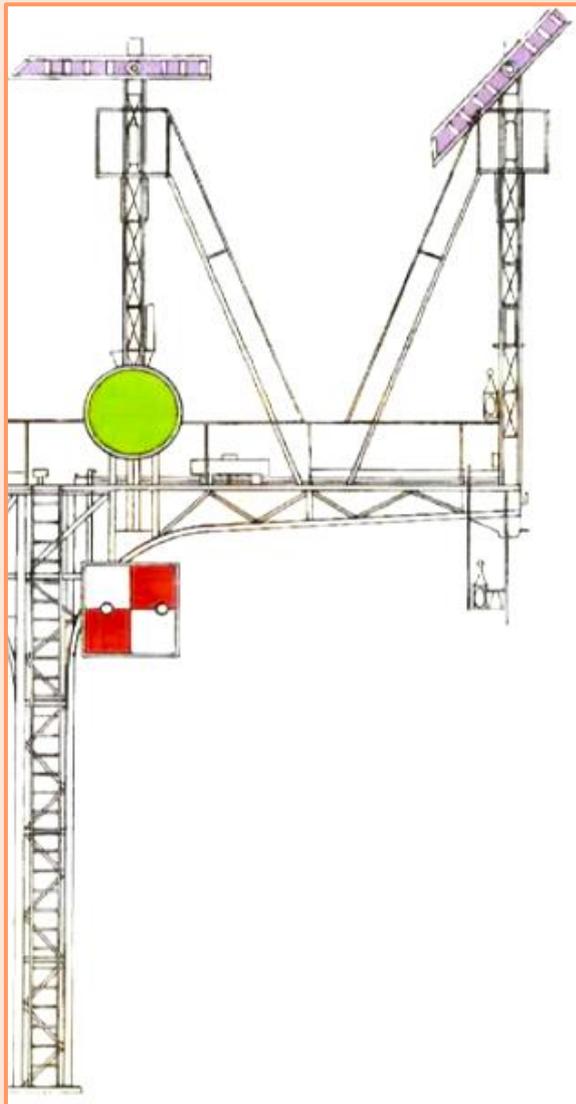
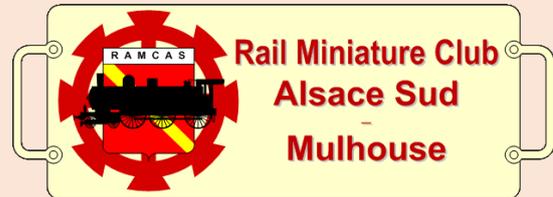


# SIGNAL 43



Décembre 2024

## Table des matières

I.	Le mot du président .....	3
II.	Exposition internationale Cité du Train RAMCAS – 21 et 22 septembre 2024 .....	4
A.	Réseaux Eurotrack.....	4
B.	Autres réseaux HO .....	7
C.	Autres échelles .....	8
D.	Professionnels .....	9
E.	Exposants non ferroviaires.....	9
F.	L'exposition Playmobil.....	10
G.	Les animations.....	11
H.	La bourse.....	11
I.	Les réseaux et ateliers du club .....	12
III.	Participation à l'exposition du SIMM à Orléans 27-29 septembre 2024.....	13
IV.	Voyage sur le train touristique des Combes .....	21
V.	Aventures ferroviaires au Canada (Québec et Ontario) .....	27
VI.	Ateliers.....	44
A.	Fiche 11 – Fabrication d'un lampadaire en HO .....	45
B.	Fiche 12 – Peinture d'un wagon à l'aérographe .....	47
VII.	Le RAMCAS.....	48
VIII.	Sommaire du prochain numéro.....	48

## I. Le mot du président



Chers membres,

Décembre est là, avec les fêtes, l'hiver et la neige, et... Signal bien entendu !

L'infatigable rédac'chef Guy nous a comme d'habitude concocté un sommaire à déguster bien au chaud pour bien finir l'année, avec en exergue un retour sur notre Salon du Modélisme de septembre – que je lirai avec attention, n'ayant pas pu en profiter cette année.

En comparaison, vous pourrez découvrir la participation de Jean-Marc O. au Salon d'Orléans dans sa nouvelle forme avec son club de La Frette – intéressant du point de vue exposant.

Côté tourisme ferroviaire, Guy nous partage sa visite du Chemin du Fer des Combes au Creusot, ville au passé ferroviaire très riche et qui accueille aussi une retraitée active... de son côté notre globe-trotter Marc nous dépayse encore un fois avec cette fois-ci un périple nord-américain aux accents francophones...

Enfin retour sur nos activités au local, avec un aperçu de 2 ateliers animés par Jacques, à savoir la fabrication simple de lampadaires et une initiation à l'utilisation de l'aérographe.

L'an prochain sera célébré le 20<sup>ème</sup> anniversaire de la Cité du Train (dans son état actuel) et le Salon du Modélisme en sera une des attractions, en tout cas à nous d'y œuvrer.

En attendant, permettez-moi de vous souhaiter à vous et vos familles d'excellentes fêtes de fin d'année et rendez-vous en 2025, bon pied bon œil, pour de nouvelles aventures ferroviaires !

D'ici-là, portez-vous bien et à l'année prochaine !

Xavier Thiriet

## II. Exposition internationale Cité du Train RAMCAS – 21 et 22 septembre 2024



### Résumé

Le RAMCAS a organisé son exposition annuelle le week-end des 20 et 21 septembre qui correspondait cette année encore aux journées du patrimoine. L'attraction majeure de cette édition était la participation d'Eurotrack sous forme d'un réseau d'une quarantaine de modules présentés par 8 pays. Une exposition Playmobil était présentée en parallèle !

Auteur : Guy Panaget

Cette année, l'échelle 1 était à l'honneur avec plusieurs réseaux de grandes dimensions proposés par différents pays. Une exposition Playmobil était également présentée et, comme l'année dernière, le club a mis en place plusieurs ateliers et sa traditionnelle bourse !

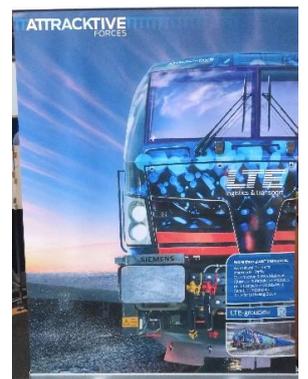


*L'affiche de la « Cité du Train »*

### A. Réseaux Eurotrack

Le réseau Eurotrack consistait en une quarantaine de modules HO reliés entre eux pour former une boucle en os de chien de plus de cent mètres ; les équipes de 8 pays différents : Allemagne, Belgique, Croatie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni y ont participé.





## B. Autres réseaux HO



Réseau Maurienne



Réseau Castrais

C. Autres échelles



## D. Professionnels



## E. Exposants non ferroviaires





F. L'exposition Playmobil



## G. Les animations



## H. La bourse



# I. Les réseaux et ateliers du club



### III. Participation à l'exposition du SIMM à Orléans 27-29 septembre 2024



#### Résumé

Avec mon club de La Frette sur Seine, j'ai eu l'occasion de participer au premier Salon International du Modélisme et de la Miniature appelé SIMM. Il s'est déroulé dans le hall du CO'Met   Orléans, sur une surface de 16000 m<sup>2</sup> dans un seul hall !

Auteur : Jean-Marc Oubr 

Lors de notre participation au salon Rail Expo   Dreux fin novembre 2023, j'ai été sollicité sur place par la société Ev nement 45 pour venir exposer notre réseau au SIMM, ce mois de septembre 2024.

J'ai monté un dossier comprenant des photos et un budget prévisionnel détaillé raisonnable pour 6 participants qui a été accepté sans discussion. La convention a été signée en mars 2024.

Cette manifestation s'été déroulée sur trois journées : le vendredi 27 septembre de 10h00   21h30, le samedi 28 de 10h00   18h30 et le dimanche 29 de 10h00   18h00. Il est prévu que cette exposition se déroule dorénavant chaque année si le succès attendu est confirmé.

Je pense que ce sera le cas au regard de l'affluence que nous avons pu constater ! J'espère recevoir un retour d'expérience d'ici quelques temps.

Si je peux vous donner mon sentiment, j'ai souvent ressenti que 2 jours d'expo avaient le gout de trop peu mais, après 3 jours, on en a quand même « plein les bottes » !

Notre réseau a été démonté le samedi après-midi pr c dent, le 21 septembre : mise en racks des 16 modules, emballage des décors, rassemblement de tous les pieds, regroupement des divers accessoires et outillages, etc. Le réseau représente à lui seul 8 racks de 120x60x80cm empilables.

Le jour du départ, jeudi 26 septembre, rendez-vous des collègues au club vers 10h00 pour charger le Master de 12 m<sup>3</sup> prêté gracieusement par la société d'un adh rent. En tout, une bonne dizaine de copains étaient présents pour aider au chargement du réseau. Les trains ont été répartis dans 2 voitures de type SUV et les voilà partis vers 10h30 avec cinq participants pour Orléans, distant d'environ 160 km de La Frette. A cette heure-là,  a roulait bien dans le sens Paris-province et il faisait beau temps. Ils sont arrivés au CO'Met vers midi comme prévu !

De mon côté, je suis parti de Mulhouse à 7h00 sous une pluie battante pour 5 heures de route environ. La pluie sur une bonne moitié de la route ne m'a pas permis de tenir l'horaire, vitesse réduite oblige, et je ne suis arrivé sur place que vers 13h30. Heureusement, Orléans est très facile à rejoindre : il n'y a que des autoroutes depuis Mulhouse. Mais, mon GPS ne connaissant pas l'adresse exacte du CO'Met, j'ai eu quelques difficultés à le trouver par manque de fléchage. Il faut préciser que Orléans n'est pas un petit village...et merci à Mappy qui m'a permis d'y parvenir. Enfin arrivé

sur place, les copains avaient déjà tout déchargé et récupéré les badges et les enveloppes avec les tickets repas. Comme il était possible de se restaurer sur place, ils terminaient de déjeuner.

De mon côté, l'heure filant, et pour ne pas perdre plus de temps, je m'étais avalé un sandwich en route vers 11h00 lors d'une dernière pause.

Point important à signaler, nous avons pu garer nos 4 véhicules sur le parking prévu à cet effet tout près du CO'Met. Ça a été très pratique, et indispensable, pour décharger le Master ainsi que nos 3 voitures. Ensuite, seul le Master a pu rester sur ce parking : on a dû garer nos voitures de l'autre côté du CO'Met sur un immense parking, assez loin à rejoindre par la route mais tout près à pied, près de l'entrée visiteurs.

Mauvaise nouvelle en découvrant notre emplacement, il a fallu négocier la profondeur que j'avais demandée. Il manquait un mètre... une paille ! Je vous explique : lors de la signature de la convention, je m'étais aperçu que la profondeur proposée et convenue de 4 m n'avait pas été respectée et avait été réduite à 2m50. J'ai pu la faire corriger en passant un coup de fil à l'organisateur qui m'a proposé simplement, par commodité, de corriger mon exemplaire à 3m50...les 4 m n'étant plus possibles.

Que cela me serve de leçon : le plan du traceur, lui, n'a pas été corrigé et je n'ai pu obtenir que 3 m à l'arraché, preuve de ma convention à l'appui ! Question d'alignement, soit disant : pourtant il y avait LARGEMENT assez d'espace !

Heureusement, le lendemain matin, les exposants du réseau derrière nous, qui avaient vu large, ont été très sympas et compréhensifs et ils nous ont donné les 50 centimètres salvateurs manquants pour pouvoir nous déplacer en coulisse, avec les tables qui prennent quand même pas mal de place.

Après un bon café pris ensemble après le repas, le démontage des racks a pu commencer ainsi que l'assemblage des modules, dans l'ordre s'il vous plait ! Curieusement, la mise à niveau des modules a pris plus de temps que lors de Rail Expo. Cela fait, il n'y avait plus qu'à brancher les jarretières entre les modules, les câbles DCC et 12 volts puis se connecter à la centrale. Premiers tours de roues vers 18h00. Tout a fonctionné immédiatement sans aucun problème ! Et nous avons pu commencer à nous amuser un peu.



En arrière-plan, les autres stands en cours d'installation. Le réseau dos à dos sur la droite avec nous n'a été installé que le lendemain matin.



Le repas de ce jeudi soir n'étant pas prévu, nous sommes allés au restaurant pour passer la soirée. La serveuse nous a gentiment pris en photo.

Comme il était prévu que nous soyons logés gracieusement, nous avons ensuite pris la direction de l'hôtel Première Classe, qui en n'avait que le nom. Nous aurions dû être 2 par chambre et on avait été prévenus dès notre arrivée. Comme l'hôtel était surbooké, on s'est retrouvés à 3 par chambre...et tout s'est très bien passé malgré une promiscuité notable et même avec quelques ronflements ! Pour ma part, la fatigue de ce premier jour n'était pas au rendez-vous et j'ai passé une nuit blanche. Les nuits suivantes ont été meilleures, mes deux colocataires ronflaient bien...et moi aussi ! Au débriefing, les copains ont bien regretté d'avoir refusé la solution d'hébergement en gîte que j'avais prévue au départ car, situé à 25 kilomètres de l'exposition, il était trop éloigné à leur goût. In fine, comme il fallait traverser Orléans pour se rendre à l'hôtel, on a mis une bonne vingtaine de minutes pour chaque trajet matin et soir. On en reparlera une prochaine fois !

Les 3 journées se sont ensuite très bien passées, sans aucun problème technique. Nous étions tous affairés à conduire nos trains, à modifier les compositions et les machines, tout en répondant aux nombreuses questions des visiteurs autant admiratifs que passionnés : des questions sur tous les domaines concernant les modèles en circulation, les bâtiments, les décors, le cantonnement, les animations sous Arduino, le fumigène et la conduite des trains avec nos smartphones qui étonne encore beaucoup de monde, e tc., etc. ; tellement affairés qu'on n'a pris que peu de temps, à tour de rôle, pour faire le tour de l'exposition et ceci à plusieurs reprises tant l'espace était vaste ! Nous n'avons même pas pris le temps de faire des photos. Mais quelques achats ont été faits quand même.

Le dimanche soir venu, nous avons commencé à ranger. L'organisateur est venu me remettre un chèque correspondant au budget que j'avais demandé, sans aucune demande de justification. Il m'a juste demandé de signer un reçu. Parfait !

A 18h00, il a fallu commencer le démontage du réseau. Avant cela, je suis allé chercher des sandwiches car il n'y avait pas de repas prévu. Il y en avait encore quelques-uns, j'ai pris les derniers, juste le compte.

D'autres adhérents du club sont venus spécialement pour voir l'exposition ce dimanche, en particulier pour nous aider à ranger. Vers 21h30, tout était remballé et, après la pause casse-croûte, tout le monde est rentré chez soi. J'ai reçu le dernier message de retour à bon port vers 23h00. Rendez-vous avait été pris avec les copains pour aider au déchargement du Master et remonter les racks au club. De mon côté, habitant très loin, j'avais obtenu la faveur de garder la chambre d'hôtel une nuit supplémentaire. Je ne me voyais pas reprendre une longue route à cette heure tardive.

La bonne nuit salvatrice a mal commencé : arrivé à l'hôtel, mon badge n'ouvrait pas la chambre. Apparemment, la consigne que j'avais donnée le matin même n'avait pas été suivie d'effet ! Mais le numéro d'appel de secours a fonctionné : dans les 10 minutes, une personne m'a apporté un badge ouvrant ma chambre, ouf !

Je suis parti tranquillement le lendemain matin vers 7h00 et je suis arrivé vers 13h00 chez moi. Plusieurs pauses ont été nécessaires pour cause de coups de pompes.

Le réseau n'a été remonté que le samedi suivant après avoir effectué les inévitables réparations consécutives aux manœuvres de démontage et remontage, en particulier les écrous à frapper qui étaient à refixer. Ils servent à l'assemblage des modules.

Quelques mots au sujet de notre réseau.

Il s'agit d'un réseau imaginaire à l'échelle HO qui s'est construit petit à petit depuis fin 2015. C'est un ovale avec 2 voies de circulation, 2 voies d'évitement devant la gare et 8 voies de garage côté coulisse dont une voie de programmation, qui a été décoré récemment. Les voies les plus longues peuvent contenir 2 TGV complets. Les compositions en circulation doivent mesurer 2m40 au plus. A gauche, il y a un dépôt avec un pont tournant fonctionnel avec sa rotonde et une remise, à droite, une petite gare fret.

Il est constitué de 16 modules de 120x60 cm, 7 modules côté public, 7 modules côté coulisse et 2 modules de raccordement. Au centre, 5 plateformes constituent le décor central comprenant un réseau de bus Faller qui fait le tour du village avec 2 bus dont les arrêts et départs sont automatiques. La surface occupée au sol mesure 8,40x1,80 mètres.

Dès le départ du projet, la décision a été prise de construire un réseau en digital avec cantonnement MAIS sans avoir à utiliser un ordinateur en exploitation pour plusieurs raisons :

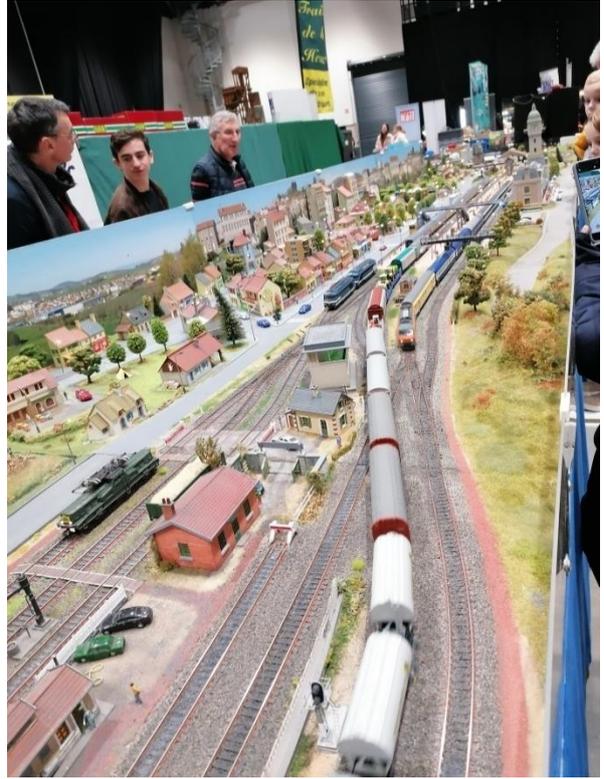
- 1- il y a beaucoup d'anciens au club qui ne maîtrisent pas l'informatique et utiliser les logiciels modernes pour piloter les trains aurait été compliqué ! L'usage des smartphones avec l'application Z21 commence seulement à être maîtrisé... La centrale est une DR5000 Digikeijs :
- 2- dans toutes les expositions auxquelles j'ai assisté, les exposants utilisant un ordinateur ont toujours des difficultés d'exploitation,
- 3- à chaque mise à jour de Windows, il faut généralement mettre aussi à jour le logiciel d'exploitation et les problèmes commencent et recommencent...,
- 4- les itinéraires sont élaborés avec un TCO purement électrique avec presse bouton.

Pour gérer le cantonnement, j'ai fabriqué des cartes électroniques de conception personnelle pour pouvoir en garder la maîtrise. Elles ont d'ailleurs beaucoup évolué depuis : j'en suis à la 4<sup>ème</sup> version. Depuis peu, je peux prendre du recul et laisser la main à des nouveaux adhérents érudits, capables de se débrouiller seuls pour les futures évolutions.

Nous avons longtemps cherché un nom pour ce réseau sans le trouver. Un beau jour, Claude est venu au club avec une petite statuette représentant le personnage de Bonemine pour habiller la place du village, le nom du réseau était trouvé : *La Gare de Bonemine* !

Je vous propose quelques clichés pris lors d'une exposition précédente.







Quelques mots sur l'intendance de ces trois jours.

Un grand espace avec des tables nous était réservé, il y avait toujours de la place. Le jeudi soir, nous n'étions pas nourris et nous sommes allés au restaurant. Les 3 autres jours, nous avons eu un petit déjeuner :

- café ou thé,
- un jus d'orange ou de pomme,
- un petit morceau de pain, il y a eu aussi quelques tartines un jour, je ne sais plus lequel,
- un morceau de brioche,
- une petite portion de beurre emballée,
- des dosettes de confiture
- et Jean Pierre n'a pas pu se retenir de nous offrir des croissants, c'était Palace !

Le vendredi, on a eu le repas de midi et le repas du soir pour cause de nocturne jusqu'à 21h30. Après, nous sommes allés finir la soirée autour d'une bière en ville. Le samedi, on a eu le repas de midi et un apéro quasi dînatoire le soir : kir vin blanc, jus d'orange et de pomme, pizzas, pâté en croûte, reliquats des repas de midi, chips, etc., de l'eau et du vin, ceci debout, pas de tables ni de chaises...C'était copieux mais on avait prévu un repas à l'extérieur...si on avait su ? Mais nous avons préféré le restaurant sans regrets. Et repas de midi le dimanche.

Pour chaque repas, tout était servi en barquettes en plastiques individuelles :

- 2 viandes froides au choix ; en tournante sur les 3 jours, il y avait du rôti de bœuf, du rôti de porc, du poulet, il me semble qu'il y avait un quatrième choix mais j'ai oublié ;
- 2 légumes au choix : une tournante sur les trois jours, il y avait des carottes râpées, du céleri rémoulade, de la salade piémontaise, du taboulé ;
- un petit bout de fromage, très petit ;
- 2 desserts au choix : idem, éclairs au chocolat ou café, une petite part de flan, des muffins ou moelleux au chocolat ;
- une bouteille d'eau de 50 cl,
- un petit morceau de pain,
- un café ou un thé, sucre à discrétion,

- des couverts en bois enroulés dans une serviette en papier (pour la viande, ce n'était pas l'idéal ; heureusement, Jean Pierre avait prévu un Opinel),
- le tout stocké dans un grand sac en plastique.

Les palais délicats n'ont pas apprécié...Pour ma part, j'ai trouvé le tout correct et pas mauvais ! Ce que je déplore, c'est la quantité fantastique d'emballages plastiques que nous avons jetés à la poubelle.

Pour le public, une restauration était prévue sur place.

Venons-en à l'exposition maintenant.

Les différents espaces étaient bien organisés et regroupés par thèmes avec de larges allées. Ainsi, si on ne souhaitait pas tout voir, il était possible de se concentrer uniquement sur la discipline voulue sans risquer de manquer quelque chose. Malgré le monde apparent, on pouvait se déplacer facilement sans se bousculer. Tous les stands étaient très accessibles. La surface la plus importante était occupée par le modélisme ferroviaire. Il y avait même un espace où les enfants pouvaient assembler des rails pour construire un réseau, du Märklin, je crois me souvenir.

Il y a eu beaucoup, beaucoup de monde, avec des publics aux profils différents chaque jour. En revanche, le nocturne du vendredi a été plutôt calme.

Un point notable à mes yeux : les annonces, souvent inaudibles dans les expositions. Une speakerine nommée Ivana passait les annonces et présentait les différents exposants. Elle parlait clairement, distinctement et posément ; de ce fait, ses annonces étaient parfaitement audibles : c'est un métier !! Vous aurez l'occasion de la voir sur la deuxième vidéo que je vous propose plus loin. Elle s'est amusée à porter un déguisement différent chaque jour. Elle est venue présenter notre réseau mais j'ai été pris de court et je n'ai pas osé prendre une photo ni faire une vidéo.

Pour le seul secteur du modélisme ferroviaire, un peu plus de 80 fabricants et artisans étaient présents, un peu plus de 80 réseaux et animations, une vingtaine de marchands et une dizaine de presses spécialisées.

Je ne peux les citer tous tant il y en avait mais les plus connus étaient bien sûr présents. J'y ai même rencontré notre Marseillais préféré, très satisfait du chiffre d'affaires réalisé.

Je vous engage à consulter le site <https://evenement45.com/salon-international-du-modelisme-et-de-la-miniature/> pour y retrouver tous les détails de tous les secteurs.

Toutes les échelles étaient présentes, le HO dominant bien sûr, mais aussi pas mal de réseaux en N et certains plutôt imposants et du zéro classique et en laiton.

Pour le secteur radio commande, il y avait des camions de toutes sortes, des compétitions de voitures de piste, des engins de terrassement avec un monticule de terre, des grues, etc.

Pour le secteur maquettes, miniatures et figurines, il y avait beaucoup d'avions et bateaux en statique, pas mal de bateaux et sous-marins avec des vues éclatées montrant les aménagements intérieurs ; des engins militaires ; des poupées et toutes sortes de personnages ; des réalisations en 3D ; des scènes de cirque animées et des manèges ; pas mal de réalisations en Mécano, dont une superbe représentation de Notre Dame de Paris, et des ateliers de décoration.

Pour le secteur Lego et Playmobil, des trains bien sûr, des réalisations personnelles, une voie à grande vitesse avec un TGV, la grande statue de la Liberté, qu'on a déjà eu l'occasion de voir à la Cité du Train, et une grande fresque représentant la cathédrale d'Orléans, réalisée par les visiteurs, en Lego également.

Pour qui concerne les marchands et les artisans, il y avait tout ce qu'il faut pour faire fumer votre carte bleue afin d'augmenter vos collections, de quoi décorer à l'infini, des livres, des DVD, des teeshirts, des mugs, etc.

N'ayant pas de photos à vous présenter, je vous propose de regarder les 3 vidéos que notre président a déjà diffusées par mail. Elles sont un peu longues mais ce sont surtout les interviews qui prennent du temps.

1 - Vidéo de la première journée : <https://www.youtube.com/watch?v=IC6uOC0iwnI> ; 1h36mn

Comme je suis chauvin, vous pourrez apercevoir notre réseau à 43:30, très loin en arrière-plan. On peut y remarquer notre bannière « AARP Les Amis du Rail du Parisis ». Vous pourrez apprécier l'important espace libre devant notre réseau ! C'était le cas un peu partout.

2 - Vidéo de la deuxième journée : <https://www.youtube.com/watch?v=qsMSPqEIAaA> ; 2h18mn ; en particulier, l'interview de Ivana à 2h14:08.

3 - Vidéo de la troisième journée : <https://www.youtube.com/watch?v=qgmXOKHC3cQ> 1h42mn ; je me languissais de voir enfin quelques images de notre réseau : une minute d'images à 30:45.

En conclusion, cette exposition a été exceptionnelle, d'une part par la surface utilisée (16000 m<sup>2</sup>) et, d'autre part, par le nombre très important d'exposants.

Ce fut une expérience très riche pour notre club d'avoir la chance de participer à cet événement.

Une prochaine, de moins grande ampleur, est déjà prévue en mars 2025 à Franconville, juste à côté de La Frette sur Seine, dans le Val d'Oise, et peut-être Chambéry, les 1<sup>er</sup> et 2 novembre 2025...si on le veut bien.

Bonne lecture.

## IV. Voyage sur le train touristique des Combes



### Résumé

En septembre 2024, lors d'un voyage d'anciens de mon école, j'ai eu l'occasion de déjeuner à bord du « Tacot des Crouillottes », un train à vapeur sur voie de 60, partant de la gare du Creusot pour monter sur une colline dominant la ville où un parc d'attractions a maintenant été installé.

Auteur : Guy Panaget

Au début des années 1900, le « Tacot des Crouillottes » était destiné à évacuer les scories des hauts-fourneaux des usines Schneider du Creusot. Complètement reconstitué par une équipe de passionnés, il est devenu l'un des plus longs chemins de fer touristiques à voie étroite de France !

Nous arrivons à 70, ce mercredi 25 septembre vers 11h, au bâtiment du Train Touristique des Combes qui jouxte la gare SNCF du Creusot. Un membre de l'association « les Chemins de Fer du Creusot – CFC » nous accueille et nous présente son association, l'historique de la ligne et le déroulement de l'activité puis nous dégustons un kir en guise d'apéritif.



J'en profite pour faire un tour sur le quai et découvrir le matériel présent.



La locomotive est d'origine allemande, construite en 1917 et introduite sur le réseau en 2000. Elle a une puissance très limitée de 200 chevaux.



Les voitures incluent 4 voitures restaurant, une voiture cuisine et une voiture rangement en queue ; sur l'autre voie, est garée un locotracteur diesel, également d'origine allemande.



Nous embarquons et démarrons ; peu après le départ, nous voyons passer sur la ligne SNCF voisine un M 1200 MATISA « surveillance des rails » !



Rapidement, le hors d'œuvre typique de la région, du jambon persillé, nous est servi à partir de la cuisine située en milieu de train.



Nous commençons bientôt à monter ; en effet, la ligne suit un dénivelé prononcé avec des rampes pouvant atteindre 30 pour mille ; la loco vapeur est à la peine, d'autant plus que notre nombre a obligé à atteler les 4 voitures restaurants ce qui est inhabituel ; le poids à tracter est décidément trop important et, après une marche arrière et une nouvelle tentative après avoir pris de l'élan, il faut se rendre à l'évidence, une assistance est nécessaire. Le locotracteur est appelé à la rescousse...en pousse !



Nous voilà repartis !



Le parcours au départ du Creusot rejoint la gare des Combes qui permet d'accéder au parc d'attractions du même nom.



Nous passons un tunnel, un passage à niveau et apercevons maintenant la ville du Creusot en contrebas.



Nous arrivons à la gare pour le café ; la locomotive est retournée sur le pont tournant mais ne sera pas réattelée ; c'est le locotracteur qui va poursuivre la boucle et nous ramener au Creusot.



Pour reprendre la branche qui ramène à la gare (voir le plan de la ligne plus haut), il faut rebrousser après que le mécanicien ait actionné l'aiguille. Arrivés au terminus, nous sommes orientés vers le hangar qui sert d'atelier.



Nous y découvrons la 241 P 17, célèbre vapeur préservée et remise en état par l'association. Son président nous la présente : elle a été construite entre 1949 et 1950 par les établissements Schneider du Creusot ; après avoir été restaurée avec passion pendant 13 ans par les bénévoles des Chemins de Fer du Creusot, elle a repris du service en 2006 et est classée monument historique ; elle est actuellement en panne pour un problème de pompe à eau qui a conduit à annuler les 2 dernières sorties prévues dont celle à la Cité du Train, le week-end des 14 et 15 septembre.





A côté de la 241, un locotracteur préservé et, à l'extérieur, des voitures et deux locos à retaper : la BB 12069 et une 030 T. Le CFC n'est pas près d'être au chômage !

## v. Aventures ferroviaires au Canada (Québec et Ontario)



### Résumé

Marc nous emmène cette fois au Canada pour ce qui va réellement apparaître une aventure !!!

Auteur : Marc Willm

Juin 2023 : ma fille habitant Montréal, je passe 3 semaines en immersion canadienne et ferroviaire.

Entre le 24 juin, qui est la fête nationale du Québec (eh oui, le Québec se considère comme une nation), et le 1<sup>er</sup> juillet, qui est la fête nationale du Canada (c'est fois-ci, tout le pays incluant naturellement la belle province qu'est le Québec), je décide de faire honneur, entre autres aventures, à VIA RAIL Canada (leur SNCF), en allant vers l'ouest vers l'Ontario.

### MONTREAL – TORONTO : 541 km - 5h12 de train

C'est mon premier tronçon effectué. J'ai pris un tarif « Evasion » et « Aîné » (senior). Le billet m'a coûté l'équivalent de 51€ et se présente sous cette forme.

EC NB

**CARTE D'EMBARQUEMENT**  
Veuillez présenter ce document à l'embarquement

**VIA Rail Canada**

PASSAGER : **Marc Willm, Aîné** N° confirmation : **DTX468**  
VIA PRÉFÉRENCE : 92\*\*\*81 ETF : 2803202329624

**MONTREAL** » **TORONTO UNION STATION**  
Date : **Lun. 26 juin 2023** Date : **Lun. 26 juin 2023**  
Départ : **06:51** Arrivée : **12:03**

N° Train	Transporteur	Classe	Voiture	Siège
<b>61</b>	<b>VIA Rail Canada</b>	<b>Économie - tarif Évasion</b>	<b>5</b>	<b>5D Fenêtre Orienté arrière</b>

Le départ du train est à 6h51 ; Il y a 4 lignes de métro à Montréal ; pour me rendre à la gare centrale souterraine de Montréal, je prends la ligne de métro orange « *Montmorency direction Côte-Vertu* » où je monte à la station « *Laurier* » et, 7 stations plus loin, j'arrive à « *Bonaventure* », la station de métro où se trouve la gare.

A la différence de l'Europe, nous n'avons pas accès aux quais et tous les voyageurs attendent en ligne devant un totem « *Train 61* ». 10 minutes avant le départ, un préposé Via Rail, nous accueille et nous descendons vers le quai.

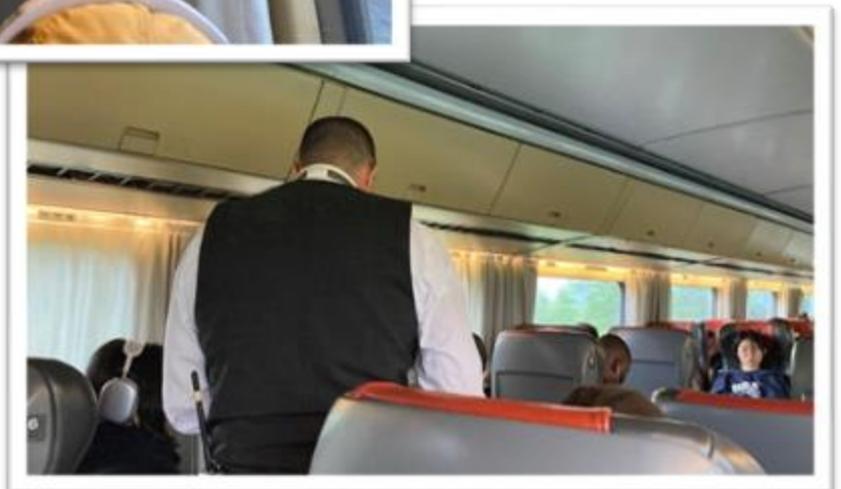


A bord, ambiance cosy même en seconde classe, taille XL en largeur et longueur. Le train passe la banlieue de Montréal et son premier arrêt est Dorval (le Roissy de Montréal), aéroport Pierre-Elliott Trudeau en honneur au papa de Justin, l'actuel président du Canada.



Le passage du « steward »

... et du contrôleur

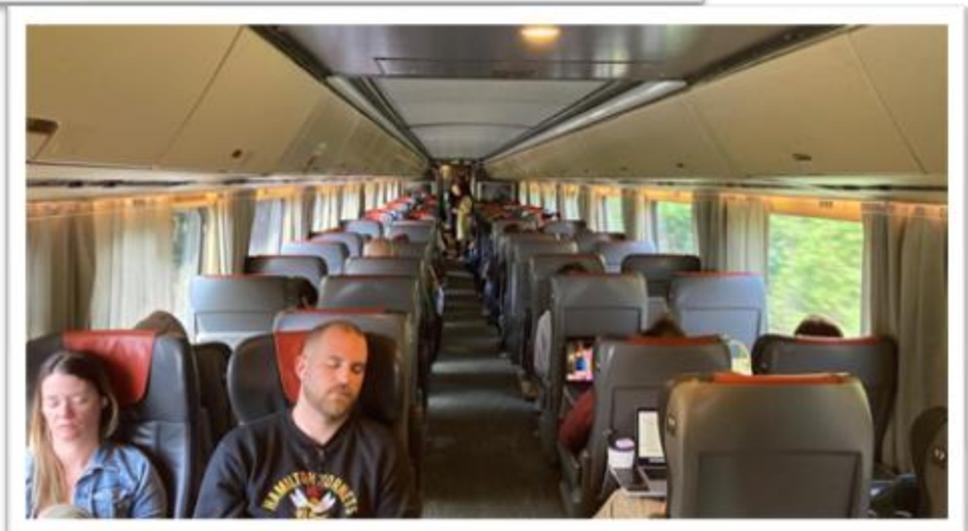


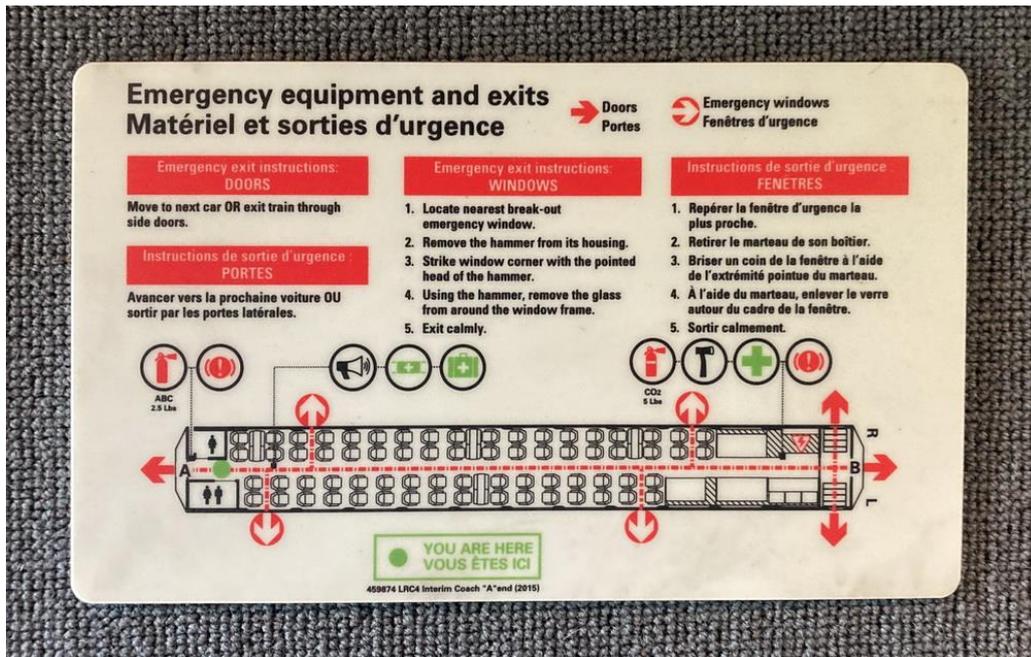
De nature curieuse, je quitte ma place pour me diriger vers l'extrémité arrière du train : j'adore voir défiler les rails et faire de la vidéo.... En m'appuyant au montant de la porte d'extrémité pour bien caler l'appareil photo et éviter trop de flou, mon coude appuie sur le bouton « ouverture »... et la porte s'ouvre. Un mouvement réflexe m'empêche d'aller rejoindre le ballast à 156 km/h !!



Les jambes un peu tremblantes, je retourne sagement voiture 5 à ma place 5D et regarde les vaches qui me regardent passer...

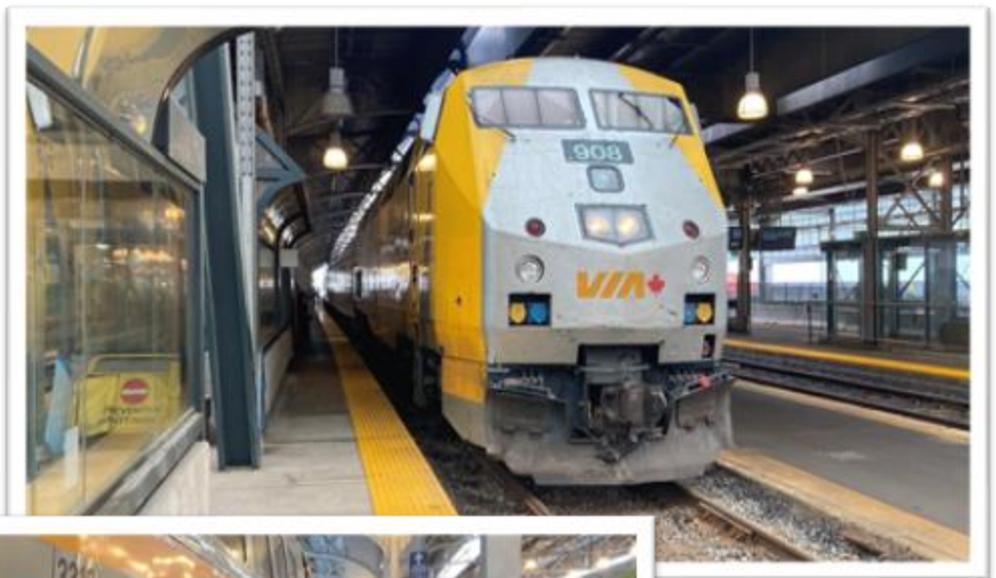
Nous longeons... non ce n'est pas l'océan mais le lac Ontario avec en face l'état de New-York aux USA.





Tiens, toujours intéressant le plan de sécurité de la voiture !

Passage de l'état du Québec francophone à l'Ontario anglophone et, après 5h de voyage, arrivée à Toronto Union Station ou je descends non sans avoir un dernier regard à « mon » train.



Toronto est une ville très cosmopolite qui offre un mélange de bâtiments victoriens et de gratte-ciel gigantesques. La plus belle vue panoramique de la ville est certainement celle prise des îles qui font face à la baie !



Si la photo paraît brumeuse, c'est que, cet été 2023, le Canada souffrait de méga-feux de forêt ressentis jusqu'en France.

Toronto possède en plein centre-ville un Musée ferroviaire que je n'ai pas manqué de visiter. En voici quelques clichés.



Le lendemain, j'avais planifié de me rendre, toujours en train, aux chutes du Niagara cette rivière qui relie le lac Erié à l'ouest au lac Ontario à l'Est. La rive nord des chutes est bordée par le Canada, la rive sud par les Etats-Unis.

#### **TORONTO – NIAGARA FALLS: 135 km – 2h00 de train**

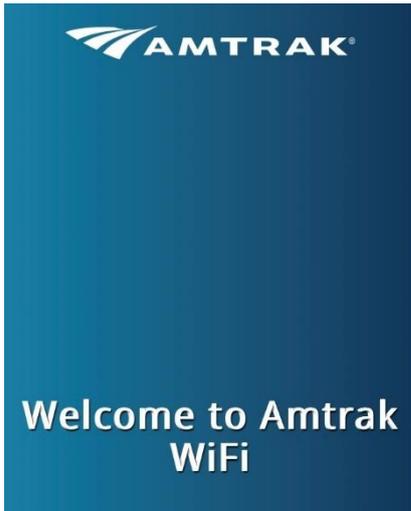
Toronto Union Station : comme à Montréal, on attend sagement la venue du préposé pour rejoindre le train N°29.

Quand on achète son billet, il y a une subtilité : « où allez -vous : à Niagara Falls (ON) ou à Niagara Falls (NY) ? ». La rivière Niagara faisant la frontière ; il y a une gare côté canadien en Ontario (ON) et une autre, 1 km plus loin, aux Etats-Unis, état de New-York (NY).



En fait ce train est un train américain du réseau AMTRAK et porte les numéros 97 pour Via Rail ou 64 pour Amtrak. Sa destination finale est New-York City. Autant le cannabis est autorisé et en vente libre au Canada, autant il vaut mieux ne pas en emporter si on traverse la frontière.





Après à peine 2h de train longeant le lac Ontario, nous arrivons dans la gare de Niagara Falls (ON), mon terminus, qui est en fait une petite gare de campagne... sans quai ... mais le personnel a toutefois la délicatesse de placer un escabeau au droit des marches du train !!





Le train s'arrête quelques minutes, puis repart et traverse la rivière Niagara pour rejoindre la gare américaine.



Le train Via-Rail 97 devient Amtrak 64 en quittant la gare canadienne

et rejoint la gare  
côté USA



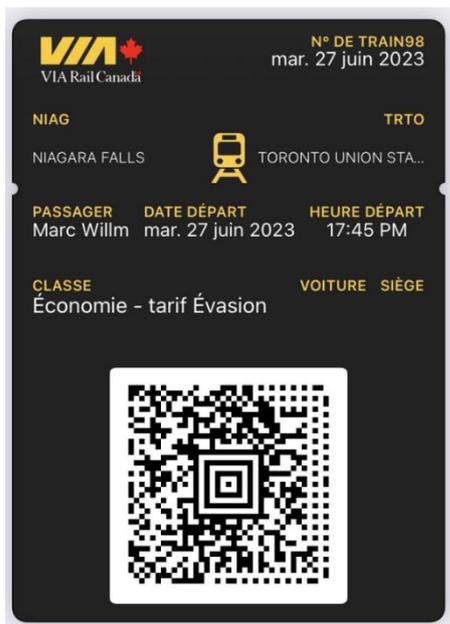
La chute principale est appelée « Horse Shoe fall » (chute en fer à cheval).

Malheureusement, il pleuvait des cordes... même sans passer sous les chutes



La forme particulière semi-circulaire concentre ce nuage d'eau en son milieu.

Le retour dans la soirée vers Toronto s'est fait dans les mêmes conditions. L'application Via-Rail sur smartphone rend les billets dématérialisés et l'accès à bord ne se fait qu'après inspection du train par les douanes !!





Le secteur est en 120 V  
et ne pas oublier son  
adaptateur US/FR.

Le retour de Toronto vers Montréal s'est fait de manière très agréable ; je vous laisse quand même la transcription écrite du message d'accueil du « chef de train » sur cette ligne :

*« Ici, c'est Melissa, votre maitresse de service aujourd'hui. Au nom de Via Rail Canada et de tous les membres de l'équipe, je vous souhaite la bienvenue à bord du train N°66 à destination de Montréal qui s'arrêtera également aux gares de Gildwood, Oshawa, Belleville, Kingston, Cornwall, Dorval et, finalement, Montréal.*

*Pour votre sécurité, veuillez vous familiariser avec les consignes d'urgences de votre voiture en lisant le dépliant situé dans la pochette du siège devant vous et en repérant les sorties de secours les plus près ! Si vous devez vous déplacer dans la ligne, nous vous recommandons de tenir le dossier des sièges afin de garder votre équilibre en cas de mouvement brusque de c'train.*

*Par respect des passagers embarquant aux AUTRES gares, veuillez occuper la voiture et le siège qui sont indiqués sur votre carte d'embarquement. Afin d'assurer un voyage paisible, veuillez mettre votre téléphone en mode « vibration » et de s'aider des écouteurs avec tout appareil électronique, ceci inclus aussi si vous parlez au téléphone, appel régulier ou vidéo, si vous écoutez de la musique ou de la vidéo.*

*Nos trains et les quais des gares sont des environnements sans fumer, la cigarette électronique y est également interdite. Veuillez noter qu'AUCUN comportement DANGEREUX ou IRRESPECTUEUX envers les passagers ou l'équipage ne sera toléré et que la consommation de boisson alcoolisée personnelle est interdite.*

*Si vous avez besoin d'assistance à destination, veuillez-nous en aviser le plus tôt possible, nous vous souhaitons un excellent voyage »*

... et c'est l'arrivée à Montréal Gare Centrale.

Je ne voudrais pas vous priver d'un bonus. Après quelques jours, avec ma fille nous sommes allés à Québec Ville (250 km de Montréal) puis encore plus loin vers Tadoussac le long du St Laurent et la confluence sur le fjord de Saguenay.

Au retour, elle me dépose à Québec que je ne prévois de quitter que le lendemain soir à 17h45 pour Montréal.

Visite de cette splendide ville fortifiée avec le Château de Frontenac dominant de toute sa puissance le fleuve mythique du Saint-Laurent.



Le temps est beau et je veux rejoindre en bus la gare centrale pour mon départ dans la soirée, mais ...



**Aucun service  
d'autobus**

**Grève chauffeurs  
en cours**

En raison d'une grève des chauffeurs,  
il n'y a aucun service d'autobus offert  
actuellement.

Pour plus d'information :  
rtcquebec.ca/encommun  
418 627-2511

rtcquebec.ca  
418 627-2511  
f t in



Bon, ce n'est pas très loin et je me dirige à pied vers la gare.



Gare centrale de Québec



Intérieur du hall de la gare

VIA Rail Canada		Départs / Departures			Québec 17:19
Train	Pour / To	Heure de départ / Departing at	Heure révisée / Revised Time	Porte / Door	
29	MONTREAL	17:45	À L'HEURE / ON TIME	1	
<small>           *Les heures d'arrivée et de départ sont indiquées à titre informatif seulement. Elles ne sont pas garanties et sont sujettes à modifications sans préavis.            Travel Advisory: A late train may make up for lost time and arrive earlier than expected.            *Arrival and departure times are provided for information only. They are not guaranteed and are subject to change without notice.         </small>					
<a href="http://www.viarail.ca">www.viarail.ca</a>   1-888-842-7245, TTY 800-268-9503 (deaf or hard of hearing)					

Train à l'heure, tout va bien, j'arriverai quand même à 21h plus le temps de retourner chez ma fille, les 7 stations de ligne orange à Montréal.

QUEBEC VILLE – MONTREAL GARE CENTRALE : 233 km – 3h15 de train



### CARTE D'EMBARQUEMENT

Veuillez présenter ce document à l'embarquement



EC NB

PASSAGER : **Marc Willm**, Adulte  
VIA PRÉFÉRENCE : 92\*\*\*81

N° confirmation : **EKZ552**  
ETF : 0606202328389

**QUÉBEC GARE DU PALAIS**

Date : **Lun. 3 juil. 2023**

Départ : **17:45**

» **MONTREAL**

Date : **Lun. 3 juil. 2023**

Arrivée : **21:00**

---

N° Train	Transporteur	Classe	Voiture	Siège
<b>29</b>	<b>VIA Rail Canada</b>	<b>Économie - tarif Évasion</b>	<b>4</b>	<b>7S Fenêtre (Simple) Orienté avant</b>



Installé... certains somnolent déjà : après tout, 3 heures seraient propices pour une petite sieste....

Oui mais, voilà, ça commence à se corser... des personnes s'agitent, que se passe t-il ?

Après 45 mn, tout le monde doit descendre !!! Ah ! puis rien... à 19h, on reçoit une alerte :

## Avis aux voyageurs! Train

29 Boîte de réception



Via Rail Canad...

19:11



à moi ▾

Le départ du Train 29 sera retardé d'environ 3 heures en raison de problèmes mécaniques.

Puisque la sécurité est notre priorité, les problèmes mécaniques ou techniques nécessitent une attention immédiate. Bien que généralement, ils sont relativement faciles à réparer, nous prendrons le temps nécessaire pour résoudre le problème, car nous voulons nous assurer que vous arrivez à destination en toute sécurité. Nous ferons de notre mieux pour rester le plus près possible de l'horaire planifié. Dans le cadre du processus de réservation, vous êtes inscrit à notre service Alerte-Train. Ce service vous enverra l'heure de départ révisée de votre train si celui-ci

Chacun essaye de savoir quelle sera la durée de l'attente...



Nous sommes tous à nouveau dans le hall de la gare, à attendre.

Vers 20h15, une employée de Via-Rail nous apporte des snacks.

On nous dit que la locomotive est en panne et irréparable, qu'un service de bus allait être mis en place et arriverait dans une heure environ. ... puis, plus tard, que finalement le train partirait à 21h15 !

VIA Rail Canada		Départs Departures			Québec 21:15
Train	Pour To	Heure de départ Departing at	Heure révisée Revised Time	Porte Door	
29	MONTRÉAL	17:45	21:15	1	

Après nos engagements, les trains peuvent rattraper leur retard et arriver plus tôt que prévu.  
"Les heures d'arrivée et de départ sont indicatives à titre informatif seulement. Elles ne sont pas garanties et sont sujettes à modifications sans préavis."  
Travel Advisory: After our commitments, trains may make up for lost time and arrive earlier than expected.  
"Arrival and departure times are provided for information only. They are not guaranteed and are subject to change without notice."

ci de voyager avec VIA Rail Canada | [www.viarail.ca](http://www.viarail.ca) 1-888-842-7245, TTY

Oui, mais il est 21h15 et nous sommes toujours dans le hall de la gare et non dans notre train en partance !



Finalement, c'est vers 23h que nous quittons Québec en train vers Montréal soit 5h30 après le départ prévu.

Une collation nous est servie à bord ... et, finalement, nous arrivons à 2h le lendemain et il faut prendre un taxi pour rentrer.



Montréal by-night !!

# FIN

## VI. Ateliers

Les articles concernant les ateliers prennent dorénavant la forme de fiches au format identique. Vous allez trouver ci-après 2 nouvelles fiches traitant :

- de la fabrication d'un lampadaire en HO,
- de la peinture d'un wagon à l'aérographe.

## A. Fiche 11 – Fabrication d'un lampadaire en HO



### Résumé

Cette fiche montre comment réaliser un lampadaire en HO et liste tous les composants nécessaires.

Auteur : Jacques Kaltenbach

Cet atelier s'est déroulé le samedi 19 octobre 2024.

Pour réaliser notre lampadaire, les composants suivants sont nécessaires :

- 1 LED de diamètre 2 ou 3 mm,
- 1 résistance de 1 kilohm car l'alimentation sera de 5 à 20 volts,
- 1 fil de laiton très fin de diamètre 0.3 mm et d'environ 20 cm,
- 1 fil électrique gainé et rigide de diamètre 2 ou 3 mm et d'environ 20 cm,
- de la colle blanche et de la cyanolite, un poste à souder et de la peinture.

Le coût total est de 2 à 20 euros (2 euros en Chine, 20 euros en Allemagne).



Souder la résistance au plus proche sur une patte de la LED et le fil fin laiton sur l'autre patte de la résistance puis souder le fil gainé épais, bleu ici, sur la deuxième patte de la LED. Peu importe le sens de la résistance ou de la LED : c'est l'arrivée du courant qui déterminera l'allumage de la LED (si la LED ne s'allume pas, il suffit d'inverser la polarité).





Les mats sont constitués du fil bleu et du fil de laiton qui sont collés l'un sur l'autre. Il est possible de les entourer avec de la gaine rétractable ou de les passer dans une paille en coton-papier. La dernière étape est la peinture.



Voici quelques exemples...

## B. Fiche 12 – Peinture d'un wagon à l'aérographe



### Résumé

Cette fiche montre comment peindre un wagon à l'aérographe.

Auteur : Jacques Kaltenbach

1. Démontage du wagon ou de la voiture pour peindre le châssis, la caisse ou le toit.
2. Masquage au scotch (scotch magic, de peinture ou bande fine Tamiya) - pour les vitrages, nous utilisons de la gomme à dessiner.



3. Préparation de la peinture et peinture à l'aérographe.
4. Suppression des caches et des masquages, finition au pinceau.



## VII. Le RAMCAS

### Composition du comité

Président	Xavier THIRIET
Vice-présidents	Jean-Claude SCHMITT Guy PANAGET
Secrétaire	Mario GUERRA
Trésorier	Jacques KALTENBACH
Webmaster	Jean-Marc OBRÉ
Asseseurs	Yves LARA Henri-Paul STIMPFLING Jean WALTERSBERGER



Gérard BOMPARD est vice-président d'honneur.

Inscriptions : voir bulletin d'inscription sur notre site internet.

Site internet : <http://ramcas.e-monsite.com/>

Adresse email : [ramcas@free.fr](mailto:ramcas@free.fr)

Adresse géographique : RAMCAS 2 Rue Alfred de Glehn 68200 MULHOUSE.

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.

SIGNAL : conception et mise en page : Guy PANAGET – relecture : Jean-Marc OBRÉ

## VIII. Sommaire du prochain numéro

Le prochain numéro présentera en particulier le voyage du club à Hambourg.