



1985-1986

**LE MODÈLE RÉDUIT**  
TRAINS - BATEAUX  
AUTOS - AVIONS  
154, rue du Fg-Saint-Denis,  
75010 PARIS  
Tél. : 202.74.56

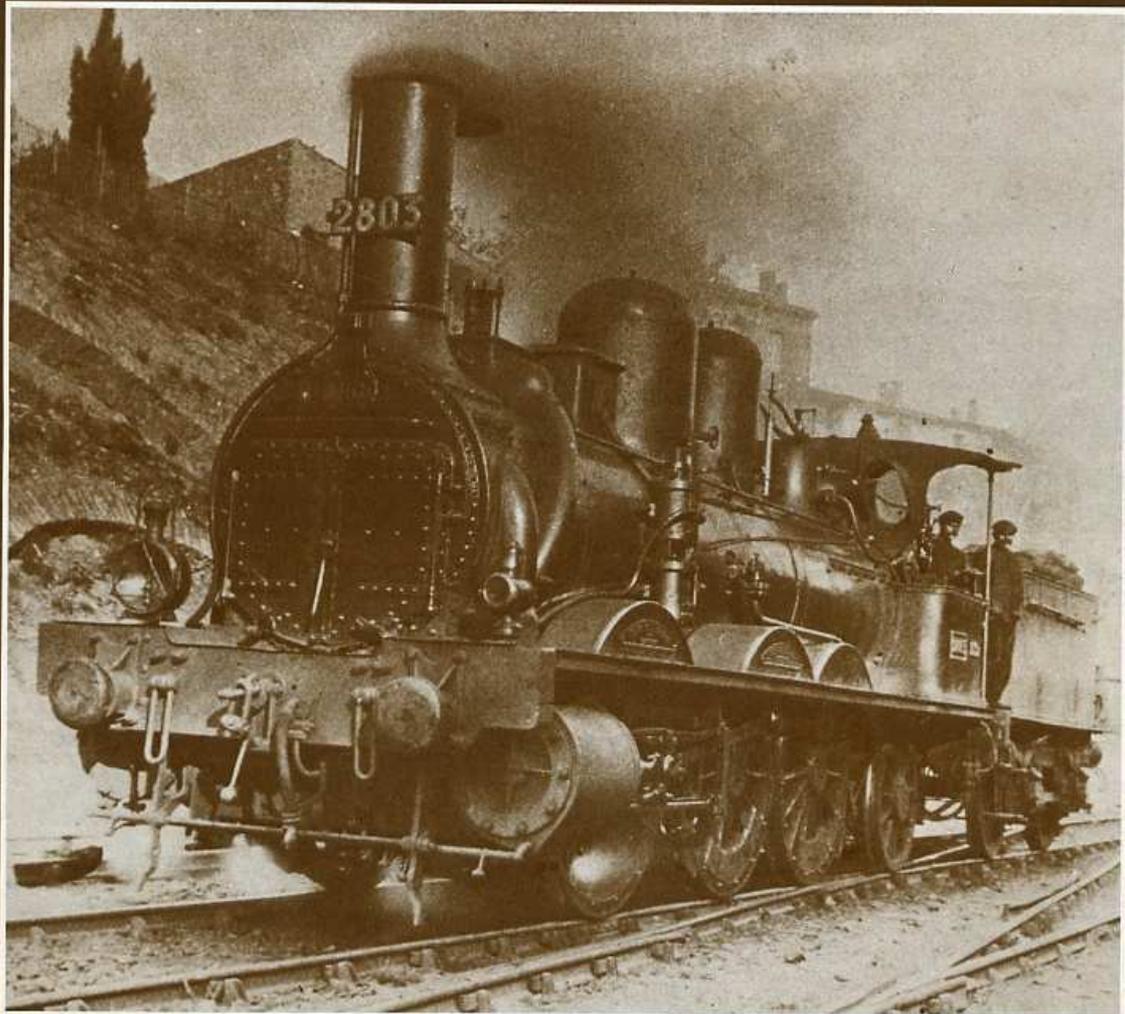


Photo Orget

HO  
HOm

**Trains Rousseau**



## Matériel à voie normale **LOCOMOTIVES À VAPEUR**

### Les 030 MIDI série 800

Les 030 MIDI numéros 801 à 1202 constitueront l'une des plus importantes séries des chemins de fer français, et la plus importante de la Compagnie du Midi.

Étudiées par M. Laurent, ingénieur en chef de la Compagnie du Midi, elles furent mises en service de 1869 à 1884.

Elles assuraient la traction des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Sur les 401 unités construites, 139 étaient encore en service en 1935, et 56 en 1938.

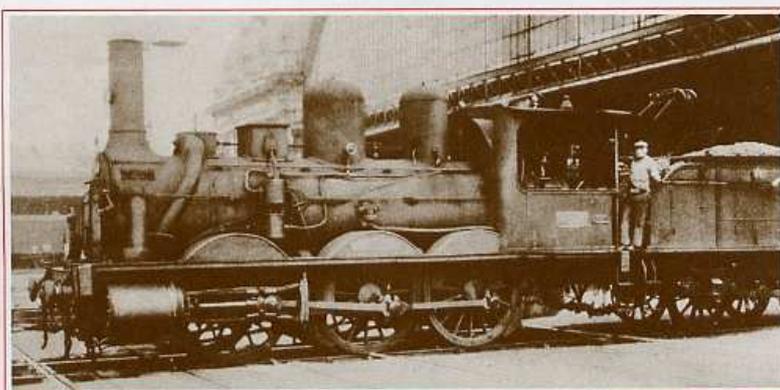


Photo Midi

- à roues de 1,61 m, grande cabine  
Réf. 2 rails : **0-85001**  
Réf. 3 rails : **0-80001**
- à roues de 1,61 m, petite cabine  
Réf. 2 rails : **0-85201**  
Réf. 3 rails : **0-80201**

- à roues de 1,31 m, grande cabine  
Réf. 2 rails : **0-85401**  
Réf. 3 rails : **0-80401**
- à roues de 1,31 m, petite cabine  
Réf. 2 rails : **0-85601**  
Réf. 3 rails : **0-80601**

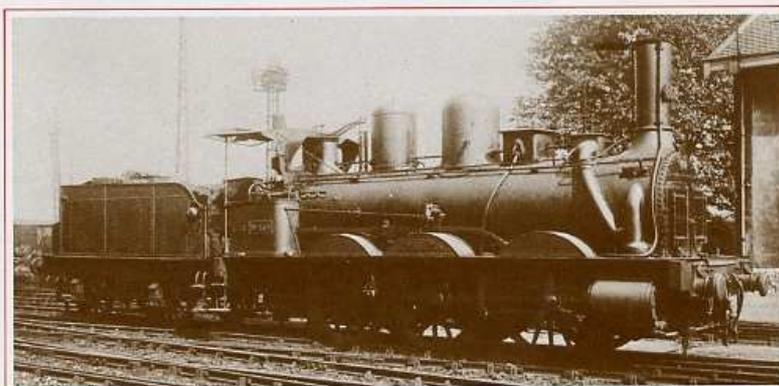


Photo Raffin

Pour simuler la double traction, voici nos paires de locomotives - seule la seconde est munie d'un moteur et pousse la première :

	Références	
	2 rails	3 rails
• roues de 1,61 m, grande cabine	<b>0-88001</b>	<b>0-83001</b>
• roues de 1,61 m, petite cabine	<b>0-88201</b>	<b>0-83201</b>
• roues de 1,31 m, grande cabine	<b>0-88401</b>	<b>0-83401</b>
• roues de 1,31 m, petite cabine	<b>0-88601</b>	<b>0-83601</b>



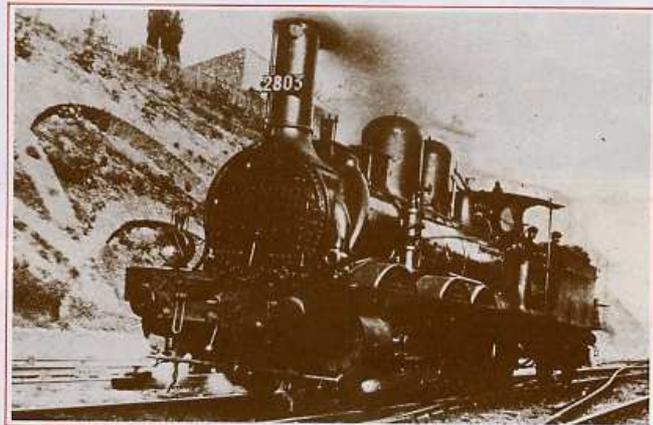
## Matériel à voie normale **LOCOMOTIVES À VAPEUR**

### La 031 MIDI série 2800

Afin d'accroître la puissance des 030 série 800, qui s'avérait insuffisante sur les lignes accidentées et notamment sur celle de Béziers à Neussargues, quatre d'entre elles portant les numéros 909, 010, 013 et 945 furent transformées par les Ateliers de Bordeaux de la Compagnie du Midi en 1891.

Elles reçurent un foyer allongé, la surface de la grille passant de 1,46 m<sup>2</sup> à 2,59 m<sup>2</sup>, ce qui entraîna l'allongement du châssis et l'adjonction d'un essieu porteur à l'arrière.

Devenues des 031, ces machines reçurent les numéros 2801 à 2804.



Réf. 2 rails : **0-85002**  
Réf. 3 rails : **0-80002**

Photo Orget

Livrables par paires pour simuler la double traction, seule la seconde machine étant munie d'un moteur :  
Réf. 2 rails : **0-88002**  
Réf. 3 rails : **0-83002**

### **EN PRÉPARATION**

### La 1.3 + 3 de la Compagnie de l'Est

La seule Mallet à voie normale ayant jamais circulé sur un grand réseau français. Deux unités immatriculées 6001 et 6002 furent construites par ALCO aux États-Unis.



Réf. 2 rails : **0-85020**    Réf. 3 rails : **0-80020**

Photo Est



Matériel à voie normale  
**LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES**

**EN PRÉPARATION**

Locomotives Électriques MIDI

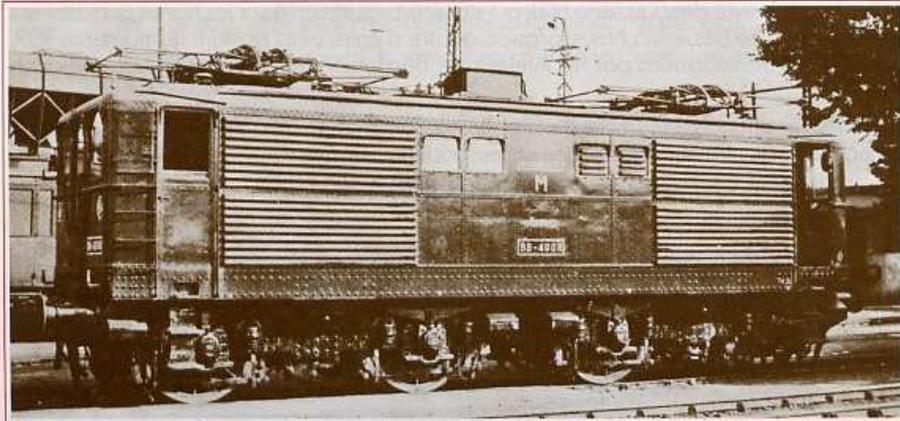
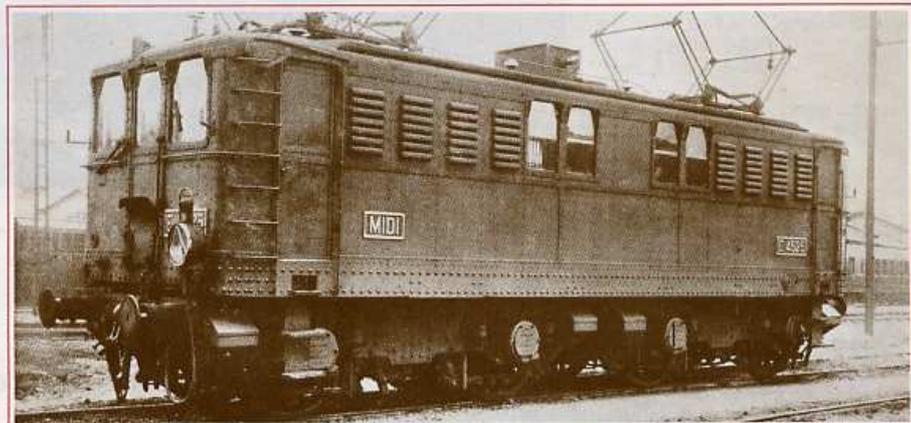


Photo Railphot Févino

- **BB 4000**  
Réf. 2 rails : 0-85017  
Réf. 3 rails : 0-80017



- **BB 4500**  
Réf. 2 rails : 0-85018  
Réf. 3 rails : 0-80018

Photo Midi

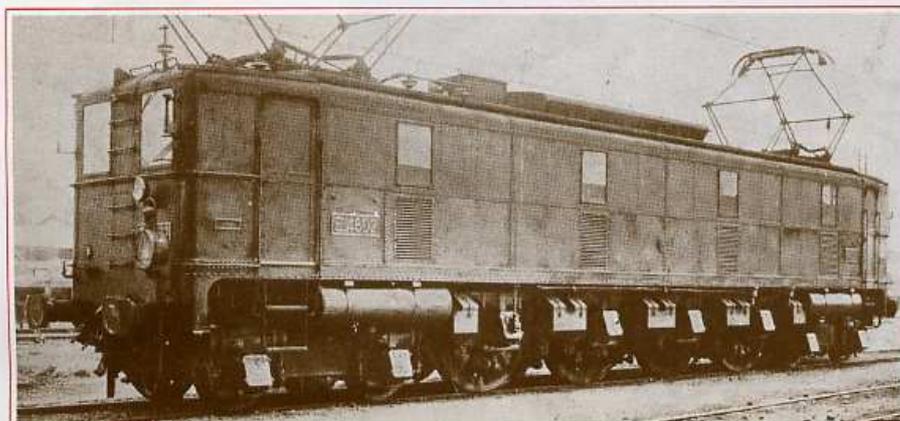


Photo Midi

- **2D 2 4800**  
Réf. 2 rails : 0-85021  
Réf. 3 rails : 0-80021



Matériel à voie normale

## LOCOMOTIVES À MOTEUR THERMIQUE

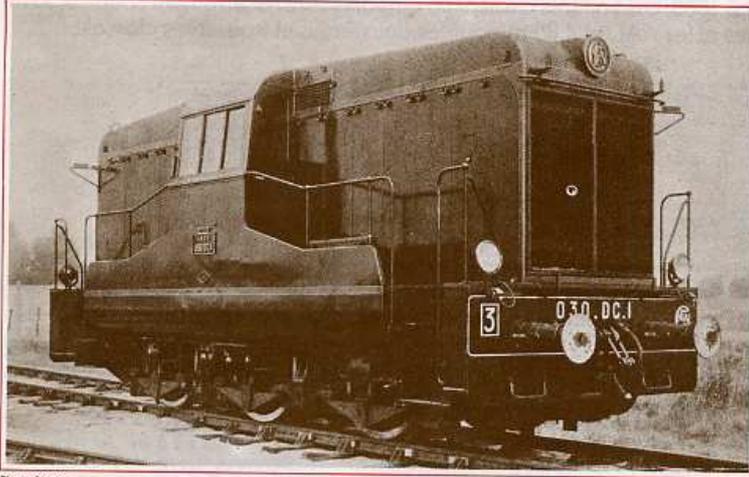


Photo SNCF

- C 6000  
Réf. 2 rails : 0-85026  
Réf. 3 rails : 0-80026

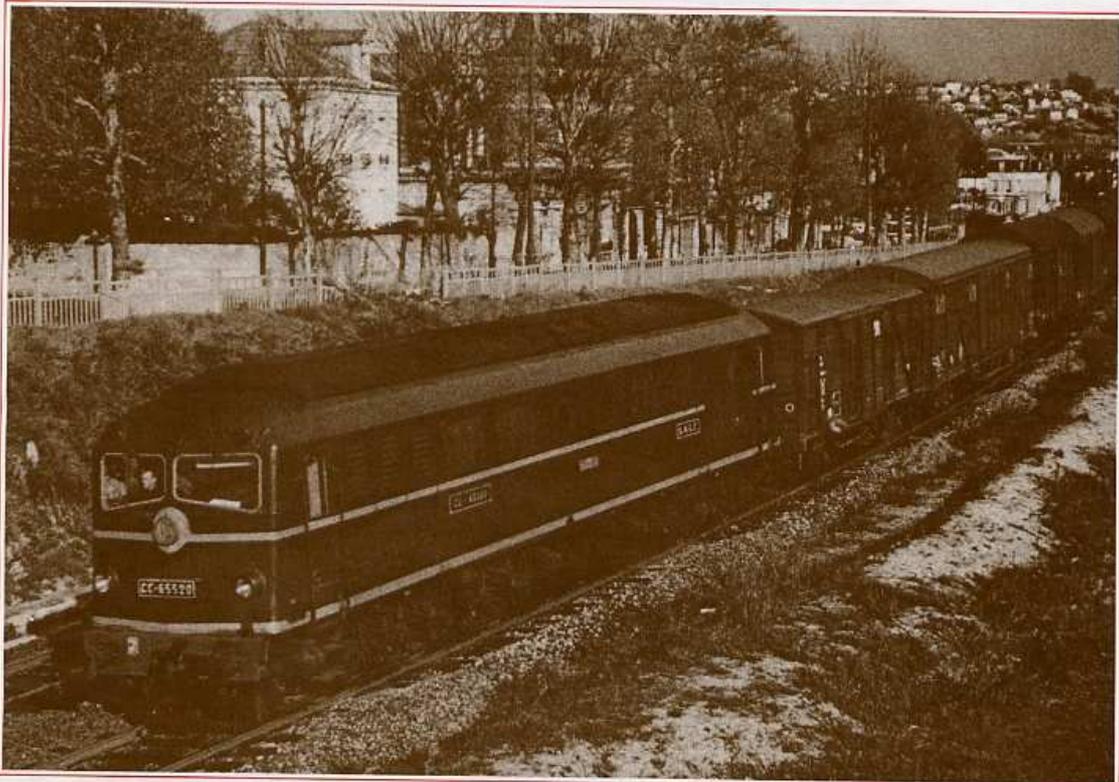


Photo Fémino

- CC 65500 35 unités livrées à partir de 1955 pour assurer la traction des trains de marchandises lourds sur la Grande Ceinture de Paris.

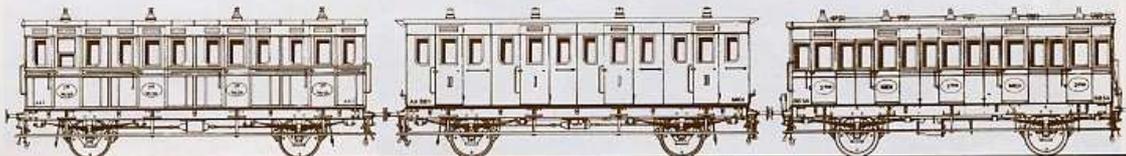
Réf. 2 rails : 0-85026  
Réf. 3 rails : 0-80026



## Matériel à voie normale **VOITURES VOYAGEURS MIDI**

**Anciennes**

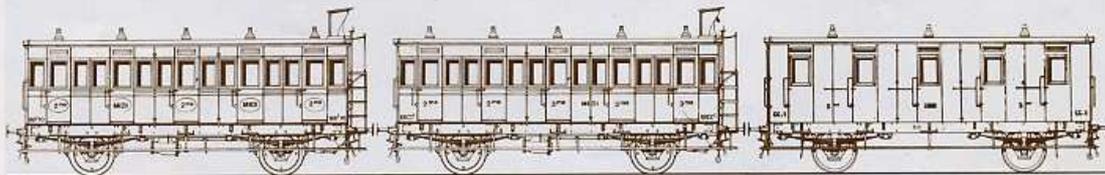
Mises en service de 1879 à 1885, ces voitures avaient un empattement relativement court : 5,50 m pour les premières classes et les AAL, et 4,85 m pour les deuxièmes et troisièmes classes.



**AA 1 à 219**  
4 compartiments de 1<sup>re</sup> classe  
Réf. 0-75001

**AA BB 1 à 25**  
En 1888 25 AA eurent 2 compartiments  
déclassés en 2<sup>e</sup> classe  
Réf. 0-75002

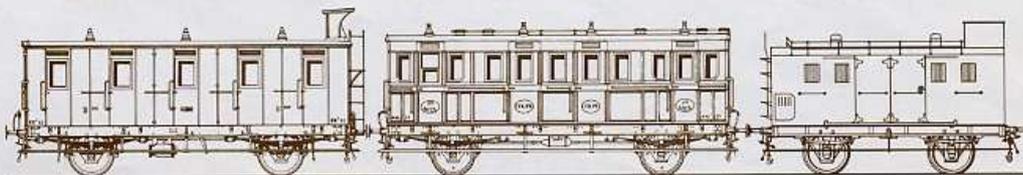
**BB 1 à 67**  
5 compartiments de 2<sup>e</sup> classe  
Réf. 0-75003



**BBf 1 à 70**  
5 compartiments de 2<sup>e</sup> classe  
et vigie de serre-freins  
Réf. 0-75004

**BB CCf 501 à 520**  
En 1904 20 BBf eurent 3 compartiments  
déclassés en 3<sup>e</sup> classe  
Réf. 0-75005

**CC 1 à 100**  
5 compartiments de 3<sup>e</sup> classe  
Réf. 0-75006



**CCf 1 à 100**  
5 compartiments de 3<sup>e</sup> classe  
avec vigie de serre-freins  
Réf. 0-75007

**AAL 7 à 23**  
Voiture de luxe comprenant  
2 compartiments de 1<sup>re</sup> classe et  
2 coupés avec WC et lavabo  
Réf. 0-75008

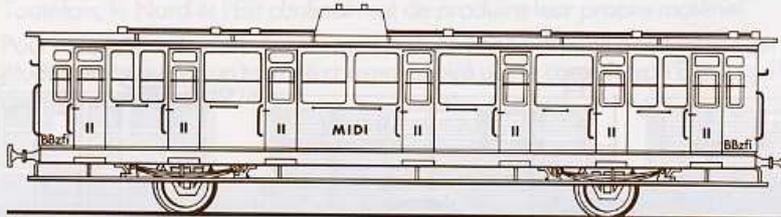
**DD 1 à 321**  
Fourgon à bagages  
Réf. 0-75025



## Matériel à voie normale **VOITURES VOYAGEURS MIDI**

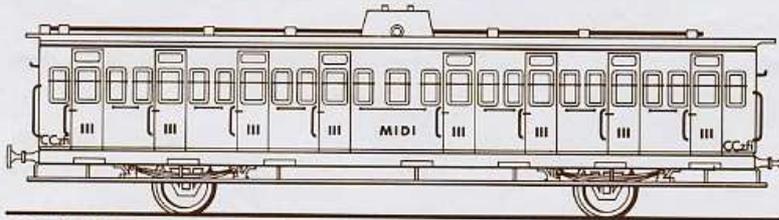
### A grand empattement

Les voitures MIDI à deux essieux à grand empattement.



**BBzfi 3001 à 3050** 7 compartiments de deuxième classe Réf. 0-75016  
**BBzfi 3081 à 3095** La même avec guérite de serre-freins Réf. 0-75017

**EN PRÉPARATION**



**CCzfi 1801 à 1850** 8 compartiments de troisième classe Réf. 0-75018  
**CCzfi 1891 à 1915** La même avec guérite de serre-freins Réf. 0-75019  
**CCzD 2501 à 2525** 5 compartiments de troisième classe et compartiment fourgon Réf. 0-75022

### A bogies

Les voitures MIDI à bogies et à portières latérales de 1908.



**ABgfi 5104 à 5115** 3 compartiments de 1<sup>re</sup> classe. 5 compartiments de 2<sup>e</sup> classe Réf. 0-76002



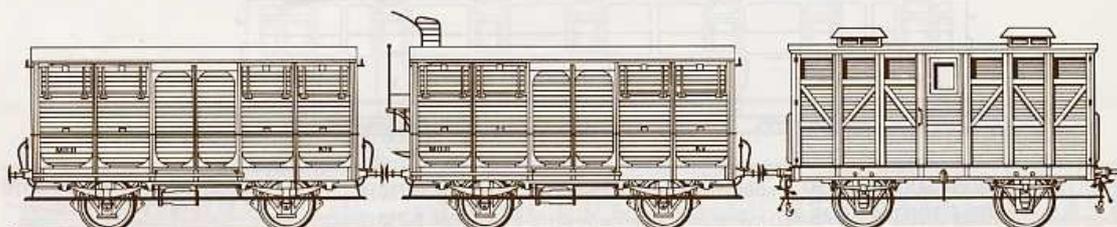
**Cgfi 5301 à 5311** 10 compartiments de 3<sup>e</sup> classe Réf. 0-76004 **Fourgon à bagages Dg 5501 à 5506** Réf. 0-76011



## Matériel à voie normale **WAGONS**

**À 2 essieux**

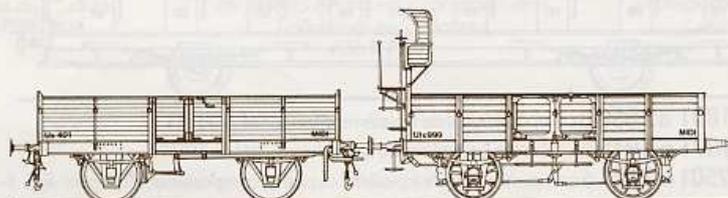
À partir de 1861, la Compagnie du Midi fit construire des lots importants de wagons à marchandises à empattement de 3 mètres.



**Kx**  
Couvert  
Réf. 0-77001

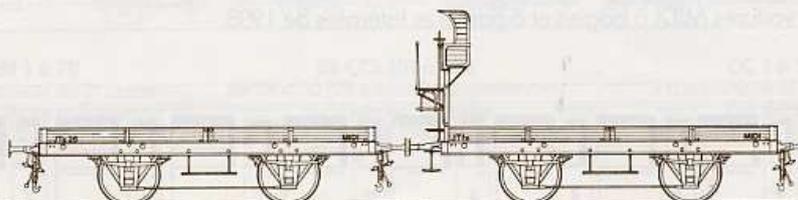
**Kfx**  
Couvert avec vigie  
Réf. 0-77002

**G**  
Wagon-Écurie  
Réf. 0-77008



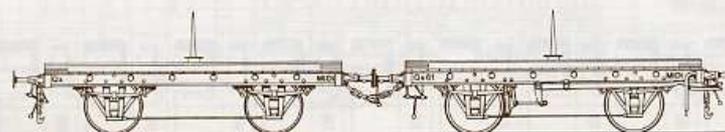
**Ux**  
Tombereau  
Réf. 0-77003

**Ufx**  
Tombereau avec vigie  
Réf. 0-77004



**JTs**  
Plate-forme  
Réf. 0-77005

**JTfs**  
Plate-forme avec vigie  
Réf. 0-77006



**Qx**  
Paire de plats à traverse pivotante  
chargés de troncs d'arbres  
Réf. 0-77007



## Matériel à voie normale **WAGONS**

### Le couvert OCEM 1919

L'OCEM (Office Central d'Études de Matériel) fut créé en 1921 dans le but de proposer aux différents réseaux français des séries unifiées de voitures et wagons.

Toutefois, le Nord et l'Est continuèrent de produire leur propre matériel.

Pour reconstituer le parc des chemins de fer français affaibli pendant la guerre 1914-1918, l'OCEM étudia, entre autres, un type de couvert inspiré par le couvert type État II, qui fut produit en grande quantité à partir de 1924.

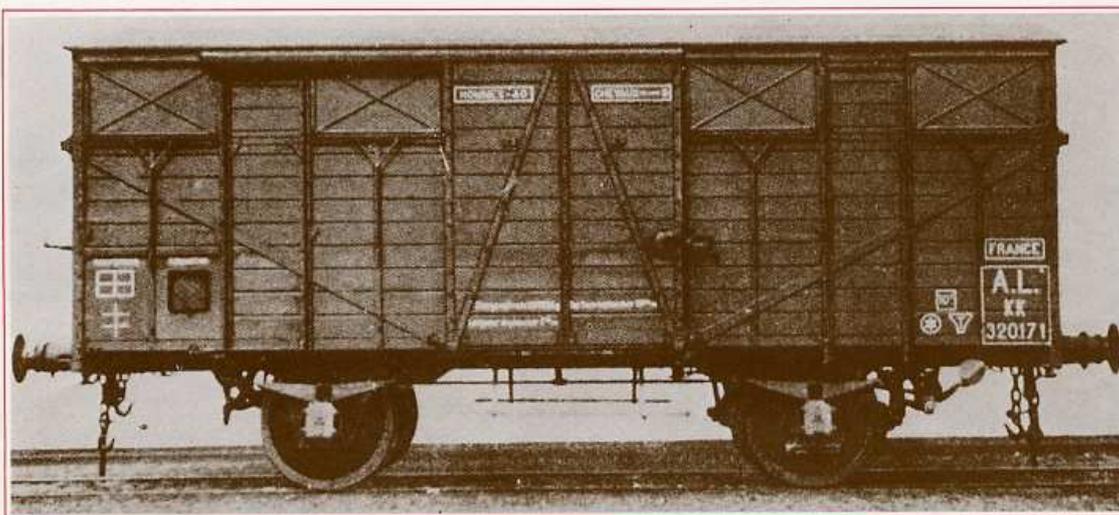


Photo Loco-Revue

**Couvert unifié  
type OCEM 1919**  
Réf. 0-77031

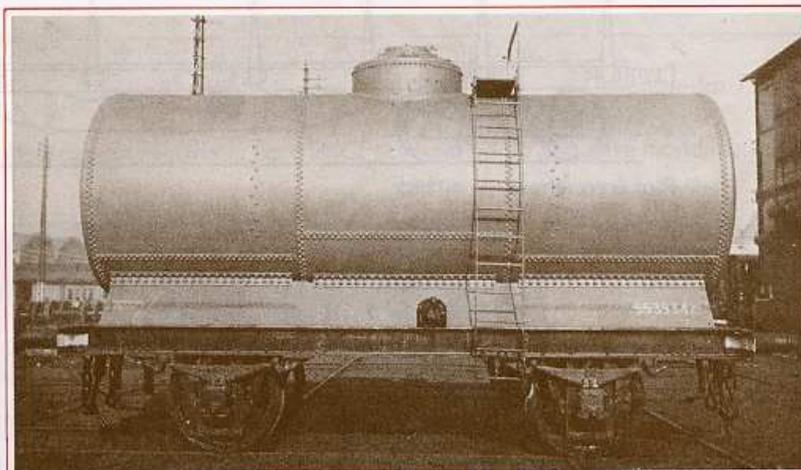


Photo Loco-Revue

**EN PRÉPARATION**

**Wagon-réservoir**  
Réf. 0-77043

**Couvert avec guérite KKf**  
**Tombereau TT**

Réf. 0-77032  
Réf. 0-77033

**Tombereau avec guérite TTf**  
**Plat NNT**  
**Wagon-réservoir avec guérite**

Réf. 0-77034  
Réf. 0-77041  
Réf. 0-77044



## Matériel à voie normale

# WAGONS

### A bogies

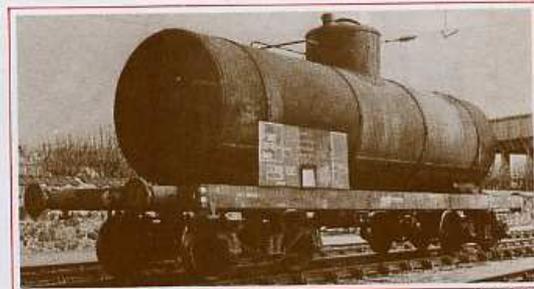
Les forces armées américaines introduisirent en France, à la fin de la guerre 1914-1918, d'importants lots de wagons à marchandises construits aux États-Unis. Après le conflit, ces wagons furent rachetés par le Ministère des Travaux Publics et rétrocédés, en location-vente, aux grands réseaux français - à l'exception de l'Est et de l'A.L. - afin de compenser les pertes qu'ils avaient subies pendant la guerre.

Ces wagons étaient tous montés sur bogies Diamond à empattement de 1,676 m, soit 5 pieds 6 pouces.



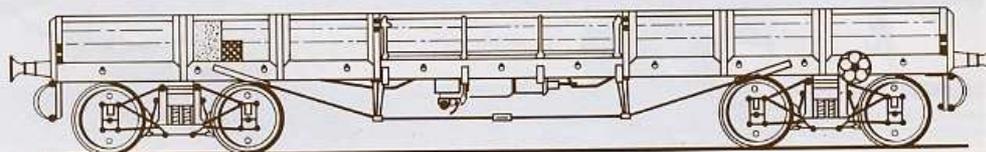
Tombereau Réf. 0-78002

Photo Loco-Revue

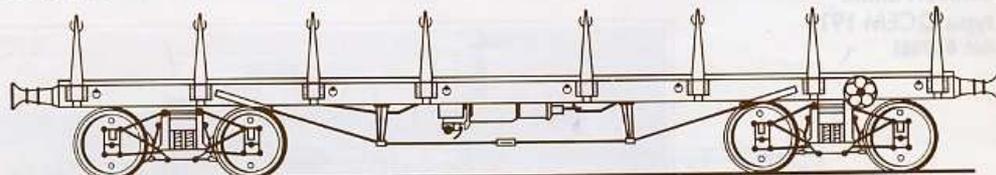


Citerne Réf. 0-78004

Photo SNCF



Plat à bords bas Réf. 0-78001



Plat à ranchers Réf. 0-78003



Photo Le Guay

**EN PRÉPARATION**

Couvert 2 portes Réf. 0-78005

Isotherme Réf. 0-78007



## Matériel à voie normale **WAGONS**

### Tombereaux à caisse amovible

La caisse de ce wagon tombereau peut être séparée de son châssis pour effectuer les opérations de déchargement sur le lieu de travail.

Le châssis sera alors réutilisé avec une autre caisse préalablement vidée de son contenu.

Ces wagons gérés par la S.G.W. ont été étudiés par les États ARBEL pour divers utilisateurs.

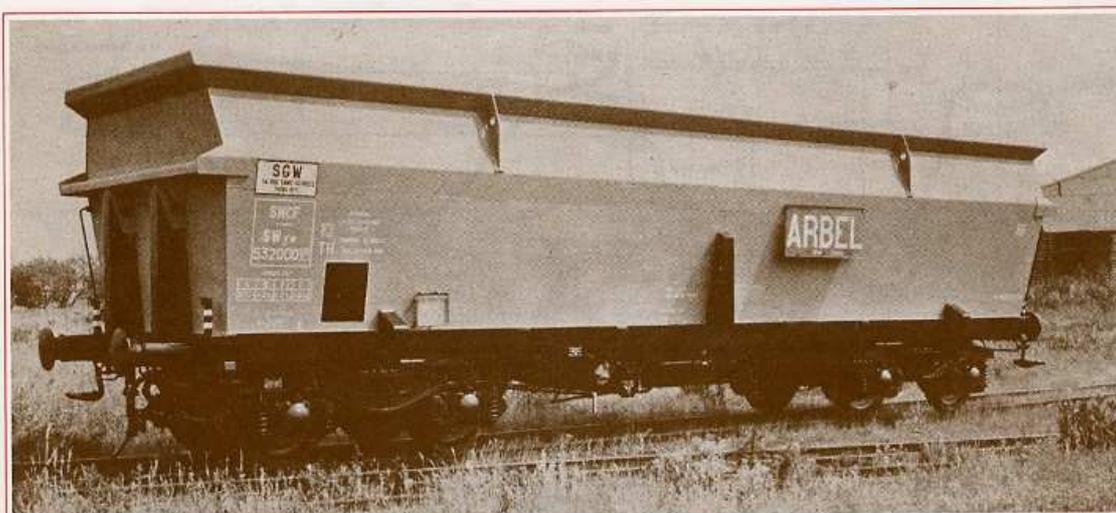


Photo Arbel

**Arbel** Réf. 1-78011

**Stemi** Réf. 1-78012

**Simotra** Réf. 1-78013

### Série Zamac

### Standards 1946

Séries de wagons étudiés pour rénover le parc SNCF éprouvé par la 2<sup>e</sup> guerre mondiale.



Photo L. Viguier

**Plat bords bas** Réf. 0-77083

**Couvert** Réf. 0-77081

**Tombereau** Réf. 0-77082

**Primeurs** Réf. 0-77084

**Frigo** Réf. 0-77085

**Citerne** Réf. 0-77086



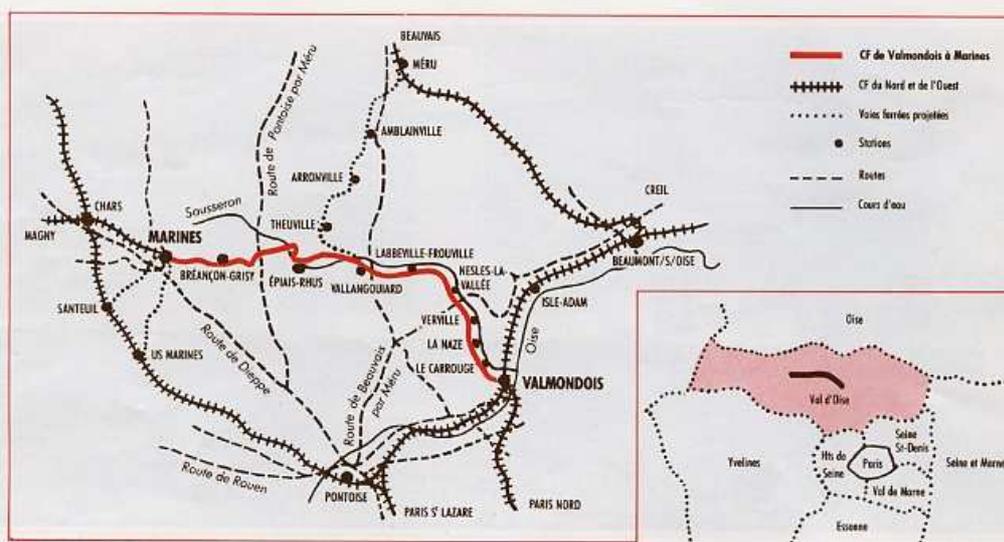
## Matériel à voie métrique **LE CHEMIN DE FER DE VALMONDOIS-MARINES**

Société Générale des Chemins de Fer Économiques (S.E.)

La Société Générale des Chemins de Fer Économiques a exploité de nombreuses lignes à voie métrique, et notamment celles du Réseau Breton (RB).

Comme exemple du matériel utilisé par la S.E., nous avons choisi celui du Chemin de Fer de Valmondois à Marines.

Longue de 22 km, cette ligne, entièrement ouverte en 1891, après mise en service partielle en 1886, fut fermée en 1949.



### Locomotives

La S.E. reçut, en 1886 et 1887, 3 locos 031T SACM pesant 18,5 tonnes à vide. Des machines similaires ont circulé sur les réseaux de la Somme, du Cher et de l'Allier, sur la ligne Bussy-Ercheu (Somme) et en Algérie, ainsi que sur le RB.

### Voitures à voyageurs

La dotation initiale comprenait :

- 1 voiture de 2<sup>e</sup> classe Bf 201,
- 2 voitures mixtes 1/2 classe et compartiment fourgon et poste ABdf 101 et ABdf 102.

En 1893 fut livrée :

- 1 voiture de 2<sup>e</sup> classe avec compartiment fourgon Bdf 151.

En 1905, les compartiments fourgon furent supprimés, afin d'augmenter la capacité des trains.

La Bdf 151, transformée en Bf 202, devint pratiquement semblable à la Bf 201.

Les ABdf 101 et ABdf 102 furent, après cette transformation, immatriculées ABf 101 et ABf 102.

Pour remplacer les compartiments fourgon supprimés, le wagon couvert à vigie Kf 2003 fut converti en fourgon et prit l'immatriculation Df 801.

### Autorails

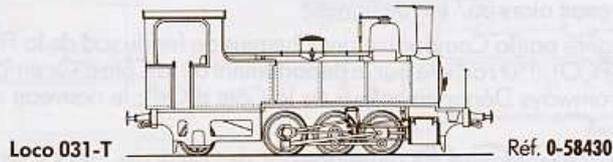
En 1940, le réseau reçut trois autorails de Dijon type NJ et deux remorques, en provenance du réseau de la Nièvre fermé en 1938. En raison du manque de carburant pendant la guerre, ces engins ne furent mis en service qu'en 1946.

Après fermeture du réseau en 1949, les autorails furent mutés sur le Réseau Breton.

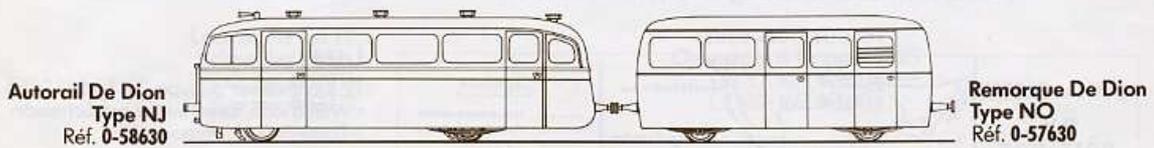
De 1942 à 1946, les remorques non utilisées furent louées au réseau de la Somme.



# LE CHEMIN DE FER DE VALMONDOIS-MARINES

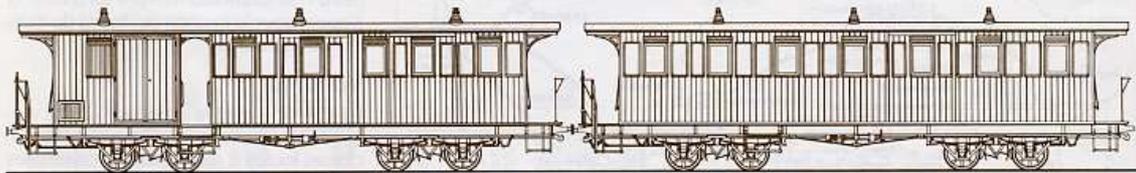


Loco 031-T Réf. 0-58430



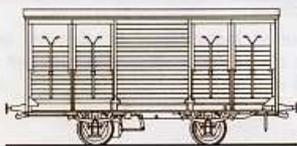
Autorail De Dion Type NJ Réf. 0-58630

Remorque De Dion Type NO Réf. 0-57630

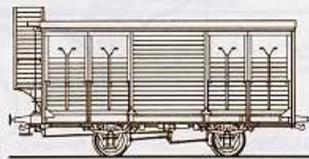


Bf Voiture 2<sup>e</sup> classe Réf. 0-57633

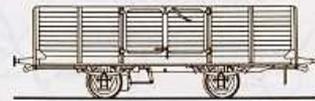
ABDf Voiture 1<sup>re</sup>/2<sup>e</sup>/Fourgon Réf. 0-57632



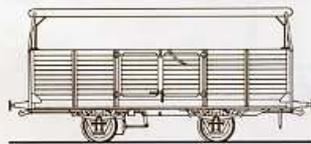
K Couvert Réf. 0-57430



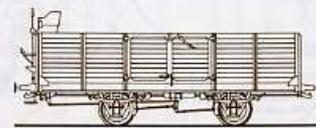
Kf Couvert avec vigie Réf. 0-57431



U Tombereau Réf. 0-57432



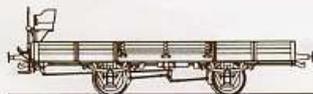
Tombereau avec barre de faitage Réf. 0-57433



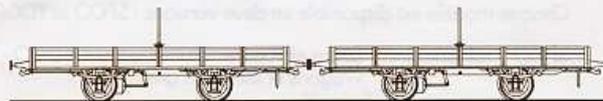
Tombereau avec siège de serre-freins Réf. 0-57434



H Plat Réf. 0-57435



Hf Plat avec siège de serre-freins Réf. 0-57436



Couplage de 2 plats à traverse pivotante Réf. 0-57437



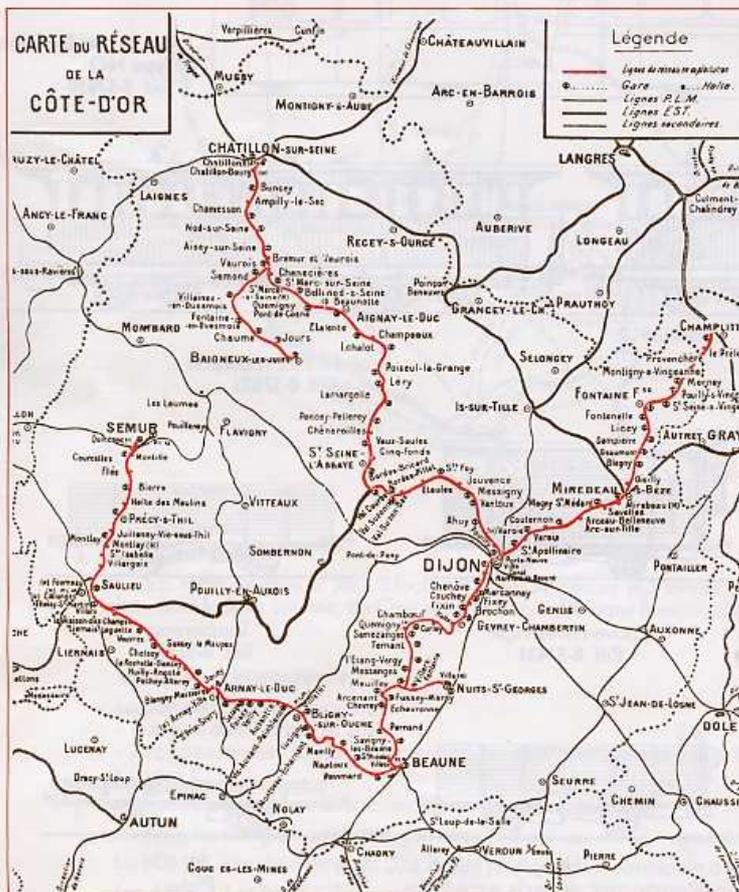
## Matériel à voie métrique **LES CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX DE LA CÔTE D'OR**

### Tramways Départementaux de la Côte d'Or

La construction de ce réseau, dont les premières lignes furent ouvertes en 1891, ne s'acheva qu'en 1922. Il comprenait alors 357 km de lignes.

Primitivement géré par la Compagnie des Chemins de fer du sud de la France (le matériel portait alors le sigle SFCO), il fut racheté par le département de la Côte d'Or en 1910, et prit alors la raison sociale de "Tramways Départementaux de la Côte d'Or"; le nouveau sigle TDCO fut substitué au précédent.

En 1933, le service voyageurs fut remplacé par des autocars, mais il fut partiellement rétabli de 1940 à 1947. La dernière ligne fut fermée en 1948.



### Locos

12 locomotives de type 031T, de 19,750 tonnes à vide, furent livrées par Schneider à l'ouverture du réseau.

En 1925, deux puissantes 050T de 37 tonnes à vide furent fournies par Orenstein et Koppel pour la traction des trains de marchandises lourds.

### Voitures

La dotation initiale consistait en 12 voitures de 1<sup>re</sup> classe et 33 voitures de 2<sup>e</sup> classe, toutes à deux essieux, construites par la Buire; s'y ajoutaient 22 fourgons à bagages, également à deux essieux.

A partir de 1904, ce parc fut complété par des voitures à bogies au nombre de 28, dont 14 mixtes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, et 14 de 2<sup>e</sup> classe.

D'autres locomotives et voitures, ainsi que divers autorails, ont également circulé sur ce réseau.

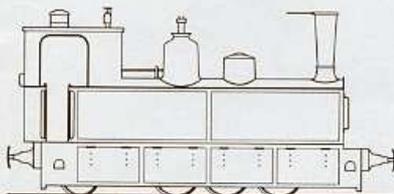
Chaque modèle est disponible en deux versions : SFCO et TDCO :

SFCO - réf. impaires. Locos et voitures brunes, Wagons et fourgons gris. TDCO - réf. paires. Locos et voitures vertes, Wagons et fourgons noirs.

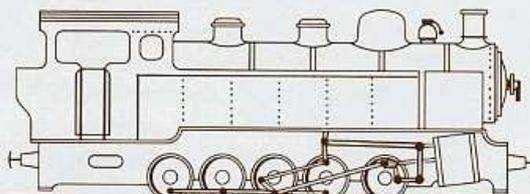
A l'exception, bien entendu, de la 050T (réf. 58412) qui ne porte que la livrée TDCO, le prototype n'ayant été mis en service qu'après le rachat du réseau par le département. Mais parce que ces machines circulèrent en Corse de 1944 à 1954 (réforme), une version "Corse" a été prévue sous la réf. 58413.



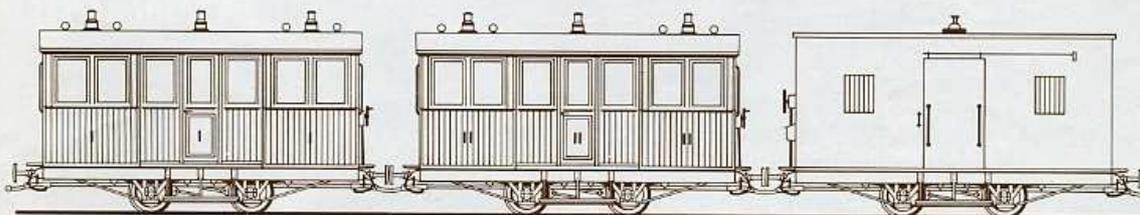
## LES CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX DE LA CÔTE D'OR



Loco 031-T 1 à 12  
Schneider 1891  
SFCO Réf. 0-58411  
TDCO Réf. 0-58410



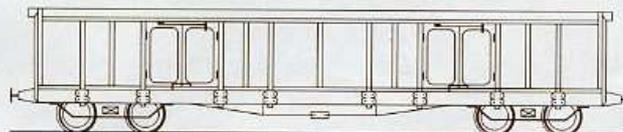
Loco 050-T 50 et 51  
Orenstein & Koppel 1925  
TDCO Réf. 0-58412  
CORSE Réf. 0-58413



Voiture de 1<sup>re</sup> classe  
SFCO Réf. 0-58611  
TDCO Réf. 0-58610

Voiture de 2<sup>e</sup> classe  
SFCO Réf. 0-58613  
TDCO Réf. 0-58612

Fourgon à bagages D  
SFCO Réf. 0-58619  
TDCO Réf. 0-58618



**TMB**  
Tombereau à bogies transformable en plat  
SFCO Réf. 0-57413  
TDCO Réf. 0-57412

Truck porteur pour wagon à voie normale  
de la Distillerie d'Arc-sur-Tille  
Réf. 0-57416



## ACCESSOIRES et PIÈCES DÉTACHÉES

Essieux à roues Ø 11,6	Réf. 60001
Essieux à roues à rayons Ø 11,6	Réf. 60002
Essieux à roues Ø 10,6	Réf. 60004
Essieux à roues Ø 9,6	Réf. 60007
Attelages boucles en fil	Réf. 60013
Attelage type bogies Diamond	Réf. 60014
Bogies Diamond à monter avec attelages et visserie	Réf. 60015
Bogies Y à monter avec attelages et visserie	Réf. 60016
Bogies Y 25 à monter avec attelages et visserie	Réf. 60017
Lanternes pour locomotives, voitures, fourgons	Réf. 60018
4 soufflets + 4 supports de soufflets	Réf. 60019
Écusson CIWL	Réf. 60020

## SOMMAIRE

	Pages
<i>Locomotives à vapeur</i> 030 MIDI série 800	2
<i>Locomotives à vapeur</i> 031 MIDI série 2800	3
<i>Locomotives à vapeur</i> 1.3+3 de la Compagnie de l'Est	3
<i>Locomotives électriques</i> MIDI	4
<i>Locomotives à moteur thermique</i>	5
<i>Voitures voyageurs</i> MIDI anciennes	6
<i>Voitures voyageurs</i> MIDI à grand empattement et à bogies	7
<i>Wagons</i> marchandises MIDI	8
<i>Wagons</i> marchandises OCEM 1919	9
<i>Wagons</i> marchandises TP 1918	10
<i>Wagons</i> tombereaux à caisse amovible	11
<i>Wagons</i> série Zamac standards 1946	11
<i>Le Chemin de Fer de Valmondois à Marines</i> (S.E.)	12
<i>Les Chemins de Fer Départementaux de la Côte d'Or</i> (T.D.C.O.)	14

# Trains Rousseau

B.P. n° 29  
93230 ROMAINVILLE

