



SIGNAL

CITE DU
TRAIN

N°37 - Novembre 2021



Spécial 50 ans – Réseaux des membres



EDITORIAL

De nouveaux défis à relever !

Mario GUERRA
Président du RAMCAS

Les 2 et 3 octobre 2021, nous avons fêté les cinquante ans du club. Dans le numéro 35 de Signal, Guy vous a décrit l'ensemble du matériel exposé pour le jubilé, photos à l'appui.

Cela fait plus de cinq ans que je souhaite qu'un maximum de membres décrivent leurs réseaux afin de montrer à l'ensemble du club les réalisations de chacun et d'entamer des sujets de discussions pour nous stimuler. Ce jour est enfin arrivé car plusieurs membres ont accepté de faire un reportage.

Ce troisième numéro de Signal consacré aux cinquante ans du club est ainsi un numéro « spécial réseaux des membres » avec une présentation inspirée de nos revues ferroviaires.

Mais le jubilé est passé. Il faut penser à l'avenir. Plusieurs pistes se font jour : reconduire des ateliers de travail ; ne pas hésiter - comme plusieurs l'ont proposé - à travailler à l'extérieur du local ; proposer un atelier aux jeunes ; définir plusieurs personnes locomotives qui acceptent d'entraîner des groupes de 2 à 4 personnes dans un projet commun (échelles, thèmes, intérêts à choisir).

La finalité de tout cela, c'est de nous faire plaisir au travers de notre passion et, aussi, quand nous maîtriserons notre sujet, de ne pas hésiter à quitter nos murs afin de nous faire connaître ailleurs.

Comme vous le voyez, pour concrétiser ces belles perspectives, nous avons de nouveaux défis à relever !





1. (Grande photo de couverture) Le réseau I Marklin exposé devant le local du club RAMCAS.

2. (Photo de l'éditorial) Après avoir visité l'exposition du Ramcas à la cité du train et la région, l'association de la 241P 17 Le Creusot rentre chez eux. Bassersdorf 23 octobre 2017 **photo : J. Flury**

3. (Photo ci-dessus) Une BB 67400 Jouef Hornby, en tête d'une rame porte-auto GEFCO vide de Roco, s'apprête à franchir un passage à niveau.

SOMMAIRE

4 Réseau de Guillaume ARSAC

13 Réseau de Jonathan FLURY

22 Réseau d'Hubert GUTZEIT

24 Réseau de Roland HELLER

26 Réseau de Charles JOSEPH

28 Réseau d'Yves LARA

31 Info Club

35 Réseau de Guy PANAGET

36 Réseau de Jean-Claude SCHMITT

39 Réseau de Richard SPRINGINSFELD

43 Réseau d'Henri-Paul STIMPFLING

46 Réseau d'André ULLRICH

48 Impressum





Réseau Fontfreyde

De Guillaume Arsac

2. (Photo ci-contre) Le viaduc de la Recoumène, près du Monastier sur Gazeille

« Fontfreyde » est le nom de la gare de mon nouveau projet de réseau modulaire en HO. J'ai aujourd'hui le plaisir de vous en raconter quelques étapes clés, des premières idées jusqu'à sa concrétisation... même si je suis encore loin de l'achèvement !

J'ai 42 ans cette année et j'ai adhéré au RAMCAS il y a environ 30 ans (certains s'en souviennent encore !). C'est dire que Fontfreyde n'est pas mon premier réseau, loin de là. Mais après une dizaine d'années consacrées à des projets de réseau évoquant la mémoire industrielle lorraine (charbonnages des HBL, sidérurgie...), j'avais envie...et besoin de changer d'air. Parmi les projets que j'espère réaliser un jour, j'ai choisi de me lancer

dans une évocation d'une petite ligne rurale secondaire entre Haute-Loire et Ardèche.

Description générale du projet

Evocation car je n'ai ni l'ambition ni la place pour reproduire un site réel. Et même uchronie puisque j'ai choisi une ligne qui n'a jamais vu passer un train ! Il s'agit de la « Transcévenole », une ligne « électorale » tardive (années 1920/30) dont le PLM n'a jamais eu le temps – ni sans doute l'envie – d'achever les travaux, entre le Puy-en-Velay (43) et Lalevade d'Ardèche (07), pour rejoindre l'axe existant en direction d'Aubenas, Vogüé et le Teil (rive droite du Rhône).

Ce qu'il y a de bien, avec l'uchronie, c'est que je peux partir du réel (les gares et

ouvrages d'art ont été en partie construits) ... et adapter ou inventer tout le reste, notamment les circulations. Personne ne pourra me reprocher mon choix de compositions de rames ! En tout cas, je connais bien les lieux : cela fait 40 ans que j'y passe une partie de mes étés. 40 ans de balades, de photos, de rêves d'enfants à imaginer des trains là-bas...puis de rêves d'adultes à me dire qu'un petit réseau compenserait un peu !

Imaginer un réseau, c'est planifier sa conception. Pour ma part, je passe ma vie professionnelle à planifier – ou à tenter de le faire ! – alors, je me laisse quand même pas mal de liberté. Mais, sérieusement, dresser un cahier des charges et

quelques croquis ou plans sommaires demeure incontournable.

Pour Fontfreyde, je voulais aboutir à un projet modulaire répondant à plusieurs attentes :

- un réseau assez compact, modulaire, peu profond, facile à transporter en expo et « haut sur pattes » pour qu'un adulte moyen l'observe presque à hauteur d'yeux, pour éviter l'effet « vu d'avion » ... et avec un fond de décor très bas pour forcer l'œil à se concentrer sur le décor ferroviaire du premier plan. Donc, respect d'aucune norme mais les modules n'ont pas vocation à se raccorder avec d'autres, donc rien de grave ;
- un viaduc, pas celui de la Recoumène, chef-d'œuvre de Paul Séjourné (ingénieur du PLM) sur la ligne, mais tout de même un ouvrage un peu imposant pour voir passer les trains et permettre un relief imposant, malgré les contraintes de compacité que j'évoquais à l'instant ;
- une gare, bien sûr, pour faire se croiser des trains et provoquer des manœuvres de marchandises ... et réaliser un BV original, tentative d'architecture régionaliste par le PLM, pour changer des modèles classiques qu'on voit



3. (Photo ci-dessus) la gare fantôme de Laussonne, qui a longtemps hébergé une colonie de vacances du CE SNCF (le 3e corps de bâtiment, au fond, est un ajout postérieur à l'édification par le PLM !)

- sur beaucoup de réseaux ;
- des tunnels, manière très classique mais efficace et élégante pour « fermer » le réseau à ses 2 extrémités ;
- un peu de voie étroite pour renforcer la desserte marchandises, autour du transbordement de fluor depuis une mine dans des wagons pour pulvérulents (qui a existé, en Haute Loire, mais... vers Langeac, sur la ligne des gorges de l'Allier cette fois-ci) ;
- et puis, « in extremis », également un peu de voie métrique, en correspondance avec la voie normale, pour évoquer les CFD, chemins de

fer départementaux, tout ça grâce à REE qui va sortir de magnifiques Billard et BB.

Bref, un cahier des charges plutôt chargé ! Mais un peu d'ambition ne nuit pas...et j'avais quelques images en tête pour concrétiser ces idées. En tout cas, je reste libre : à ce jour, je n'ai toujours pas de plan d'ensemble figé ; j'avance module par module et certains morceaux sont encore « dans le flou » (la partie voie étroite particulièrement).

4. (Photo ci-dessous) Vue d'ensemble du diorama avec la gare de Fontfreyde et son viaduc au second-plan.



Ode au basalte... et à la patience !

Il est grand temps de commencer à parler de la réalisation ! La toute première étape a en fait commencé il y a très longtemps, avec la réalisation du viaduc. Comme déjà dit, en construire un était un vieux rêve...un peu inquiétant quand même. Une construction intégrale me semblait peu raisonnable ; les modèles du commerce, en plastique, ne pourraient jamais réussir à évoquer la forme et la couleur des pierres locales (le basalte), les modèles artisanaux, en plâtre synthétique, étant à l'inverse très beaux mais trop lourds.

Et puis, lors d'une expo à Meursault, je suis tombé sur le viaduc modulaire de « Régions et compagnies »...donc en carton. Je n'avais jamais monté de kit en carton et m'inquiétais – à tort – de sa robustesse. Côté légèreté, évidemment, on ne peut pas faire mieux ! Points forts : sa modularité (le kit permet de réaliser, au choix, un ouvrage à voie unique ou double, en alignement ou en courbe, et bien sûr de définir le nombre de voûtes ; de plus, les pierres représentées sont hexagonales, en « opus incertum », bien adapté pour représenter le basalte. Point faible : le carton imprimé représente une pierre grisâtre, passe-partout...mais pas du basalte ! Il a donc fallu trouver comment recolorer ce viaduc.

C'est sans doute là que se trouve la partie la plus « dingue » du projet : il a fallu recolorier, une à une, chaque pierre. « On ne va pas se mentir », comme on dit... c'est fastidieux (pour rester poli) ! Après plusieurs tentatives,

c'est avec des crayons graphite « 8B » (magasins d'arts graphiques) que l'on s'approche le plus de la bonne teinte évoquant ce fameux basalte. Je n'ai pas compté les heures passées, en soirée ou par mauvais temps, à noircir ces pierres. Mais disons qu'une fois achevé, le résultat a fière allure et correspond à ce que je voulais représenter.

Le montage proprement dit du viaduc pouvait alors commencer. Le kit est bien conçu... la notice ou les photos sont parfois évasives, en revanche. Or, s'il y a une chose à ne pas louper sur un tel édifice, c'est bien sa géométrie. Il faut respecter les étapes, s'armer d'une bonne colle blanche, de serre-joints, et d'une armée de pinces à ressort. L'ouvrage achevé (merci le premier confinement !) ne se pose pas sur un relief adapté : il est à poser sur la base du module, puis on construit le relief autour (en mousse à piquer les compositions florales et en chutes de polystyrène, toujours pour des questions de poids).

5. (Photo en haut) Début de l'assemblage. On voit l'emprise au sol du futur viaduc et les premiers collages entre parois et entretoises. Equerre et pinces sont de rigueur !

6. (Photo au milieu) De la maçonnerie en carton ! On a encore du mal à ce stade à visualiser le rendu final... par contre on voit bien le changement de couleur des pierres... qui fait justement ressortir la blancheur des joints entre pierres... comme dans la réalité.

7. (Photo en bas) Montage des piles et des voûtes, section par section



Structure du module

Pour ce premier morceau du réseau, j'ai finalement choisi de réaliser un viaduc en courbe, sur un module également courbe, avec un fond de décor créant l'illusion d'un grand espace : des photos de paysages panoramiques prises en Haute-Loire, pas loin du village de Laussonne, dont la gare a inspiré celle de Fontfreyde. La réalisation du module à proprement parler est assez simple : la menuiserie est en medium (MDF) de 10 mm, le fond de décor courbe étant arrimé au reste par de petites équerres métalliques.

La végétation

Le deuxième enjeu de réussite de ce premier module réside dans sa végétalisation. Avec une faible profondeur et un relief marqué, il s'agit de « tricher »



pour masquer le plus possible les raccords et ne pas gâcher les perspectives visuelles. La végétation « couvre-sol » est réalisée par un subtil assemblage de petites touffes « Mikroflor » Heki, de buissons et herbages de chez Sylvia SDD et de tapis enherbés et fleuris Sylvia également mais aussi Polak

(qu'on trouve notamment chez Lapierre modélisme). Pour les arbres (essentiellement des pins, comme on les trouve en Haute-Loire à 1 000 m d'altitude), je les ai achetés à...un alsacien : Arboris fait des réalisations magnifiques (comme Sylvia, en, Haute-Saône !) ... et, par admiration et par paresse, je préfère acheter leurs œuvres que passer des heures à tenter de réaliser des arbres qui ressemblent vraiment à leurs modèles !

Le ruisseau

Dernier point notable de ce premier module : le cours d'eau. Ça aussi, c'est incontournable et aussi « casse-gueule » !! Ici, il s'agit d'un petit ruisseau, d'eau claire et non stagnante, donc la réalisation n'est finalement pas si compliquée, comparée à l'emploi de certaines résines bi-

8. (Photo en haut) vu d'un pilier en mode « d'avion ». Avec de la patience, ça prend forme ! Pour relativiser l'effort, on peut se mettre dans la peau des maçons qui ont construit les vrais viaducs de leurs mains !

9. (Photo ci-dessous) Le viaduc en place sur le module dont la forme accompagne celle de l'ouvrage d'art. Le fond de décor photographique est en place, les volumes du relief commencent à être ébauchés.





10. (Photo ci-contre) La netteté et l'éclairage de la photo ne sont pas bons...mais permettent quand même d'illustrer le médium en train de sécher (il n'est pas encore parfaitement transparent) et le « secret » d'une végétation « sauvage » : la juxtaposition de petites touffes plutôt que de grands aplats uniformes.

11. (Photo ci-dessous) Gros plan sur le lit de la rivière, avant application du médium. Les roches, grandes et petites, sont des vraies !

composants. Il s'agit d'abord de réaliser le lit, en collant (colle blanche non diluée) des sables, cailloux, petits rochers qui le constituent. Je suis allé les chercher sur place, en Haute-Loire. Au moins, pas de débat sur la couleur !! Puis, après séchage complet, application au petit couteau de peintre d'un médium transparent non brillant (les 2 se trouvant une nouvelle fois en magasin d'arts graphiques) sur quelques millimètres d'épaisseur, en lissant un peu le produit (mais pas trop car le cours d'eau est en déclivité pour accentuer la – fausse – profondeur du réseau sous le viaduc. Ce produit est très facile à utiliser et on peut s'y prendre en plusieurs passages, sans souci. Il faut juste ne pas avoir peur que le produit brut soit blanchâtre et ne devient transparent qu'en séchant (en quelques heures) !

Fin du premier acte : déjà un bel écrin pour voir passer les trains. Mais il est temps de poursuivre et d'envisager la concrétisation de la gare !



Créer des possibilités de jeu dans une gare minimaliste

Sur presque tout réseau, une gare constitue le « point central » d'attention, mais aussi d'exploitation, c'est-à-dire de jeu. Ici, bien sûr, ce sera le cas mais j'ai résisté à la tentation de multiplier le nombre de voies. Fontfreyde doit correspondre à son environnement très rural : son plan de voie sera simple.

Pour les voyageurs, quasiment un « établissement de pleine voie », avec une seule voie passante à quai. Et une voie marchandise, connectée à la voie principale à ses 2 extrémités, afin de permettre tout de même des manœuvres pour laisser ou reprendre des wagons. A ce plan de voie très simple, une seule « fantaisie » : une voie en impasse supplémentaire, orientée côté viaduc, qui jouera à la fois le rôle de petite voie à quai pour un autorail en terminus (un X 2800 tient juste !) et qui fait aussi office de « tiroir » pour desservir un petit quai de chargement de bois, trafic marchandise plausible vu la région.

13. (Photo ci-dessous) Façade côté cour pendant sa réalisation : il manque encore les volets, les escaliers du perron.



12. (Photo ci-dessus) la façade côté voies, accolée (à blanc, à ce moment-là) à la halle marchandise.

Et c'est tout ! Mais c'est bien suffisant pour exploiter, via une coulisse à chaque extrémité du futur réseau, quelques circulations autorail ou d'une courte rame tractée, voyageur ou marchandises...

Les modules de la gare

En termes de menuiserie, là aussi, du simple, toujours à base de MDF de 10 mm. J'ai cherché à

faire petit et transportable : la gare tient en longueur sur 2 modules d'un mètre chacun, avec un « redent » à hauteur du BV, pour « casser » la linéarité et le parallélisme entre les voies et le bord des modules (d'ailleurs les voies sont, en plus, posées en légère diagonale par rapport aux modules).

L'implantation du décor

La composition du décor cherche à mettre en avant le bâtiment voyageur avec halle accolée, au premier plan, qui sera le point d'attention central puisqu'il s'agit d'une construction originale et plutôt imposante au regard de l'importance de la localité censée être desservie. Lié à la présence de la halle accolée, la voie marchandise est donc la première derrière la BV. Par souci d'originalité et de « fermeture » de la perspective, j'ai choisi d'implanter le quai voyageur, non pas entre les 2 voies mais après la voie de passage, ce qui permet d'installer un abri voyageur...en pierres de basalte évidemment,



14. (Photo en haut de page) Le bâtiment presque achevé, vu côté halle cette fois-ci. On voit bien le relief des tuiles Redutex et la patine légère donnée au pignon en bois de la halle (réalisée avec des pastels à sec « Carrés Conté »).

15. (Photo en milieu de page) Le quai à marchandises, réalisé en balsa puis recouvert de feuille décor (sur imprimante laser) : la dernière touche apportée à la construction !

16. (Photo en bas de page) Un personnage, des tapisseries, parquet et mobilier issus des découpages Loco revue, parus il y a de nombreuses années : le BV prend vie à peu de frais !



de kit bois découpé au laser par Architecture & Passion. Pragmatisme de rigueur : j'ai utilisé le kit existant et construit intégralement le BV.

En l'absence de plan disponible en archives, il s'agit d'une extrapolation du bâtiment, suite à un repérage photographique sur les lieux. Le bâtiment a été construit en carton Canson, les façades étant peintes par tamponnement à l'éponge de peintures acryliques presque pas diluées, achetées comme il se doit en magasin d'arts graphiques. Les pierres de parement de l'entrée principale sont récupérées et retallées depuis un portail de tunnel Faller qui restitue bien le relief et la

et un grand mur de soutènement, toujours de même coloris, afin de donner une unité à l'ensemble viaduc + gare. En sortie « gauche » de gare, l'ensemble sera fermé par un portail de tunnel, gravé dans du carton plume « pelé » sur une face puis mis en couleur. Et, devinez quoi, celui-ci est dans des teintes plus granitiques que basaltiques pour changer, puisque la vraie Transcévenole a été réalisée avec ces 2 types de roches.

Bâtiment voyageur et son annexe

Je ne vais pas longuement vous décrire la construction du BV et vous renvoie à la lecture de l'article récemment publié dans le hors-série Loco-revue dédié (qui manque d'ailleurs cruellement de projets Est et AL...). Pour résumer, le BV que j'ai souhaité reproduire a été construit en 2 exemplaires en Haute-Loire (à Laussonne et Lantriac) et n'a donc jamais fait l'objet d'une maquette industrielle ou artisanale. Par contre, la partie halle marchandises l'a été sous forme





massivité de ces pierres de taille. Un aménagement intérieur partiel a été réalisé, pour donner vie à la salle des pas perdus, au guichet, ainsi qu'à l'un des chambres du premier étage. Les toitures ont été réalisées avec les feuilles adhésives Redutex, qui sont faciles et agréables à travailler et épargnent bien du travail, tant sur les reliefs que pour les mises en couleur et patines. Ces BV avaient été dotés de lettrages en façade plutôt que de plaques émaillées. C'est dans

la gamme Slater's que j'ai trouvé de quoi les représenter, après avoir peint celles-ci en rouge vermillon.

Un bâtiment unique

Au prix de quelques heures de travail, me voici avec un bâtiment original qui a trouvé sa place au milieu du site de la gare. Il reste amovible volontairement puisqu'il est à cheval sur les 2 modules, contribuant ainsi efficacement à masquer le raccord entre eux, toujours

17. (Photo ci-dessus) Vue d'ensemble du chantier du 2^e module, en prolongement de celui du viaduc. Le fond de décor est partiellement installé, la menuiserie est en place, de même que la semelle de liège qui constitue le soubassement du plan de voie mais aussi du BV et de la cour de la gare. Le câblage électrique émerge ; il est très simple puisque j'exploite en digital et utilise de la voie Peco et des appareils de voie Electrofrog, en code 75.

18. (Photo ci-contre) Une photo qui montre plusieurs points importants : les bordures de trottoir qui masqueront le socle du BV ; les pavés (toujours Redutex) de la cour de la gare ; le principe du BV (et de l'abri de quai) à cheval sur 2 modules pour dissimuler la jointure ; l'implantation des façades de quai (avant remplissage en carton plume puis collage d'un sable superficiel) mais aussi de l'imposant mur en maçonnerie qui ferme la perspective.





19. (Photo ci-contre) Fin du « 2^e acte » : le BV est installé dans son environnement ; la végétation a poussé sur les murs de soutènement ; les pavés ont été salis ; de petits détails ont été ajoutés : touffes d'herbe, boîte à lettres (Decapod), véhicules routiers (REE et Atlas)...

disgracieux malgré tous les efforts possibles. Ce bâtiment a été complété par 2 comparses : l'édicule d'aisance – autrement dit les WC ! - et l'abri de quai, tous 2 issus de la gamme Architecture et Passion. J'aurais pu me passer de l'un comme de l'autre, vu la taille de l'établissement, mais je n'ai pas résisté tant ils reflètent bien l'architecture et l'ambiance des gares PLM du Massif central... Les quais viennent du même producteur et la teinte des pierres est bien sûr toujours réalisée une par une, au crayon 8B.

Décoration des modules

Côté décor de ces 2 modules, rien de bien extraordinaire : ballast fin issu de la gamme ABE (Atelier Belle Epoque), sables

tamisés issus de prélèvements locaux, mêmes approvisionnements et techniques d'installation de la végétation que pour le module du viaduc. Le signal mécanique double de sortie de gare (sémaphore + avertissement) est issu de la célèbre gamme MKD Alain Pras.

Je vous parle longuement d'une gare minimaliste, pourtant je triche un peu puisque j'ai décidé, après le lancement du projet initial, d'ajouter un petit terminus de voie métrique, lorsque REE a annoncé le développement de sa gamme « les secondaires ». Cette partie du réseau viendra clore la réalisation du 2^e module de la gare. Mais elle est encore en réalisation à l'heure où j'écris ces

lignes... elle fera donc l'objet d'un « 3^e acte » ultérieur... dans un prochain article, si vous le voulez bien !

Arrivés au terme de ce premier article, vous voyez que l'on dispose déjà d'une forte évocation du paysage choisi, sur une surface somme toute assez limitée. L'ensemble ne forme pas encore tout à fait un réseau exploitable mais on s'en rapproche ! Je suis allé parfois un peu vite pour décrire certains choix ou réalisations. N'hésitez pas à me contacter pour tout complément : même à distance géographique, entre membres du RAMCAS, on peut échanger !

Guillaume Arsac



Granzheim une gare franco-suisse

De Jonathan Flury

Depuis 2013, la construction de modules bat son plein au point qu'à ce jour, j'ai une quarantaine de modules construits. Heureusement ou très certainement à cause de la grande place disponible dans ma cave, la plupart de ces modules sont exposés et reliés les uns aux autres pour faire un très grand réseau.

Etant donnée la nature modulaire du réseau, le plan de réseau évolue d'année en année et le réseau s'agrandit pour devenir un escargot en double voie avec, à chacune de ses extrémités, une boucle de retournement. Ces modules sont présentés lors d'expositions telles que celle du jubilé du RAMCAS à la Cité du train. Les modules ont ainsi un double emploi : ils constituent un réseau fixe dans ma cave et un réseau modulaire pour les expositions.

Les premières formes du réseau

La cave est de forme carrée, de côté égal à 6 m, ce qui offre une surface au sol de 36 m². La hauteur du sol est égalisée grâce à une chape de béton et la pièce n'a qu'une porte, ce qui facilite la réalisation d'un grand réseau à l'échelle HO.

Le premier réseau prend forme à l'automne de l'année 2018 avec dix-sept modules dont un module appartenant à Hubert Gutzeit (voir la figure 2). Il a plus vocation à tester les connexions entre les modules et découvrir les pannes ou

dérangements potentiels avec le matériel roulant. Très peu de modules sont décorés à cette époque.

En 2019, le réseau est intégralement et profondément revisité (voir la figure 3). Il est également rallongé de cinq nouveaux modules dont un second module d'Hubert. Très rapidement, les deux modules d'Hubert sont remplacés par deux nouveaux modules, plus grands, permettant d'augmenter le rayon de courbure des demi-cercles.

Voici la présentation du réseau sous format vidéo (*clicquez ou scannez sur l'icône*) :

Le réseau est inauguré le 28 janvier



2019 et la première circulation est immortalisée par une longue vidéo :



L'esprit de l'escargot arrive

En fin de l'année 2019, après la présentation des modules à l'exposition d'Altkirch puis de Lörrach (D), le plan de réseau est à nouveau revu de fond en comble. Cette fois, les deux modules demi-cercles sont retirés et remplacés par de nouveaux modules (voir figure 3). Cette nouvelle version commence à prendre la forme d'un escargot. La capacité du faisceau de stockage de la gare est significativement augmentée avec le rajout de deux modules courbes et permet également de placer la gare dans un coin de la cave. Le réseau est composé de vingt-cinq modules. Suite aux expositions, de nombreux modules sont décorés.

Toutefois, ce réseau est très éphémère puisque, deux mois plus tard, il est démantelé. Le nouveau plan du réseau encercle le poteau au centre de la pièce et permet de relier vingt-et-un modules dans un espace plus restreint, le tout en facilitant la circulation des personnes aux alentours du réseau (voir figure 4). Le faisceau de la gare devient temporairement un terminus, forçant les trains à rebrousser chemin car il manque des modules pour finir le réseau : l'espace n'est pas suffisant pour raccorder la deuxième boucle de retournement dans la continuité.

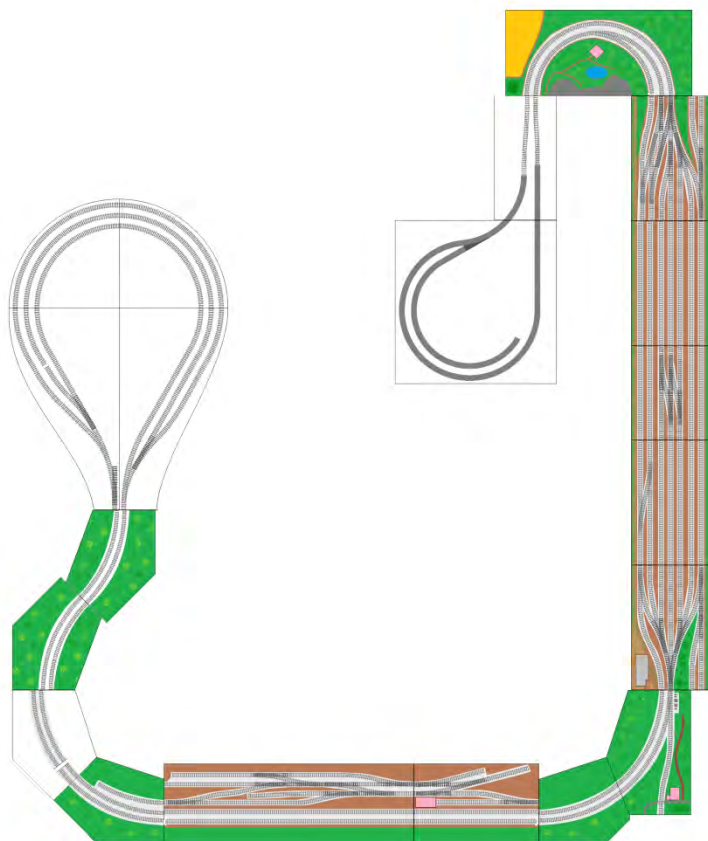


Figure 2 : Plan du réseau modulaire en 2018

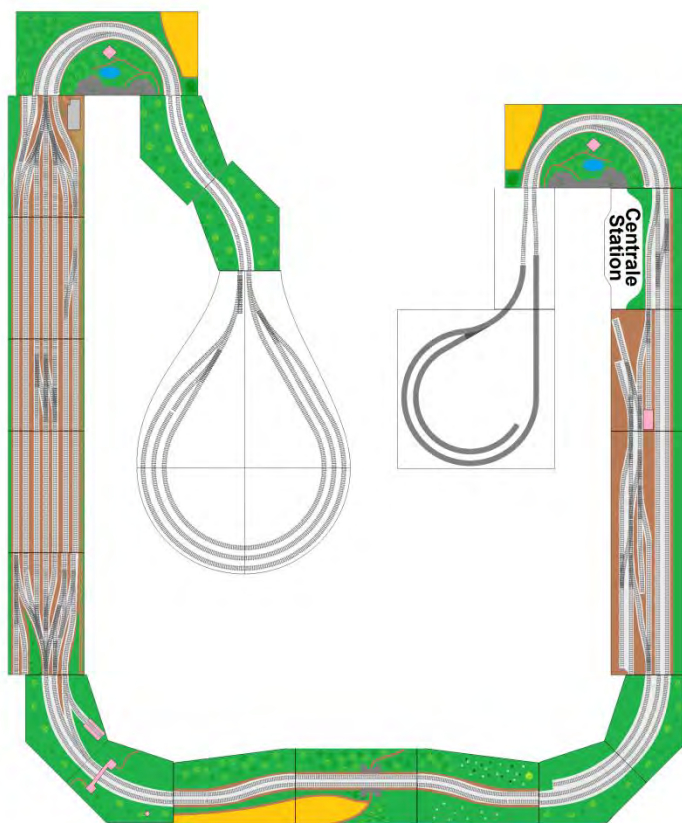


Figure 3 : Plan du réseau modulaire en 2019



Figure 3 : Plan du réseau modulaire fin 2019

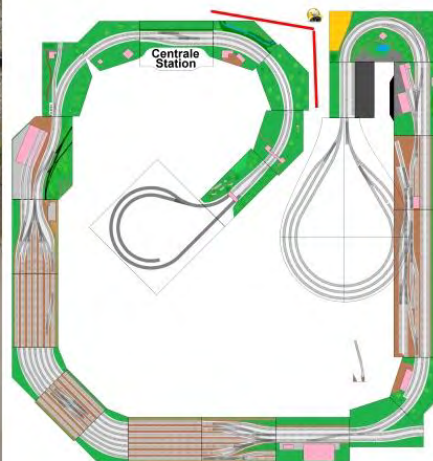
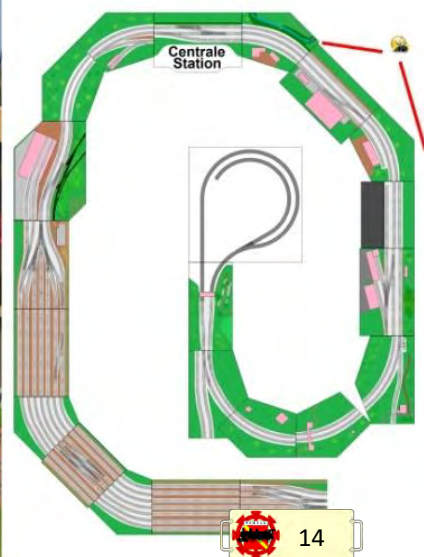


Figure 4 : Plan du réseau modulaire début 2020



L'escargot sort de sa coquille

Au courant de l'année 2020, de nouveaux modules sont construits pour continuer l'extension du réseau ; en revanche, ils ne sont plus conçus avec l'esprit des modules juniors, ils sont voués à demeurer dans la cave et à ne pas être exposés. Ainsi, les modules peuvent être plus larges et le plan de voie n'est pas entravé par les contraintes du programme de la fédération française de modélisme ferroviaire (FFMF). Je choisis donc de faire une grande courbe de plus de 2 m de rayon ; cette courbe est suivie d'un ouvrage d'art (viaduc/pont) de plus de 1m60 de long avant de rejoindre la boucle de retournement existante. L'idée est de créer un diorama pour prendre en photo et en vidéo les longs trains.

L'état actuel du réseau

A ce jour, le réseau comprend vingt-sept modules et dix modules sont en réserve (non utilisés). Le métrage linéaire de voie ferrée est estimé à quatre-vingt-seize dont cinquante-quatre mètres de voie principale et quarante-deux mètres de voie de service. Etant donnée la nature du plan de voie, dit en forme d'os de chien, un train va parcourir les cinquante-quatre mètres de voie principale avant de revenir sur son point de départ ; il ne faut pas moins de quatre minutes à vitesse raisonnable pour que le train réalise un tour complet.

Il est possible de faire circuler simultanément quatre trains de cinq mètres de long chacun (soit l'équivalent d'un train voyageurs

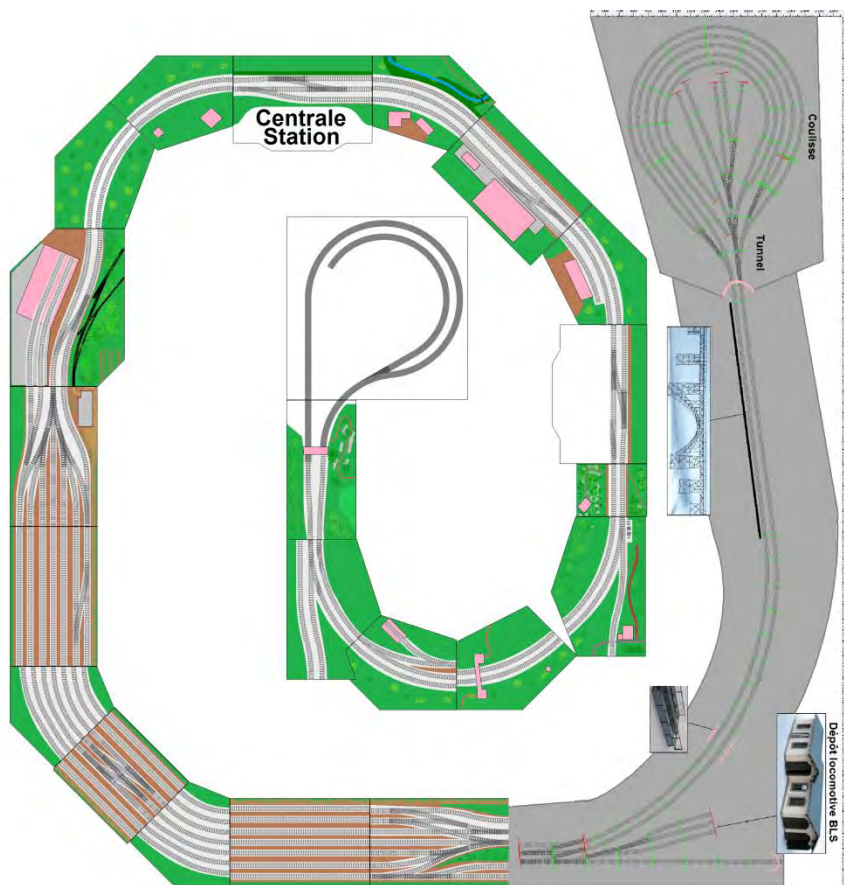


Figure 5 : Plan du réseau modulaire à partir de 2020

avec quatorze voitures de type Corail ou un train marchandises d'une vingtaine de wagons) sans aucune contrainte.

L'exploitation est numérique et le tout est télécommandé par la centrale station Marklin, comme en exposition.

L'ensemble des aiguillages sont motorisés et numérisés. Couplés avec la centrale Marklin, des itinéraires numériques ont été programmés pour faciliter la gestion du trafic dans la gare marchandises.

Depuis quelque mois, le bloc système avec signal lumineux est en cours de déploiement sur le réseau afin de contrôler les distances de

sécurité entre chaque train ainsi que les itinéraires pour réduire le risque d'accident. Ce n'est pas une automatisation du réseau : le système ABC de Lenz permet de sécuriser une exploitation. Il faut donc toujours contrôler les locomotives, ainsi que les aiguillages, manuellement. L'équivalent à la SNCF est une exploitation en BAL (Bloc Automatique Lumineux).





Granzheim, une gare frontalière

Le réseau est uchronique, c'est-à-dire une histoire alternative et logique basée sur des faits réels. Le point de départ historique est le document rédigé par l'ingénieur Irmin Lévy de 1920 et le projet franco-suisse pour prolonger la ligne d'Altkirch-Ferrette jusqu'à Delémont (CH). La ligne ferroviaire Mulhouse – Delémont en direct devait passer par le Sundgau, évitant ainsi le nœud bâlois et l'influence allemande. Le projet a été avorté et n'a jamais vu le jour.

L'étymologie de Granzheim vient de Granz pour Granzganger (frontalier en alsacien) ; en allemand, la frontière se dit Grenz ; Heim signifie maison/foyer en alsacien. Granzheim serait donc la maison de frontière ou le foyer de la

frontière.

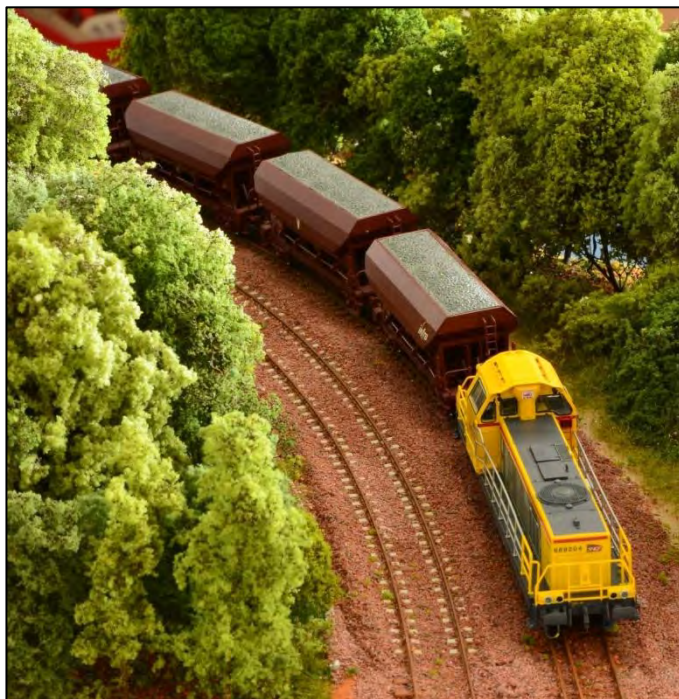
La gare se situe au sud de l'Alsace dans le Sundgau, plus précisément dans le Jura alsacien. C'est un lieu-dit imaginaire, à cheval sur plusieurs communes dont Lutter, au nord de Delémont,

proche de la frontière franco-suisse.

La gare marchandises reproduite en HO pourrait être la gare d'échange entre les réseaux français et helvétique si le projet avait été finalisé.

Ainsi, le côté français possède des signaux SNCF et la ligne est dépourvue de caténaire. De l'autre côté, les signaux CFF sont installés avec une caténaire en 15 kV. Ceci implique donc un relais de traction et des manœuvres en gare.

Cela explique d'une part la présence d'un seul quai voyageur de 60 cm pour une gare qui fait plus de dix mètres de long et, d'autre part, la présence de nombreux modules végétalisés et non urbanisés. Seules quelques maisons isolées sont visibles par ci, par là.



Un réseau ouvert à tous !

Les modules sont conçus pour être admirés dans les salons d'exposition. Ils peuvent également être connectés avec n'importe quel réseau ou diorama répondant aux normes

de module junior ou module « classique » de la FFMF.

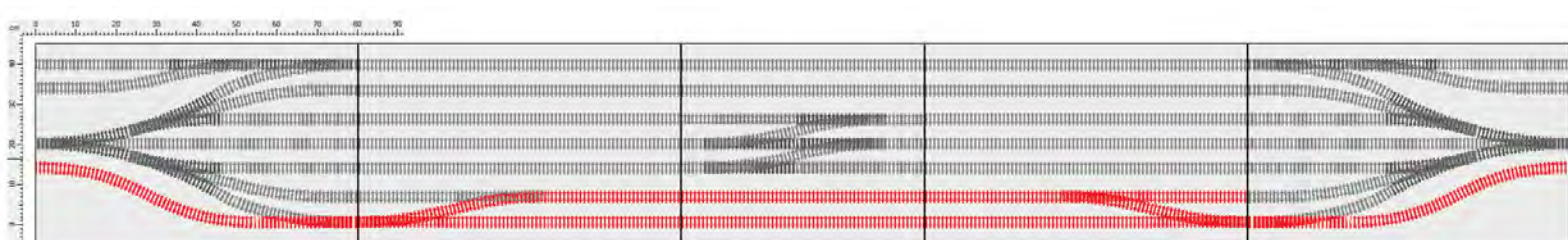
Ces modules sont régulièrement visibles avec les modules juniors d'Hubert Gutzeit lors de rendez-vous régionaux mais également

avec les modules des membres du RAMCAS. Deux modules sont équipés d'une bifurcation permettant d'intégrer les modules supplémentaires avec le réseau déjà préétabli.

Un réseau autonome en 2019 !

Une partie du réseau a été exposé à Lörrach en Allemagne avec l'aide du club TM3F et du MEC Lörrach. Ce fut sa première sortie sans module externe. Il mesurait plus de 10 m de long sur 2m50 de large et était composé de 13 modules. Plus de 40 trains différents ont roulé durant les trois jours d'exposition, tous issus de ma collection personnelle. Les meilleurs moments ont été immortalisés dans de nombreuses vidéos dont une qui résume les trois jours de l'exposition.





Maintenant que le contexte est posé, regardons plus en détail, sans trop les détailler - car ceci fera l'objet de plusieurs articles dans l'un des prochains « Signal » - les modules qui composent ce réseau.

Le faisceau marchandises

En 2013, suite aux différentes expositions du club, des liens se développent avec certains membres dont Hubert et Frédéric qui sont activement impliqués dans la création d'un réseau modulaire et ont participé à diverses expositions dans le département. Lors des expositions, un constat ressort assez rapidement : il manque une gare avec des voies de stockage pour diversifier le trafic. C'est ainsi que je me lance dans la conception de cinq nouveaux modules ; ils doivent rester dans l'esprit du module junior et commencer avec une voie à 20 cm du bord. Toute la difficulté réside déjà dans l'idée que tout le développement du faisceau doit tenir sur un module de 80 cm de long. Après une multitude de plans, une version se démarque et prend le pas sur les autres.

Les mois passent et les besoins changent, le plan est mainte fois modifié pour s'harmoniser avec les nouveaux modules d'Hubert puis, au fil des réflexions, je me dis qu'un tel ouvrage peut être décoré et exposé, qu'il est dommage de cacher autant de modules au public.

Toutefois, le projet s'enlise, d'autres modules sont créés au



même moment et ce n'est que deux années plus tard, en 2015, que les voies sont entièrement installées.

Le projet se heurte également à la complexité de l'installation de la signalisation, de la canalisation et de la motorisation des aiguillages.

S'y s'ajoute la longueur de la gare qui freine également son usage en exposition. Durant ce laps de temps, d'autres projets sont privilégiés.

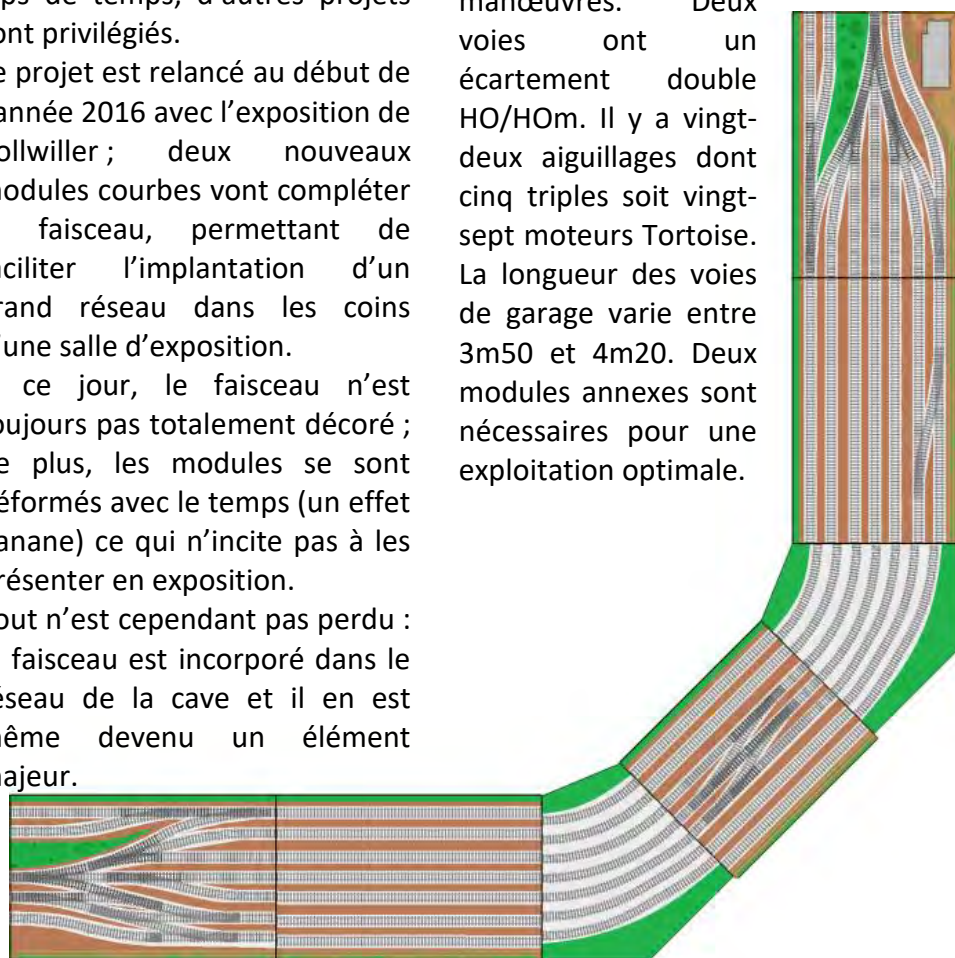
Le projet est relancé au début de l'année 2016 avec l'exposition de Bollwiller ; deux nouveaux modules courbes vont compléter le faisceau, permettant de faciliter l'implantation d'un grand réseau dans les coins d'une salle d'exposition.

A ce jour, le faisceau n'est toujours pas totalement décoré ; de plus, les modules se sont déformés avec le temps (un effet banane) ce qui n'incite pas à les présenter en exposition.

Tout n'est cependant pas perdu : le faisceau est incorporé dans le réseau de la cave et il en est même devenu un élément majeur.

Les chiffres clefs

Il mesure à peu près 3 m sur 3 m avec un angle de 87° environ. Il est composé de sept modules. Le faisceau est composé de sept voies dont une voie de transit et six voies de garage. Trois voies de garage sont équipées d'une diagonale d'échange en leur milieu, permettant de stocker plusieurs petites rames et augmenter les possibilités de manœuvres. Deux voies ont un écartement double HO/HOm. Il y a vingt-deux aiguillages dont cinq triples soit vingt-sept moteurs Tortoise. La longueur des voies de garage varie entre 3m50 et 4m20. Deux modules annexes sont nécessaires pour une exploitation optimale.





Il faut attendre 2019 pour qu'il renaisse de ses cendres. Il est alors partiellement détruit et le plan de voie refait à neuf. Seule la bande richement décorée au premier-plan est conservée. Le module est équipé d'une diagonale d'échange très élancée de Tillig, longue de 76 cm. Les aiguillages sont modifiés pour conserver l'écartement de voie FFMF (46 mm d'entraxe). Par la suite, il est équipé d'une troisième voie avec deux voies de garage en cul de sac pour desservir un centre de tri postal et une halle marchandises.



voie et son mur en pierre de taille ne s'harmonisent pas avec les modules existants ni avec ceux d'Hubert. Par conséquent, ce module voit le jour avec un décor forestier et une falaise pour dissimuler la station centrale. Trois aiguillages Tillig élancés de 38 cm sont incorporés dans le plan de voie, ouvrant une multitude de combinaisons avec les modules existants. La voie de programmation est cachée dans la bifurcation ; la 3^e voie, longue de 40 cm, est commutable avec un interrupteur pour une alimentation via l'alimentation générale du réseau. Au premier plan, un berger regarde arriver ses moutons, rabattus par le chien de berger.

Un module à plusieurs vies

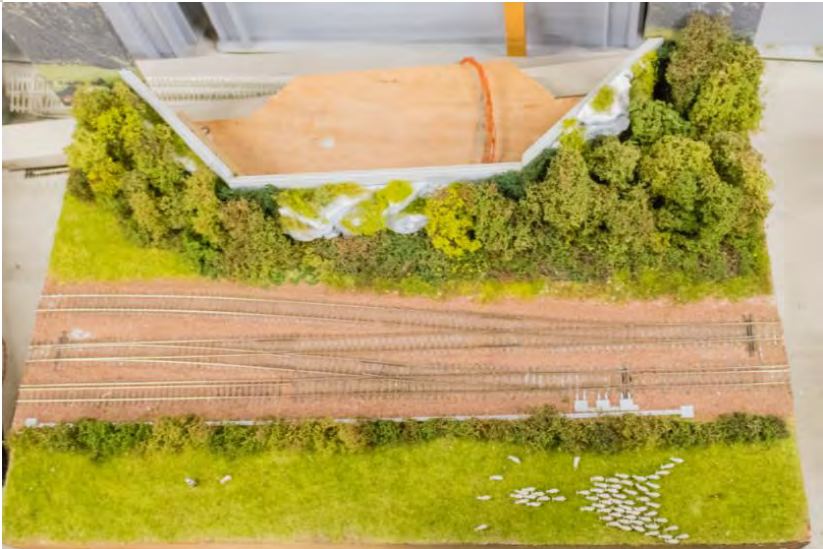
Mon premier module après la construction du faisceau est ce module construit pour répondre rapidement au besoin des différentes expositions, à savoir une voie de programmation et un emplacement pour stocker la station centrale Marklin. Une seconde fonction est rapidement trouvée : un diorama pour mettre en valeur le matériel roulant. D'ailleurs, le module est prêté un temps au magasin de modélisme de Dannemarie. Toutefois, issu d'une conception initiale, il est rapidement délaissé, remplacé par un nouveau module plus adapté et est mis de côté.



Pendant que les bâtiments sont construits, le module est équipé d'une planche en polystyrène décorée de verdure et de quelques arbres. Cette planche est démontable en son milieu et peut-être déployée sur n'importe quel autre module de 80 cm de long dépourvu de décor.

Le nouveau module de programmation

Ce module est construit suite à l'amer constat du précédent module de programmation : son plan de





4 Modules courbes de 38°

Les quatre modules qui suivent sont construits simultanément ; la construction débute le 30 décembre 2015. Ils ont donc la même dimension et les mêmes défauts de fabrication. Sur le papier, ils doivent faire un angle de 45° mais, au final, ils en font un d'environ 38° ; un couac s'est répliqué sur les quatre modules. Ils sont équipés d'une double voie ; le rayon intérieur est d'environ 778 mm et le rayon extérieur est d'environ 866 mm.

A la base, ces modules sont équipés d'une double voie avec un devers de 3% : une voie intérieure bi-bloc de Peco en code 75 et une voie extérieure à double écartement HO + HOM de Tillig en code 83.

Il s'avère, après l'exploitation de ces modules à l'exposition de Saint-Amarin en 2018, que la circulation est difficile : des déraillements en cascades sont constatés.

Dans les mois qui suivent, le plan de voie est arraché et remplacé par deux nouvelles voies, supprimant le devers et la voie Peco en code 75.

Je profite de ces importants travaux pour équiper les deux voies avec le double écartement. Ceci permet



d'avoir un plan de voie symétrique.

La décoration des courbes

Sur le premier module, la double voie traverse une épaisse forêt.

La décoration du second module est dans la continuité du premier, avec une variable, l'implantation d'une maison avec une cabane au fond du jardin, jardin entremêlé avec la forêt. La maison est une fabrication artisanale suisse.

Avec le troisième module, apparaît la lisière forestière : un mirador de chasse de Faller est installé en direction de la prairie. La pièce maîtresse de ce diorama est la passerelle



LaserCut de Noch, construite en carton.

Le dernier module est différent des précédents : la forêt est remplacée par une prairie dont des vaches broutent les hautes herbes. A l'intérieur de la courbe, une troisième voie en cul de sac est ajoutée pour desservir un entrepôt LaserCut de Noch. En 2020, une rallonge à l'extrémité intérieure est ajoutée pour augmenter la largeur du module à 50 cm.





4 modules courbes supplémentaires

Suite à l'erreur de construction des quatre précédents modules qui ne permettent pas de faire un angle de 90° ou bien un demi-tour à 180° , quatre nouveaux modules voient rapidement le jour. Trois sont construits simultanément au printemps 2019, le quatrième est construit une année plus tard.

Ces modules sont nettement plus grands et l'angle est de 52° ; en revanche, les rayons de courbe des voies restent inchangés.

Les besoins ne sont plus les mêmes, étant donné que j'ai déjà quatre modules courbes de type pleine voie ; ces nouveaux modules ont donc des fonctions complémentaires afin de rendre le réseau modulable avec une grande interopérabilité.

C'est ainsi que le premier module répond très rapidement à un souhait d'exposer le réseau avec les modules en voie unique de Jean, Richard et Yves. C'est d'ailleurs pour cette raison que la route tourne et franchit un passage à niveau : c'est la continuité pour desservir leur scierie.

Ce module est devenu une pièce maîtresse et indispensable pour raccorder les modules junior à



voie unique ; ceci est encore démontré au jubilé du RAMCAS.

Le bâtiment garde-barrière est un kit LaserCréation (artisan suisse). Les signaux en laiton, sans soudure, sont fabriqués par YoYo Production, un artisan français.

Le second module est équipé d'une troisième voie, ceci dans l'optique de relier, par exemple, le module du bâtiment voyageurs avec la halle marchandises incorporant la voie en cul de sac sur le module courbe de 38° . L'Il traverse le module sur la bande extérieure et, à l'intérieur, un ancien corps de ferme et un ancien foyer ; tous sont des

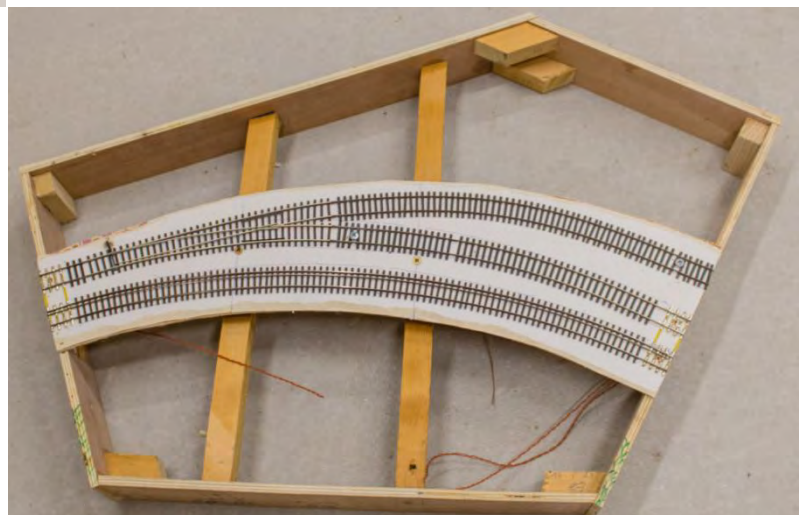


LaserCut en carton de Joswood (artisan allemand).

En 2020, une rallonge est ajoutée à l'intérieur pour augmenter la largeur du module à 50 cm.

Le troisième module n'est pas décoré. Il est le miroir du premier module bifurcation. Son destin n'est pas encore arrêté. Il est possible que la quatrième voie soit retirée.

Le dernier module est réalisé en janvier 2020 ; il est construit sur mesure et directement sur le réseau, il a donc des cotes inconnues. C'est un module de transition entre le 40 cm et 50 cm de large ainsi que la pleine voie et les trois voies des modules dits « modules gare ».



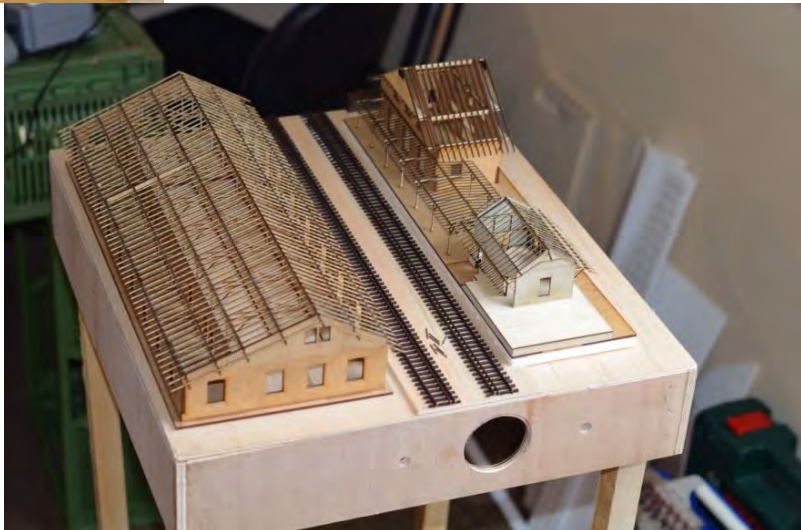


Deux modules non prévus !

Dis comme ça, cela peut surprendre et pourtant ces deux modules sont construits par hasard du fait de circonstances particulières. En effet, je n'avais pas prévu de construire un bâtiment voyageurs (BV). Un de mes revendeurs en Suisse m'offre, en 2014, la gare de Volgelsheim de Faller déjà construite - il l'avait récupérée d'un client. Je ne refuse pas cette offre et construit donc un module de 80 cm x 50

cm pour embellir ce bâtiment. Le plan de voie est refait en 2019, les anciennes voies ballastées sont détruites et remplacées par trois voies Tillig en code 83 dont une voie HO/HOm ; une diagonale d'échange est installée devant le BV. Toutefois, cette diagonale n'est guère utile car la voie est très proche du quai et le déport empêche le passage de longs wagons marchandises ou voitures Corail. Elle est donc limitée à un usage pour les manœuvres avec des locotracteurs ou wagons à essieux.

La seconde histoire est tout aussi croustillante : toujours en 2014, en cherchant ma commande chez l'artisan LaserCréation à Morges, nous



discutons de diverses choses puis il me montre plusieurs bâtiments construits en bois mais encore bruts et il me sort « ce sont des bâtiments prototypes [...] ils ont des défauts [...] ils vont être jetés dans la cheminée à l'occasion » Oh ! Interloqué, je trouve dommage de jeter au feu de tels ouvrages et, finalement, il me les offre.

Je veux rester, pour une fois, dans l'esprit des modules juniors et faire un diorama en bois brut car la structure des bâtiments est superbe ; par la même occasion, c'est un hommage au travail réalisé par LaserCréation. C'est ainsi que voit le jour un module



de 60 cm par 50 cm. Il est plusieurs fois exposé ainsi avant d'être intégré dans le réseau. A cette occasion, l'histoire est revue et son plan de voie également. Pour conserver la nature du bâtiment, il est brûlé au sens figuré, avec de la terre à décor, comme au sens propre avec un briquet !

Ce bâtiment est également visible sur un autre module, cette fois-ci proprement monté et décoré mais ceci fera l'objet d'un autre article dans notre revue, tout comme le reste des modules non évoqués dans ce numéro.





Allzheimer-Mer

D'Hubert Gutzeit

A Riedisheim, au 1^{er} étage de la maison d'Hubert, on trouve 2 réseaux ferroviaires à l'échelle HO dont un est entièrement opérationnel. Ce dernier, débuté en 2019, est composé de 13 modules de tailles différentes et mesure 4,20 m sur 1,70 m.

A l'avant plan, on voit un pont transbordeur desservant 2 hangars abritant 10 locomotives et, derrière, 8 rails desservent le centre de tri... 2 voies

contournent le réseau en passant devant une menuiserie, une carrière et un site industriel. Le réseau est soit digital, soit analogique. Le métrage total des rails est de 49,10 m ; il y a 21 aiguillages dont 3 triples.

Au centre du réseau, on voit une petite commune imaginaire, "Allzheimer-Mer", traversée par une avenue et 2 rues : l'avenue Dumessie qui donne accès à la carrière, la rue Tilante qui passe devant le restaurant "La Bouche

des Goûts" et l'église "Saint-Glinglin" avec son cimetière et la rue Biconde où l'on trouve le garage Ferrari qui expose certains de ses modèles sur la place Anta, juste à côté, et, plus loin, le pressing "Sec Shop"... A l'angle de la rue Biconde et de la rue Tilante, il y a un bar, "Le Sire Rose".

La petite commune et ses alentours sont éclairés : pas moins de 18 lampadaires illuminent les alentours de la ville et 16 illuminent les rues.

Les 38 bâtiments, y compris la menuiserie et les bâtiments

2. Gros plan sur Eglise « Saint-Glinglin »



3. Gros plan sur Pressing « Sec Shop »





1. Vue d'ensemble du réseau modulaire

industriels, sont également illuminés.

Sur les routes, circulent des véhicules Car-system et, sur les rails, on voit tous types de trains : français, allemands, autrichiens et même américains. Vous pouvez voir une vidéo du réseau sur Youtube :



Hubert Gutzeit



4. Gros plan sur Bar « Le sire Rose »

5. Restaurant « La bouche des goûts »



6. Gros plan sur Garage Ferrari





L'univers ferroviaire

De Roland Heller

Une famille de cheminots, des trains miniatures de famille, d'autres à Noël, quelques ferroviphiles passionnés et voilà la naissance d'une collection de plus de 50 ans.

Après quelques débuts dans le HO, je me suis décidé à me tourner vers l'échelle 0, notamment Jep, Hornby et Marklin, le vieux jouet d'antan en tôle. Quel plaisir de pouvoir admirer, faire fonctionner, remettre en état, recevoir des amis en quête de pièces ou d'un réparateur passionné...

Aujourd'hui, c'est un circuit de 10 m sur 9 qui fait mon plaisir avec plus de 150 m de rails, gares, quais, postes d'aiguillages, maisons, etc. ainsi que de nombreuses rames de toutes époques : un réseau fonctionnel qui fait la joie de mes enfants et petits-enfants.

Le reste à faire est encore important : ligne aérienne, éclairages et pupitre de commande du réseau, de belles réalisations encore à venir et de nombreuses heures en perspective qui nécessitent

beaucoup de minutie et de rigueur.

Et un train, ça ne reste pas dans une vitrine, c'est fait pour rouler !

Roland Heller







La vallée de la Thur

De Charles Joseph

1. (Photo ci-dessus) Ambiance AL à Kruth (1918 à 1938) :
Autorail De Dietrich 210 cv

Le thème de mon réseau est la ligne de Lutterbach à Thann et Kruth qui a marqué mon enfance. Je considère toutes les époques.

Le réseau est composé d'un module "Gare terminale de Kruth à l'époque de la vapeur", raccordé en antenne à une

boucle à voie unique sur laquelle est installée (en face avant) la station de passage de Vieux-Thann (dans les années 60). En construction à l'arrière et en coulisse, on trouve un "pont transbordeur" de huit voies, installé sur glissière, qui

permettra de préparer et faire varier la circulation des convois. Tous les modules composant le réseau sont construits selon les principes du "module junior". La jonction entre le module "Kruth" et la boucle permet le retournement des rames.

Charles Joseph

Découvrez ou redécouvrez les plus emblématiques trains qui ont traversés cette vallée à travers les photos et légendes :

2 & 3 (photos ci-dessous) Ambiance EL (Elsass-Lothringen) à Kruth (1905 à 1918) puis époque III SNCF (1938 à 1970), l'omnibus composé de "Boîtes à

Tonnerre", 232 TC d'Ile Napoléon en tête, entre en gare de Kruth.

Page suivante, de haut en bas et de gauche à droite : A Kruth, la 230F se remet en tête d'une rame de voitures 3 essieux à portières latérales - Vers 1970, un lourd train d'ilménite, avec une 141R mulhousienne, passe le PN de Vieux-Thann, à destination des usines chimiques de Thann. - Au départ de la

station de Vieux-Thann et à destination de Mulhouse, un autorail De Dietrich 320 cv et sa remorque Decauville, remplacés par la suite par une UM de Caravelle entre 1970 et 2000. - Une BB 67400 avec une rame Métalsace à Kruth; cette dernière sera remplacée par une rame RRR à partir de 1995. - De nos jours, les X 73500 et X 73900 ont pris le relais et arrivent à Vieux-Thann.







L'univers ferroviaire

D'Yves Lara

Mon réseau, toujours en cours de décoration, est un réseau en H0 (1/87^{ème}) que j'ai commencé à construire il y a de nombreuses années. Il ne fait référence à aucun site réel et n'a été conçu à la base que pour jouer.

Un coin au 7^e ciel

Je l'ai installé dans le garage situé dans le sous-sol de ma maison et, pour me permettre de garer les voitures, je le stocke au plafond par un système de treuil électrique avec quatre câbles pour la manœuvre et huit chaînes avec mousquetons pour retenir en l'air le plateau et soulager le treuil. Le plateau levé vient s'appuyer sur un couvercle afin de le protéger de la poussière.

L'avantage de ce système est que, lorsqu'il est descendu, il repose sur des tréteaux métalliques réglables en hauteur et, pour travailler en dessous, il suffit d'activer le treuil et régler

la hauteur qui convient pour intervenir debout ou assis. Par contre, le principal inconvénient est de ne pas pouvoir faire un décor supérieur à 26 cm de hauteur par le fait de devoir monter le plateau au plafond pour le ranger ; je suis obligé de respecter cette contrainte et même de devoir démonter la

cheminée de la rotonde, heureusement simplement enfichée.

Son mode d'exploitation

Ce réseau qui mesure 3,20 m x 1,85 m est fonctionnel en analogique ou en digital ; comme il est composé de trois voies principales ; il peut même être

1. (Photo haut de page) Vue d'ensemble du réseau dans le garage

2. (Photos ci-dessous) Gros plan sur l'entrée de la gare voyageur et ses quatre voies





J'ai également installé un système permettant de faire fonctionner six rames simultanément sans aucune intervention, les rames voyageurs s'arrêtant en gare alors que les rames marchandises passent, toujours avec le même principe de relais commandés par « ILS », le truc étant de dissimuler un aimant sur le côté du dernier wagon marchandise qui débloque l'arrêt en gare.

3. (Photo en haut à gauche) La gare, la verrière, les quais et l'immeuble central sont de vieux modèles Jouef Champagne.

utilisé simultanément avec ces deux modes.

Pour le système digital, j'utilise une centrale ROCO Z21 avec un routeur WiFi qui me permet de la commander avec mon téléphone ou une tablette ; j'ai également une MultiMaus ROCO sans fil (noire) et trois MultiMaus traditionnelles (rouges).

A la pointe de la technologie

Ayant démarré la construction dans les années 1990, j'ai utilisé de la voie Jouef en maillechort ; les aiguillages viennent également de la gamme Jouef mais à grand rayon et les moteurs ont été remplacés par des moteurs PECO et, plus récemment, par des moteurs lents MP6.

Sur les trois voies principales, deux sont équipées de caténaires fonctionnelles.

Ça roule telle une horloge

Tout le réseau est cantonné et protégé par un système de relais bilames. Les relais sont commandés par des « ILS » activés par un aimant fixé sous le dernier wagon de chaque rame.



4 & 5. (Photos ci-contre) Gros plan sur le pont tournant de fabrication ROCO et la rotonde de VOLLMER.



6 & 8. (Photos ci-dessus/ci-dessous) Gros plan sur le passage à niveau fonctionnel (lumineux, mécanique et sonore) de Wiessmann. Ce dernier est implanté au cœur du réseau sur la voie unique qui traverse la ville.



7. (Photo ci-dessus) Les immeubles de la rue de la gare.



Le matériel roulant

Mon matériel roulant est très hétéroclite, sans thème particulier ; je l'ai acquis au gré de mes coups de cœur, avec des machines que je digitalise au fur et à mesure : à ce jour, les deux tiers sont déjà transformées.

Je tiens à remercier Jean W. et Richard qui viennent régulièrement chez moi pour travailler sur les modules, mais pas que, puisque de temps en temps ils mettent la main à la pâte (à papier) pour peaufiner aussi le décor de mon réseau.

Les travaux en cours

Mes projets en cours sont la décoration des collines du fond et, dans un deuxième temps, une extension vers l'arrière pour l'installation d'une gare cachée de stockage pour cinq ou six rames supplémentaires.

Je vous donne rendez-vous l'été prochain, délai que je compte respecter pour terminer cette déco, façon de parler parce qu'à mon avis un réseau n'est jamais terminé, il ne demande qu'à être amélioré.

Texte : Yves Lara

Photos : Hubert Gutzeit

9. (Photo ci-contre) Gros plan sur la voie unique qui traverse la ville et emprunte plusieurs ouvrages d'art dont deux ponts en pierre de taille.

Recherche un LECTORAT

Le club recherche un membre actif supplémentaire pour accompagner Guy Panaget dans la correction de la revue « Signal » avant parution.

Un lectorat a pour mission de contrôler le contenu d'une revue avant sa parution ; relever les fautes d'orthographe, de grammaire, de syntaxe et/ou de mise en page.

Ouvert à tous : la compétence recherchée dominante est une bonne maîtrise de la langue française à l'écrit.

Recherche un WEBMASTER

Le club recherche un membre actif pour la gestion et l'entretien du contenu de notre site internet.

Ouvert à tous : aucune compétence n'est requise pour le poste. Il est accessible au débutant en informatique.

Une formation à l'usage de l'interface de gestion du site internet peut être assurée.

Nous recherchons des idées, des articles pour enrichir notre revue.



Un voyage ? Une exposition ? Un reportage photo ? Un retour d'expérience ? Créer un tutoriel ? Les sujets peuvent être de diverses natures, vous êtes libre, nous attendons avec impatience vos œuvres. Alors, n'hésitez pas à prendre votre plume, nous ferons le reste.

N'hésitez pas à nous contacter.

Agenda du club

Réunions : tous les deuxièmes samedis du mois de 14h à 17h à la Cité du train (hors juillet et août).

Permanences au local : les dates sont précisées sur notre site internet.

Prochaines dates des réunions :

- les mercredis/décembre 2021 : atelier Arduino,
- 11 décembre 2021 : atelier soudure kit laiton.
- 18 décembre 2021 : réunion de travail sur les modules HO.

1. (Photo ci-dessous) L'Euro 4036 d'Europorte passe Rouffach avec un retard de plusieurs minutes suite à un problème d'aiguillage à Erstein. Ce qui permet d'immortaliser le train rempli de potasse sous un froid glacial. 11 février 2021 **Photo : J. Flury**





La gare de Colmar

De Guy Panaget

Mon réseau HO a pour thème la gare de Colmar sur la ligne Strasbourg-Bâle à l'époque III, au début de l'électrification, et inclut la ligne Colmar-Metzeral, non électrifiée et encore en service.

1. (Photo en haut) vue d'ensemble du réseau.

2. (Photo ci-dessous) Le plan de voie du réseau sur deux étages.

La structure du réseau

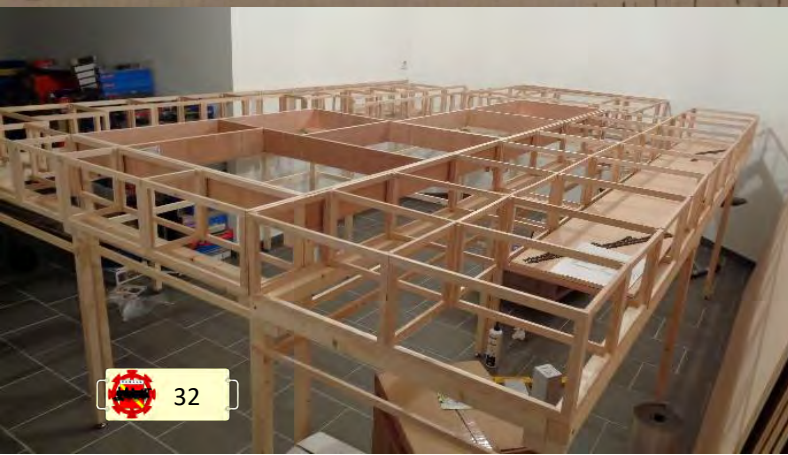
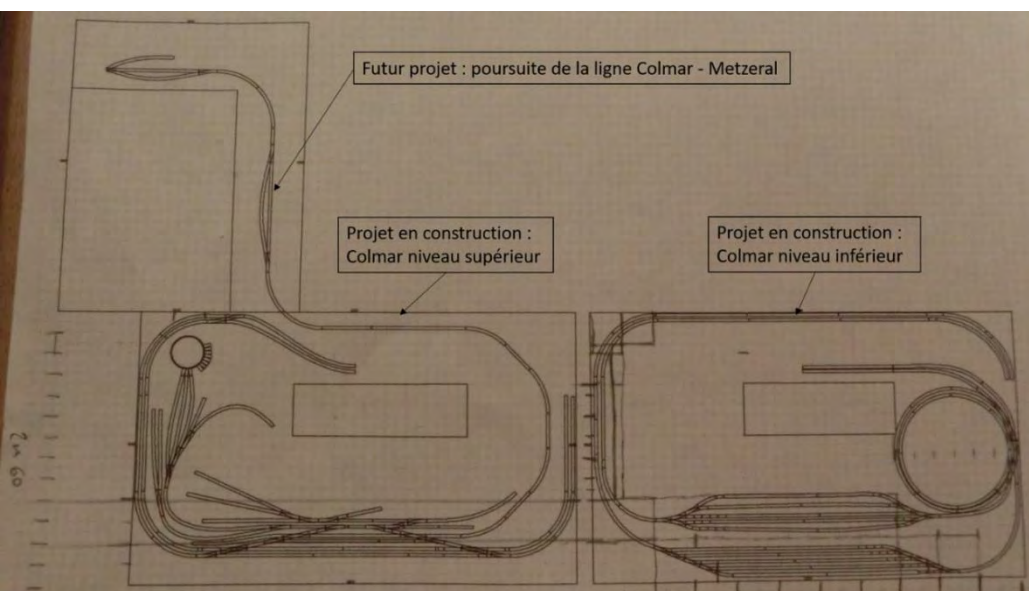
La partie en cours de réalisation du réseau mesure 5 m x 3m60 et est construite sur une ossature en tasseaux sur laquelle est posée du CP de 5 mm. La hauteur du niveau principal est de 1m10 et celle du niveau inférieur de 0m90. Les 2 niveaux sont reliés d'un côté par une

rampe rectiligne de pente 3%, de l'autre par une rampe hélicoïdale de diamètre 0m80.

L'infrastructure ferroviaire

Les 45 m de voie sont de la Peco code 100 (sauf la rotonde en code 83) et les 45 aiguillages sont des Peco Electrofrog à pointe de cœur alimentée, actionnés par des moteurs lents MP6 ou quelques Peco PL10. Les aiguillages sont reliés à 7 modules de commutation LS150. Le réseau est piloté par une centrale numérique Lenz LZV100 associée à une commande LH100 mais j'ai depuis acquis une centrale Roco Z21 start pour pouvoir piloter 2 locos en simultané sur une tablette en WiFi et commander en tactile les aiguillages ; je dois encore faire la bascule.

3 & 4. (Photos en bas de page) Le squelette composé de tasseaux qui supporte les deux niveaux de la structure.





Le plan de voie

Le réseau se compose d'une double voie qui sera à terme équipée de caténaires et une voie unique non électrifiée partant de la gare principale (Colmar) et passant pour l'instant par une halte (Saint-Gilles) – plus tard, cette voie sera poursuivie en tour de pièce pour représenter l'ensemble de la ligne avec les 2 gares de Munster et Metzeral.

Au sud-ouest du BV, se trouve un dépôt vapeur avec pont tournant

et rotonde de 6 voies et une annexe autorail. Au nord, prennent place une gare marchandises avec un quai UFR.

5. (Photos en haut de page) Gros plan sur le bâtiment voyageur de Colmar

6. (photo ci-contre) La rotonde en cours de construction

7. (photo en bas à gauche) Un atelier à colombage pour entretenir le matériel roulant

8. (Photo en bas au milieu) Le faisceau marchandise avec la grande halle marchandise

9. (photo en bas à droite) La gare provisoire de Saint-Gilles





Son environnement

Dans un coin du réseau, une colline avec un château-fort évoque les nombreux châteaux que l'on peut trouver sur les contreforts des Vosges. En dessous du château, une route avec un belvédère mène de la vallée à la ville qui sera représentée par un quartier de maisons et un parc. Un pont y franchit la voie.

Les bâtiments

Les bâtiments sont soit de la récupération, soit des modèles Régions et Cie ou PN Sud Modélisme. La rotonde est une construction personnelle, non encore achevée, d'après des photos du bâtiment encore existant à Colmar. Le pont tournant est un Roco.

10. (Photos en haut à gauche)
Gros plan sur le château fabriqué par Vollmer

11. (photo dans le coin en haut)
Divers bâtiments civil pour évoquer le centre-ville

12. (photo ci-contre) Gros plan sur le château d'eau

13. (Photo ci-contre) Le poste d'aiguillage à l'entrée du dépôt.

14. (photo en bas à gauche) Le futur pont en cours de construction

15. (photo en bas à droite) Le dépôt vapeur, avec divers bâtiment dont certain de Région et Compagnie, en cours d'élaboration





Le parc d'engins moteur

Je dispose de 25 locos digital sound, surtout des vapeurs (030 TU, 130 TB, 141 R charbon et fuel, 150 C, 150 Y, 150 Z, 230 G, 230 P, 231 G), des autorails (ABJ1, ABJ3, X 2720 lézard vert, EAD, bientôt De Dietrich), quelques diesels (DA 40, BB 63000, BB 67300, CC 72000) dont des locotracteurs ou draine (Y 6400, Y 51000 et Du 65), une électrique (CC 14100) et une rame diesel (Edelweiss).

La collection analogique

J'ai beaucoup de locos analogiques (70), essentiellement des Jouef des années 60 à 90 mais pas que ! Je vais en numériser un certain nombre mais sans son, économies obligent !

Un retour d'expérience

Si j'avais à refaire ce réseau, je serais nettement moins ambitieux et plus pragmatique : je ferais un réseau tour de pièce en modules pour faciliter l'accessibilité, réduire la surface et pouvoir exposer, ce qui est prévu avec la seconde phase du réseau, en forme de L. Je vous tiendrai au courant de l'avancée du projet !

Guy Panaget



Le réseau TGV

De Jean-Claude SCHMITT

Mon réseau TGV a été élaboré dans les années 1975/80. Son thème est le train, moyen de communication ferroviaire, moyen de transport des personnes, des marchandises, des idées... Autour des thèmes qui jalonnent notre quotidien, il s'agit d'entamer une réflexion personnelle dans le temps, entre le début et la fin de notre passage terrestre,

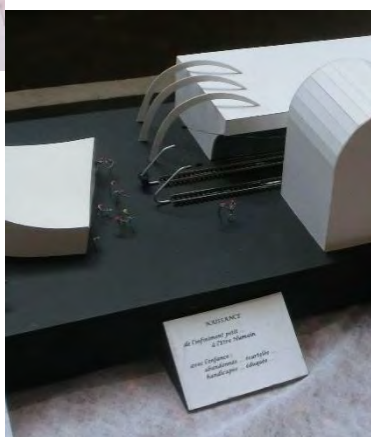
de l'infiniment petit à l'infiniment petit (de l'embryon à la poussière).

Peu importe le lieu d'expo (d'Arlon à Tarbes via Expométrie ou Orléans), curieusement, ce réseau a été considéré comme une vision du futur et non du présent !



Pierre et sa vache vivaient dans un petit hameau du Sud-Ouest. Pierre se confiait à la boca (vaca) ; la boca se confiait à Pierre... La vie s'écoulait, jour après jour, sans se soucier du « Grand monde ».

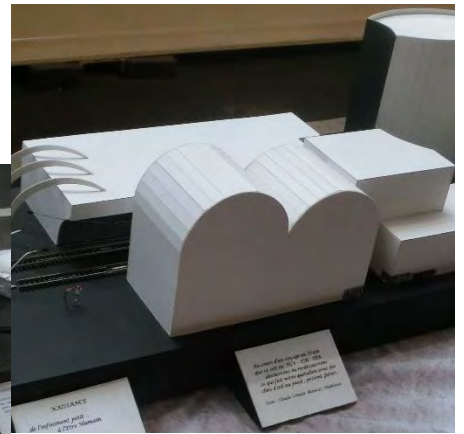
Heureux, philosophe, résigné ?



Naissance : de l'infiniment petit...à l'Etre Humain avec l'enfance abandonnée ...écartelée...handicapée...éduquée.

Au cours d'un voyage en train, que ce soit en TGV – TIR – TER, découvrons ou redécouvrons ce qui fait notre quotidien avec des clins d'œil au passé, présent, futur...

Le train au cœur de la cité : les retrouvailles, la solitude des grands ensembles, profusion des animaux domestiques, les tags... Art ? Provocation ? Nouveaux artistes ? Tagueurs ou graffeurs ?



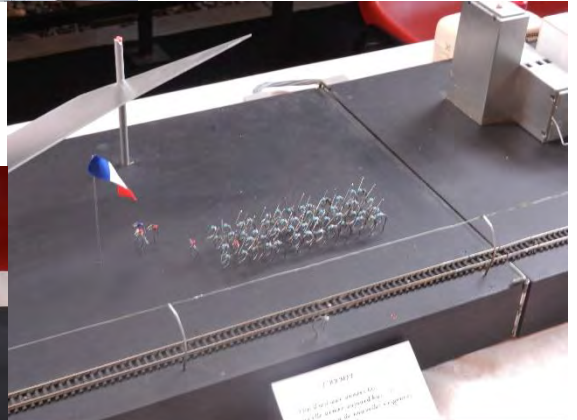
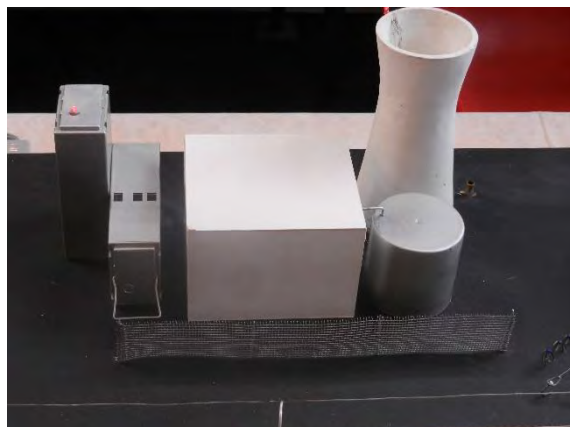
Trafic routier - les attitudes à bord des véhicules : relax... sportif... vindicatif... agressif... réglementaire... indiscipliné... ou « vert » de « trouille » !



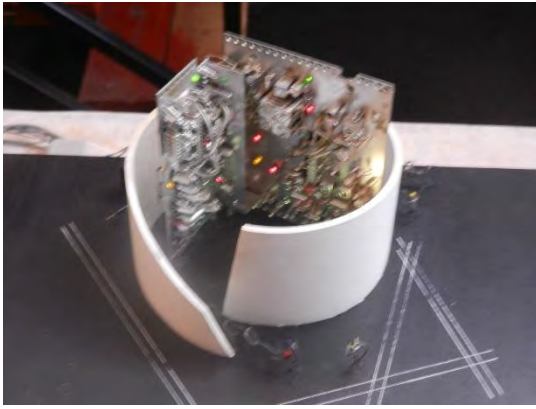
Trafic aérien – venue des gros porteurs...densité du trafic au sol...saturation de l'espace aérien...gestion du trafic... à la rencontre d'autres cultures... voyages d'affaire... vacances... les liaisons TGV...aéroports...

L'armée – clin d'œil aux années 60...quelle armée aujourd'hui ? Faire face à de nouvelles exigences : guérilla, terrorisme, maintien de la paix...

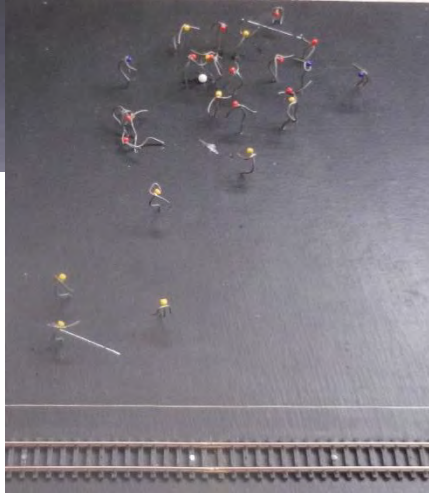
En passant : la centrale nucléaire et sa contestation...les industries et le dépérissement de l'environnement...la pollution...l'ozone... les pluies acides...la sécheresse...reste « le RÊVE »



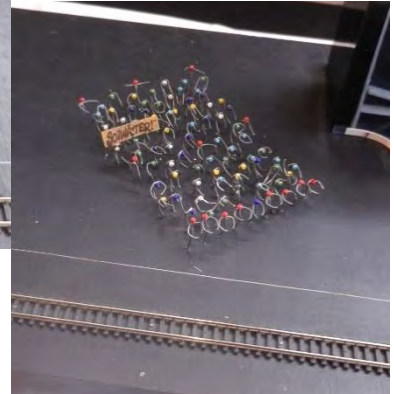
En passant : le train, un lien entre les régions...les pays... rencontre avec l'immigration : rejet... intégration... quotas... avec le chômage : le quotidien au travers des variations saisonnières.



Centre hospitalier : une ville dans une ville...inhumaine ou rassurante ? Nouvelles pathologies et technologies de plus en plus performantes...Être bien : un droit...un bonheur ? Angoisse du quotidien...et aussi, profusion des médecines parallèles... mythes ou réalités

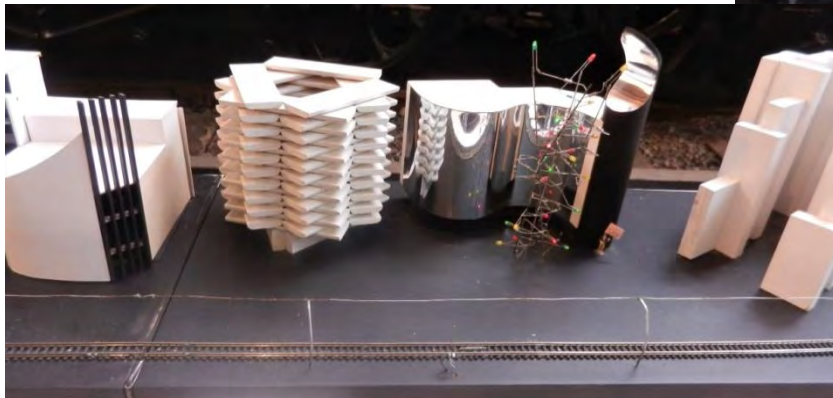


Sport : phénomène de société...les loisirs...la nécessité de « s'éclater »...le juste équilibre...le dopage...le loto sportif.

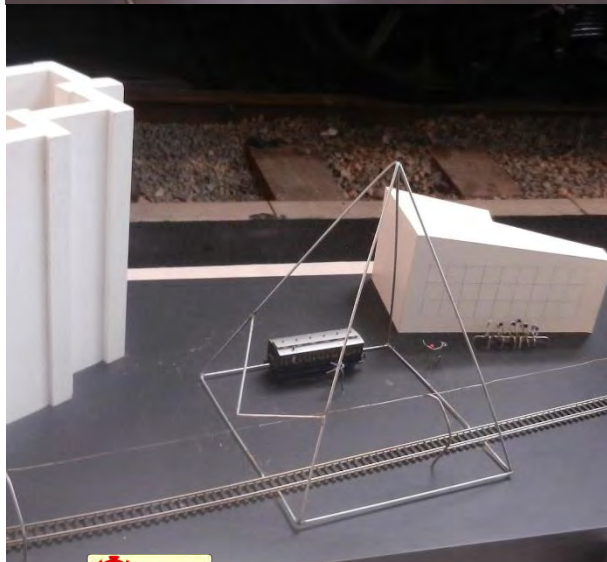


Manifestation : xxx...selon les organisateurs...xx...selon les services ! Est-elle spontanée ? Provoquée ? Défense des droits acquis...défense d'une certaine idée...mais...autour d'un « Leader »...serrons-nous les coudes !

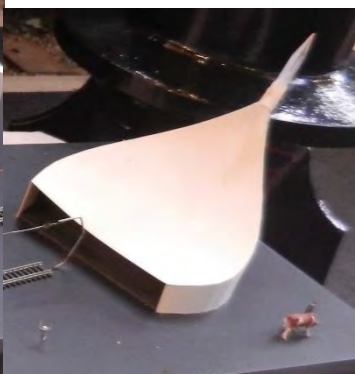
Cité administrative : quotidiennement vôtre...le labyrinthe des démêlés...suivi d'un dossier...attente... explications... rejet...compléments... acceptation...affaire classée...sauf si...à la suivante...



En arrivant : la banlieue et « sa vie »...la concentration de l'habitat...coût du m2...les médias : avalanche des infos, des images...situations virtuelles...téléréalité...la toile...chats...SMS.



Terminus : retour au passé par les musées...l'augmentation de l'espérance de vie...âge d'or...senior...5^{ème} âge ?



Hihl dé Puto !

La situation s'aggrave...je suis fatigué...Adieu ---- Lous ahas qué s gouastan...qué souy fatiguat...Adiou !

Jean-Claude SCHMITT



L'univers ferroviaire

De Richard Springinsfeld

Il s'agit d'un réseau en "os de chien" sur 10 m de long avec, à chaque extrémité, une courbe de 1m20 de rayon (j'ai appris par la suite qu'Yves Renaud a utilisé le même principe, sans les dévers en courbe, qu'il a dit regretter).

Le réseau comprend plusieurs circuits de voies dans un espace commun : un réseau en double voie à écartement normal, un second en voie unique à écartement normal, un réseau en voie métrique et un dernier exploité en voie étroite. Les réseaux sont entremêlés permettant de diversifier les parcours.

L'artère principale

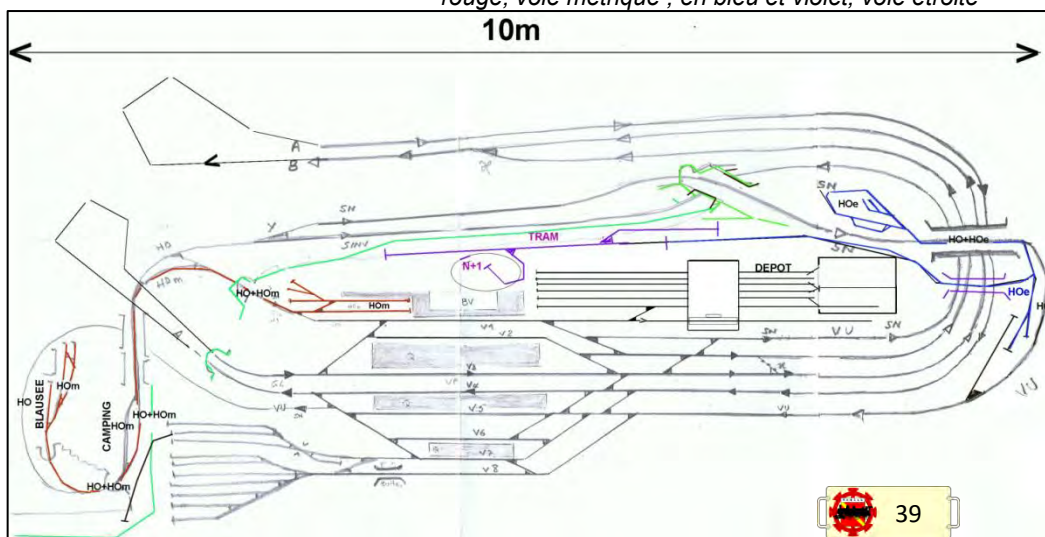
L'artère principale du réseau est composée d'une double voie à écartement normal de type HO. Elle est construite sur le principe d'un plan de voie en os de chien avec, en son centre, un immense

complexe ferroviaire. Les deux boucles de retournement sont cachées dans la montagne. Une importante gare voyageurs de huit voies est présente au centre du complexe avec, dans la continuité, une imposante gare marchandises en cul de sac, équipée d'une butte de triage qui facilite les manœuvres des wagons avec une locomotive. De l'autre côté de la gare voyageurs,

un grand dépôt, pour stocker des locomotives et automotrices, est en cours de construction. En coulisse, deux gares cachées sont disséminées dans les montagnes et s'ajoutent au plan de voie pour développer des évolutions de jeu.

Ce circuit comporte 15 cantons et 4 voies de garage souterraines.

1. (Photo en haut de page) Vue de l'ensemble du réseau : au premier plan la gare marchandises, au second plan la gare voyageurs et en arrière-plan le dépôt.
2. (Figure ci-dessous) Le plan du réseau : en noir, voie à écartement standard ; en rouge, voie métrique ; en bleu et violet, voie étroite





La bif. du Camping

Un second réseau, toujours à écartement normal mais en voie unique, serpente sur le réseau et tourne autour de la gare de différentes manières, avec une multitude de bifurcations et saute-moutons permettant de varier les parcours à souhait. Depuis une voie quelconque de la gare, on peut ainsi rejoindre la « gare camping » qui se situe dans une annexe de la cave. La voie est partiellement équipée d'un double écartement avec incorporation de la voie métrique.

3. (Photo haut de page) Le dépôt de locomotive en cours de construction. En arrière-plan, les différents ouvrages d'art permettant aux divers réseaux de traverser le réseau principal

4. & 5. (Photos milieu) Gros plan sur le camping et la gare du même nom. La voie coté BV est métrique, la seconde voie a un double écartement (HO + HOm)

6. (Photo ci-dessous) La « Gare Camping » lors de la phase de construction. En arrière-plan, un paysage montagneux avec des maisons isolées et une route de type départemental.



7. La montagne, avec un château en son sommet, domine dans un coin de la pièce et elle est traversée par des lignes ferroviaires à voie étroite.



Un tracé au mètre !

Un réseau en voie métrique HOm (12 mm) enrichit le réseau HO existant. La voie unique est un réseau avec deux terminus en cul de sac. La première extrémité se situe dans l'aile gauche de la grande gare voyageur. La sortie de cette petite gare métrique est incorporée directement dans le saute-mouton pour rejoindre la gare camping. Une voie à double écartement (HO + HOm) permet

ainsi d'utiliser les infrastructures existantes.

Ensuite, les trains métriques desservent la « gare camping ». La voie métrique se double en gare, permettant ainsi à des trains d'exploitations différentes de se croiser ou de se doubler.

Puis la voie métrique se sépare de la voie normale dans la montagne pour rejoindre la seconde gare terminus en son sommet, qui se nomme

« Blausee ».

Et les tramways ?

Et, pour finir, un réseau à écartement étroit HOe (9 mm) complète le tout. Le réseau étroit serpente sur le côté gauche en prenant rapidement de l'altitude et traverse à diverses reprises le réseau principal. La voie HOe part de la gare tramway et parcourt une boucle de retournement dans la montagne après avoir franchi deux ponts. L'un des deux ponts est équipé d'une voie à double écartement (HO/HOe).

Les coulisses du chef de gare

La partie alimentation est un peu trop compliquée à décrire ici.

Le dépôt de locomotives est en chantier. Le bâtiment voyageurs n'est toujours pas construit, ni la partie "Blausee" avec son barrage et son poste source.

En conclusion, ce réseau est toujours en chantier et n'avance que timidement.

Texte : Jonathan Flury

Photos : Richard Springinsfeld

8. Gros plan sur les ponts



9. Gros plan sur les installations électriques



LES ACTIVITES DU CLUB

Retrouvez prochainement dans cette rubrique les comptes rendus des ateliers de travail organisés par les membres ou l'association.

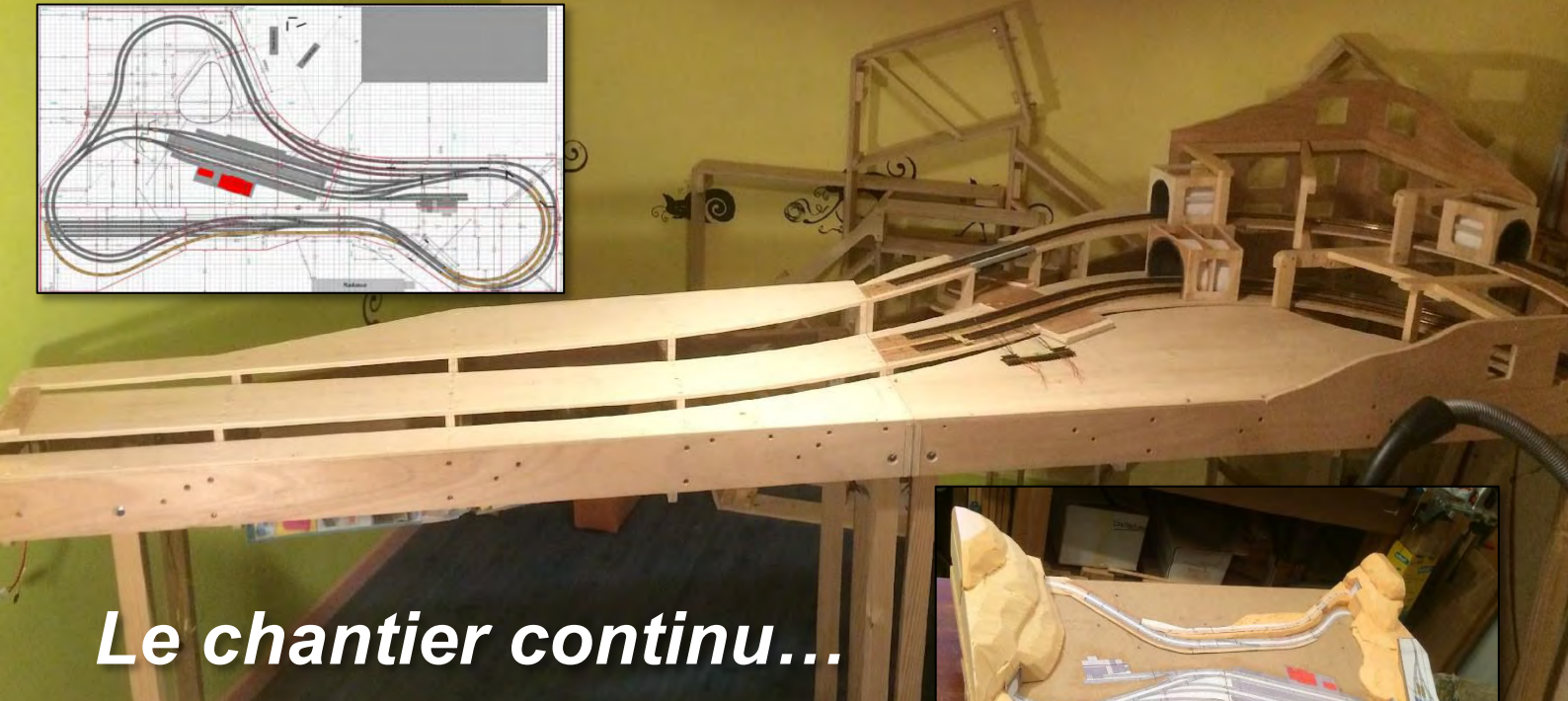
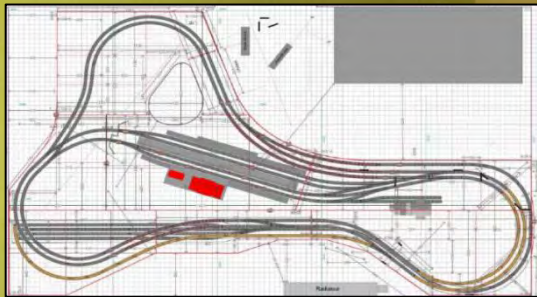


**OUI TOI ! MEMBRE ACTIF
DE NOTRE ASSOCIATION,
NOUS AVONS BESOIN
DE TON AIDE !**

Nous avons besoin de votre aide pour enrichir cette rubrique ! Vous êtes acteurs de la vie associative, nous vous sollicitons pour écrire un petit compte rendu après avoir exercé une activité dans notre local dans la Cité du train ou bien en externe. Faites partager vos réalisations par courriel, illustrez-les d'une photo des membres qui travaillent avec vous ou bien du travail réalisé. Nous compilerons ces différentes activités pour en faire un fil d'actualité. Ce fil permettra de présenter toute les activités du club. Certains de vos comptes rendus pourront également être publiés sur notre site internet.

Vous pouvez être plusieurs à écrire un compte-rendu d'une même séance de travail : vous le verrez, les points de vue divergent et garantissent une pluralité et une qualité des articles. Cela ne vous prendra que 5 à 10 minutes le soir pour mentionner le nombre de participants et décrire ce que vous avez réalisé... ou pas. Simplement faire rouler des trains sur un réseau est suffisant pour faire une brève d'actualité !

Nous comptons sur votre aide et votre coopération. Merci d'avance.



Le chantier continu...

D'Henri-Paul Stimpfling

Il s'agit ici d'une suite de l'article de décembre 2020 paru dans le Signal n°33.

Réalisation d'une trappe d'accès

Lors de cette phase de construction, j'ai réalisé une trappe d'accès sur une partie de réseau qui serait sans cela difficile d'accès depuis les bords du

réseau. La difficulté de cette trappe est qu'elle est à cheval sur trois modules et qu'elle présentera en plus un relief négatif (une vallée juste avant un futur viaduc).





Réalisation d'un module d'angle

Le premier module que je réalise est un module d'angle qui comprend une double voie en pente descendante et une simple voie en pente montante. Dans l'angle, il y aura un massif montagneux et donc des passages de voies en tunnels. Sur ce même module, il y aura aussi un passage à niveau (on devine le passage de la route sur les photos ci-après) qui sera suivi d'un passage routier sous la voie unique, via un pont. Le tablier de ce pont a déjà été réalisé (voir photo).



Tablier de pont (béton/poutrelles) vu de dessus et de dessous (en noir les poutrelles en I)



Collage des rails - prédisposition du passage de la route et du PN.

Réalisation du module « avant » le module d'angle

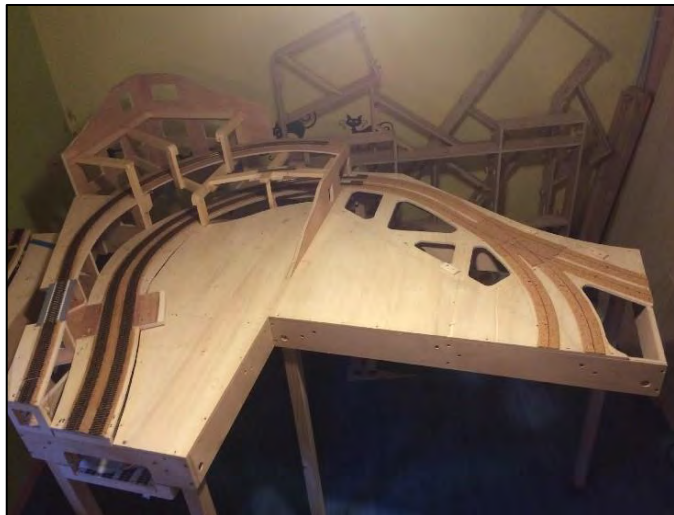
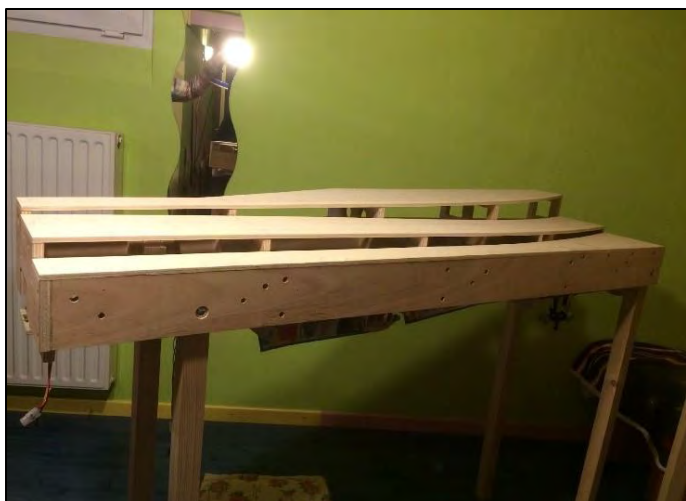
Ce module amorce les pentes de la montée et la descente des voies présentes dans le module d'angle décrit ci-dessus.



Réalisation du module « après » le module d'angle

Ce module inclut la bifurcation vers les voies d'entrée de la future gare voyageurs.

Henri-Paul Stimpfling



Les deux modules raccordés



Un patrimoine commun...

D'André Ullrich

En 1980, le réseau d'origine ne mesurait que 1m98 x 3m50. Il avait été construit afin d'animer les fêtes de Noël au Crédit Mutuel Sainte Marie devenu Mulhouse Europe. Il y séjournait tout le mois de décembre et était stocké tout le reste de l'année aux archives de la banque.

En 1985, il atteint sa taille actuelle de 1m98 x 10 m. La largeur de 1m98 et non 2 m permettait de passer sous les portes standards !

Il est constitué de trois modules : deux éléments de 1m98m x 3m50 et un élément de 1m98 x 3 m.

André a réalisé l'infrastructure. Il a été aidé par Renée, son épouse, qui s'est investie dans les décors et les bâtiments. Quant à Jean-Claude Schmitt, il est venu en renfort pour les caténaires.

Suite à des transformations internes au Crédit Mutuel, il n'a plus été possible de l'y installer et, en 2002, il a pris ses quartiers à la Cité du Train.





Malgré sa grande taille, il a voyagé de nombreuses fois en exposition dans les Vosges, en Allemagne, à Colmar, à Neuf-Brisach ainsi qu'à Mulhouse lors des festivités du bicentenaire du rattachement de Mulhouse à la France.

Son alimentation est toujours restée en analogique avec de nombreux relais et temporisations.

Comme en Alsace-Moselle, les circulations des deux voies principales se font à droite.

Soucieux de préserver leur patrimoine, André Ullrich et son épouse ont désormais fait don de ce réseau à la Cité du Train – Patrimoine SNCF

Texte : Yves Lara & André Ullrich

Photos : Guy Panaget



IMPRESSUM

Rail Miniature Club Alsace Sud (RAMCAS) est une association à but non lucratif, fondée le 13 janvier 1971.

Coordonnées de l'association

RAMCAS – 2 rue Alfred de Glehn – FR-68200 Mulhouse

Courriel : ramcas@free.fr

Site : ramcas.e-monsite.com

N°Siret 797 402 757 00018

Vol XXV Fol.5 du 19 mars 1971

Président

Mario GUERRA

Vice-présidents

Jean-Claude SCHMITT

Guy PANAGET

Vice-président d'honneur

Gérard BOMPARD

Secrétaire

Xavier THIRIET

Trésorier

Bernard FREY

Webmaster

Xavier THIRIET (par intérim)

Assesseurs

Yves LARA

Jean-Marc OBRÉ

Jean WALTERSBERGER

Rédacteur en chef

Guy PANAGET

Mise en page et graphisme

Jonathan FLURY

Editorialiste

Mario GUERRA

Lectorat

Guy PANAGET

Remerciements

Nous tenons à remercier l'ensemble des membres pour la participation à la rédaction des articles et pour leur implication. Sans vous, nos ouvrages n'existeraient pas.

A venir dans les prochains numéros de « Signal » :

- Miniworld Toulon La Valette

- Une expo de voitures CIWL en gare de Lille

