une grosse commande passée auprès de notre unique fabricant par une firme allemande très réputée, concernant des locomotives de la DB au 1/45ème. Après mise au point avec le fabricant, le programme a repris, mais trop tardivement pour présenter le prototype des VTU à CHAMBERY, seul celui des VU ayant été exposé. Il faudra attendre RAIL EXPO pour pouvoir le découvrir. Comme annoncé précédemment, les réservations seront définitivement closes à la mise en fabrication de la série, soit après examen détaillé et correction du prototype VTU, celui des VU ayant déjà fait l'objet de retour auprès du fabricant. D'éventuelles réservations de dernière minute sont donc encore possibles jusqu'à réception du prototype VTU courant novembre.

A titre indicatif, 305 unités VTU + VU ont été réservées à ce jour. Tous les exemplaires seront numérotés.

#### 1.2 - LES BB 4400 kW

Mené conjointement avec le précédent, le programme BB 4400 kW a été réactualisé au niveau des BB 15000 en fonction des réservations confirmées, la version d'origine verte étant abandonnée (aucune confirmation de commande) et remplacée par une version portant la même référence V2.1, mais représentative de la sous-série 15051 à 15065, avec persiennes inox centrées et grandes cabines. L'intérêt de cette version est qu'elle correspond très exactement à un modèle de la série V4 (prototypes), celui de la BB 10004 dont la fabrication est déjà confirmée. Seule l'immatriculation, et bien sûr la livrée, sont différentes.

Les versions V2.3 (BB 15018) et V2.5 (BB 15033), n'ayant rencontré aucun intérêt auprès des modélistes, ont été supprimées. La fiche correspondante a été modifiée en conséquence.

A ce jour, tous les diagrammes fournis par le constructeur ont été corrigés, puis validés. La fabrication des prototypes est en cours, avant celle des modèles de production. Rappelons que ces locomotives comporteront la possibilité d'adjonction d'un attelage à élongation en option, permettant la traction de voitures Corail à tampons joints. S'y ajoutera un équipement, pour l'ensemble de la production, de pantographes motorisables (motorisés d'origine sur les versions digitalisées).

Pour une bonne harmonie avec les fabrications antérieures (AMJL SARL), l'éclairage fera appel à des microlampes. La digitalisation de haut niveau sera confiée, comme pour les productions précédentes de TRAIN MODÈLE (BB 26000 et BB 9400) à des décodeurs MS 950 ZIMO avec duos de haut-parleurs HI-FI.

A titre indicatif, les réservations actuelles ont conduit à augmenter la production initiale envisagée de 40 exemplaires pour la porter à 67 unités. Tous les exemplaires seront numérotés.

## 2 - NOUVEAUTÉS 2026

### 2.1 - Les voitures lits T2

Beaucoup s'inquiètent de savoir si les voitures lits T2 seront bientôt proposées, comme cela avait été annoncé dans une précédente lettre. La réponse est positive et les versions envisagées sont présentées ci-après . A noter que seule, la version d'origine CIWL ne sera pas retenue, du fait d'une possible taxation pour droit à l'image émanant des représentants actuels de la dite défunte compagnie.



Voiture lits T2 livrée d'origine SNCF - époque IV

Un peu d'histoire : en 1955, la CIWL - Compagnie Internationale des Wagons Lits - lance une nouvelle version de ses voitures lits, la voiture P du nom de l'ingénieur français Albert Pillepich qui la conçoit. En acier inoxydable, cette voiture se différencie des autres voitures lits par un design plus moderne, une masse moins importante, et surtout par une disposition nouvelle des compartiments au nombre de 20, prévus pour ne recevoir qu'un seul voyageur par cabine, et imbriqués les uns dans les autres. Dix cabines sont disposées en partie basse au niveau du plancher du couloir, et dix autres en position plus élevée avec un couchage disposé au dessus du plancher haut du compartiment bas. Du fait de cette singularité, les faces latérales comportent des ouvertures différentes selon le côté, 10 grandes identiques + une plus petite côté couloir, 10 + 2 grandes et 10 petites hautes intercalées avec les précédentes côté cabines.

Le succès obtenu par ces voitures, réservées initialement uniquement aux voyageurs de première classe, a conduit la CIWL à engager en 1968, la fabrication d'une nouvelle voiture, mais celle-ci accessible aux voyageurs de 2<sup>ème</sup> classe, désignée WLAB T2, dont l'acronyme T2 signifie « Touriste 2e classe ». Son aménagement intérieur, calqué sur celui de sa devancière, comportait dix huit cabines réparties comme suit :

- neuf cabines à niveau (cabines dites basses), équipées de deux lits superposés, rabattables le jour et transformables en divan,
- neuf cabines hautes équipées de deux lits fixes disposés au dessus du plancher haut des précédentes, avec présence d'un divan fixe. L'accès s'effectuait par un escalier droit séparant deux cabines basses, formant une géométrie en forme de T dont émane le sigle choisi pour ces voitures.

Comme pour les voitures type P, la présence de cabines hautes a nécessité de surélever la toiture pour dégager un gabarit suffisant pour les voyageurs de ces compartiments. La capacité de ces voitures était de 36 passagers.

Le succès fut là aussi au rendez-vous, conduisant la SNCF - et non plus la CIWL - à commander entre 1973 et 1975, un complément de 82 voitures T2, climatisées celles-ci. La SNCB en commanda 6, tandis que la RENFE en reçut 85 entre 1977 et 1980. Les T2 du parc SNCF ont été radiées en 2008.

TRAIN MODÈLE propose différentes versions caractéristiques de l'aspect extérieur de ces magnifiques voitures de la série purement SNCF, avec tous les sigles ou logos portés le long de leur carrière :

- UIC (dit encadré ou Allongé)
- Tallon (dit creux ou Nouille)
- Desgrippes (dit Flèche)
- Carmillon

Dans chaque cas, les voitures comporteront ou non le sigle TEN - Trans Euro Nuit.

### 1 - Versions TEN



T2 TEN toit gris alu  
sans logo SNCF



T2 TEN toit gris alu  
logo Allongé



T2 TEN toit bleu  
logo Tallon



T2 TEN toit bleu  
logo Desgrippes



T2 TEN toit bleu  
Railtour SNCB

## 2 - Versions sans logo TEN



T2 logo Tallon



T2 logo Desgrippes



T2 logo Desgrippes  
+ sigle CORAIL



T2 logo Carmillon



T2 logo Carmillon  
+ sigle CORAIL

La souscription au programme T2 est ouverte jusqu'à fin février 2026 afin de définir les quantités à produire. Si un nombre minimal de modèles n'est pas atteint, le programme sera abandonné et les souscripteurs remboursés. Si le programme est confirmé, une période de réservation remplacera la précédente, avec cependant un prix unitaire par modèle majoré porté à 1400 euros. A partir de leur disponibilité, quelques voitures seront disponibles au prix unitaire de 1.550 euros (choix de versions non garanti). La fiche de souscription correspondante est disponible sur le site [www.train-modele.fr](http://www.train-modele.fr), onglet "Infos". Livraison prévue printemps 2027

## 2.2 - Les voitures ANF-USI

Ces voitures, omniprésentes sur les voies SNCF dès la fin de l'époque III et jusqu'à une période très récente, n'ont jamais été reproduites au 1/43,5. Il était donc intéressant de s'y atteler.

Un bref historique : la SNCF commanda, en 1960, une première tranche de 50 unités d'une toute nouvelle voiture aux Ateliers du Nord de la France dont elles prirent la dénomination. On parlait alors de voitures ANF, dénomination remplacée ensuite par "Unifiée pour Service Intérieur" ou USI. Chaque année ensuite et jusqu'en 1971, la SNCF commanda d'autres exemplaires de ces voitures pour un total de 803 unités.

Des différences caractérisent chaque tranche, dont les plus notables sont les suivantes :

- caisse à chaudron court avec soufflets puis caisse à chaudron long avec bourrelets
- bogies Y16 sur les deux premières tranches puis Y24 sur les quatre tranches 62 à 65, et Y28 pour les suivantes.
- baies à espacement uniforme pour les deux premières tranches, et différent pour toutes les suivantes



Voiture USI B10t tranche 60 époque III



Voiture USI B10t tranche 62 époque III



Voiture USI B10t Tranche tranches 66-71 époque IV-V

Ce programme est assez volumineux, et fera l'objet d'une fiche détaillée lors de son lancement. Les amateurs intéressés pourront avoir tous les renseignements et photos sur le site [docrail.fr](http://docrail.fr). Livraison prévue début 2028.

Le projet sera proposé courant 2026, afin d'éviter de se chevaucher avec d'autres. Les finances de chacun ne sont pas forcément sans limite, et il paraît raisonnable de ne pas lancer trop de projets en même temps. Pour tenir compte de cette réalité, TRAIN MODÈLE propose, après le versement d'une réservation, un règlement du solde en quatre fois par appels de fonds répartis sur la durée de construction du modèle, ou en seize mensualités égales afin de permettre à tout un chacun de pouvoir acquérir un ou plusieurs modèle en fonction de ses possibilités financières.

A bientôt sur le stand TRAIN MODÈLE à RAIL EXPO 2025 les 28, 29 et 30 novembre prochains à DREUX.

Alain PIALAT  
TRAIN MODÈLE SAS