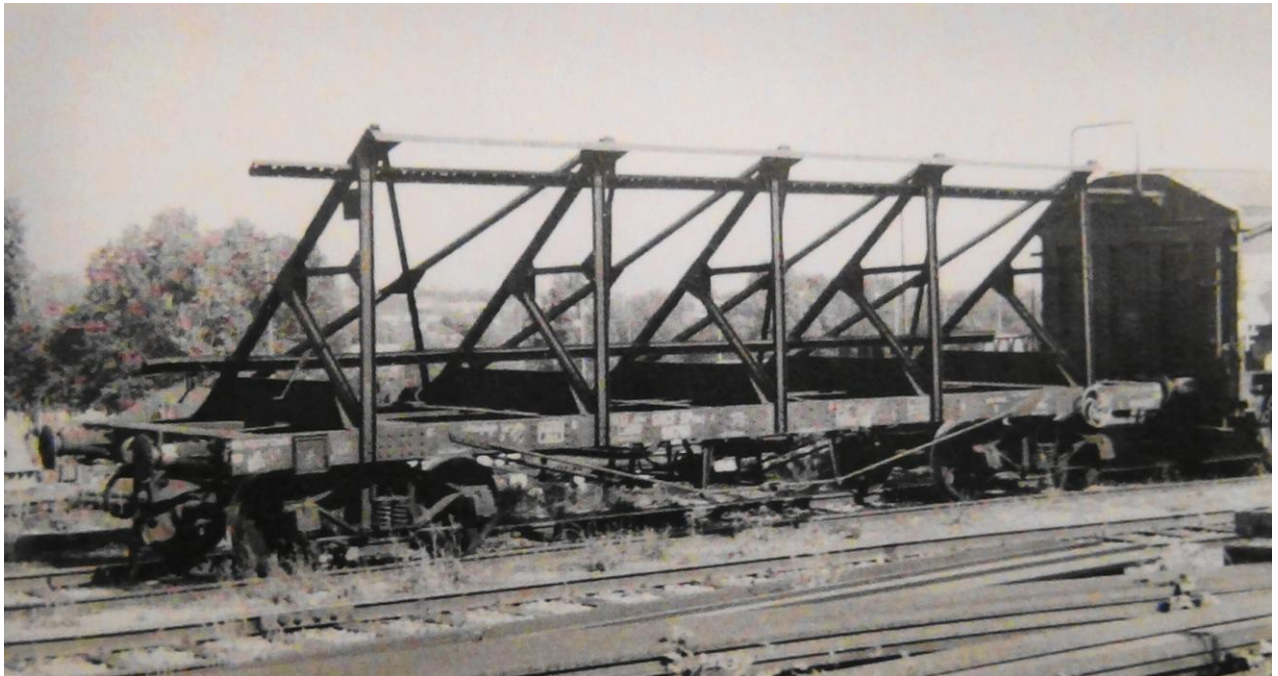


## Plat pupitre TP



La carrière des wagons TP 1917 s'est déroulée entre le début des années 20 et le début des années 70, soit près de 50 ans. Elle a été affectée par plusieurs paramètres.

En premier lieu, on retiendra que les différents types de wagons de ce parc ont connu d'innombrables transformations (souvent en quelques exemplaires) pour les adapter aux besoins, et ce dès les premières années. Ceci résultait notamment du fait que certains types de wagons étaient trop nombreux par rapport aux besoins de leurs réseaux ou s'avéraient inadaptés aux contraintes des clients (infra).

En second lieu, on constate que si certains types (plats, tombereaux, citernes) étaient assez prisés des clients, d'autres (couverts, wagons « froid ») l'étaient beaucoup moins pour deux raisons essentielles. D'une part leur empattement les rendait incompatibles avec les innombrables plaques tournantes des gares et embranchements (adaptées aux wagons courts à essieux) ce qui empêchait ou gênait l'accès aux installations de certains clients ; d'autre part, les capacités offertes, de l'ordre de 30 tonnes, étaient souvent trop importantes pour bien des expéditeurs davantage habitués à des wagons plus petits offrant 15 / 20 tonnes.

Enfin, leurs caractéristiques de roulement (limitation à 75 Km/h pour la plupart) constituèrent un handicap lorsque que la SNCF augmenta la vitesse de ses trains de fret. C'est ainsi que la quasi-totalité du parc TP était inapte au



régime accéléré (RA) ce qui était difficilement acceptable pour certains trafics tels les produits frais ou froids.

Pour autant, ces wagons rendirent d'éminents services et représentaient dans les années 50 un peu plus de 10% du parc commercial de la SNCF. L'observation de photos de rames marchandises révèle très souvent leur présence dans les années 50 et 60.

Le NORD hérita du plus gros contingent (140 wagons). Elle équipa la plupart de bords bas et porta la capacité de trente autres de 40 à 45 tonnes (renforts des bogies et de la suspension surtout). Le PO en reçut 70 dont une partie fut équipée de ranchers. Le PLM fut doté de 30 plats spéciaux dont une partie fut radicalement transformée : 4 furent adaptés pour le transport de charges lourdes et/ou volumineuses (évidement central + traverses mobiles recevant le chargement) ; **4 autres en wagon pupitres** (transport de grandes tôles surtout).

### **Le modèle Open Rails:**

Ces modèles ont été conçus par moi-même et ont roulé à l'époque 3.

Tous les wagons existent en version chargée ou vide, et sont équipés de disques rouges.

Bon jeu à tous,  
Aldobert