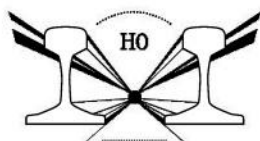


Soussole

UN MICROMUSÉE DANS UN... SOUS-SOL

Les expositions permettent de belles rencontres. Ainsi, alors que notre correspondant Olivier Taniou exposait à La Rochelle en décembre 2022, un visiteur est venu lui montrer une vidéo de son réseau. Emballé, il a pris rendez-vous avec Gérard et découvert Soussole.

Texte et photos: Olivier Taniou et Gérard Fougeray



Le réseau est à demeure dans une pièce dédiée, au sous-sol, comme son nom l'indique. Les murs et le plafond sont peints en bleu, un tissu masque le piètement. Un éclairage adapté, obtenu à partir d'une addition de deux rampes de tubes de 6000 K et d'une rampe de spots en 4000 K, apporte une belle lumière de soleil voilé à l'ensemble. Au mur, des éléments de compartiment d'une voiture OCEM vous immergent dans l'ambiance ferroviaire, comme ce porte-bagages

soutenant des valises anciennes. Placé devant le réseau, je reste spectateur, comme dans un musée. Gérard démarre la bande-son, et, tels des acteurs, les trains défilent ou s'arrêtent en gare avec l'explication sonore du type de convoi et de la machine qui le tracte. Gérard reste concentré sur sa platine de commande, car c'est lui qui gère la vitesse du train, la commande des aiguilles et la signalisation, comme le ferait un technicien son sur une table de mixage, en régie. L'animation dure environ 10 mn, pendant lesquelles je suis transporté dans cette gare de campagne imaginaire, à la fin des années soixante, quelque part dans un triangle entre Tours, La Rochelle et Saumur.

avec un premier réseau décoré, installé dans une pièce inutilisée de la maison. Mais suite à plusieurs déménagements, le réseau n'est pas remonté. Le nouveau réseau commencé dans les années 80 est terminé en 2016, mais complètement reconditionné à partir de 2018 pour prendre la forme présentée ici.

La genèse d'un réseau

Gérard souhaitait un ensemble permettant des circulations, des arrêts en gare, des croisements, une coulisserie automatisée qui lui permette de contempler ses rames sur la partie décorée du réseau. La nouvelle menuiserie, en contreplaqué de 10 mm d'épaisseur, est faite de six modules normalisés FFMF (122 x 61 cm). Les modules courbes d'accès en coulisseries sont hors norme, l'un d'eux est équipé de charnières pour accéder à la zone technique ; tout est pensé pour être fonctionnel. La gare est placée sur la gauche, entre deux tunnels, récupérés de l'ancien réseau. Sur la partie visible, les courbes sont tracées avec de grands rayons, afin de ne pas voir les rames voyageurs se « casser » dans les courbes. Un soin particulier est apporté à la pose de la voie Roco, qui repose sur une semelle en liège. Outre le dévers, en cales de carton de 1 mm d'épaisseur, la voie d'évitement en gare voit ses traverses davantage espacées, et détériorées au cutter, que sur la ▶

LE RÉSEAU EN BREF

- Echelle: HO (1/87)
- Type: réseau bouclé modulaire
- Thème: halte sur une ligne à voie unique
- Dimensions: 4,54 x 1,84 m
- Hauteur du plan de voie: 120 cm environ
- Voie: Roco code 83
- Epoque: 1965/1970
- Commande des trains: analogique
- Fond de décor: photomontage et fond Faller adapté

Une passion de toujours

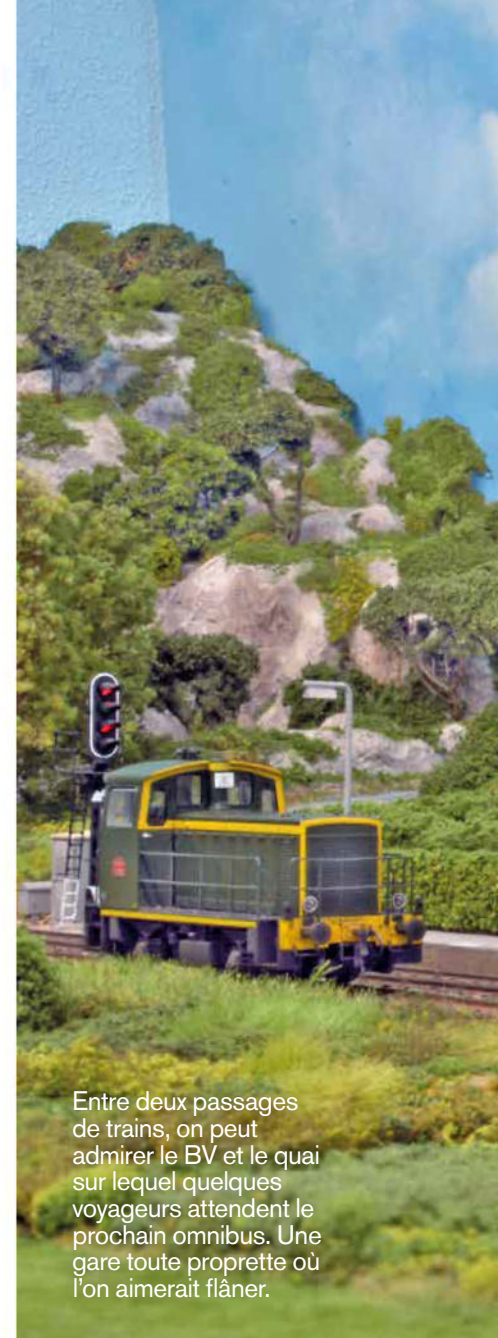
Gérard n'est pas issu d'une famille de cheminots, mais a toujours connu les trains. Il se souvient, enfant, avoir été émerveillé par les locomotives à vapeur de manœuvres à Lyon-Vaise, près du lieu de travail de son père, puis par les Pacific à Lyon-Perrache, lorsqu'il partait en vacances avec ses parents. C'est vers l'adolescence qu'il conçoit un premier réseau avec une Pacific Jouef, la célèbre 231 C 60 et du matériel Hornby-acHO, grâce à la lecture de revues comme La Vie du Rail et Loco-Revue. S'ensuit le début de la vie professionnelle ; le train revient à l'âge adulte



AFFLUENCE EN GARE DE
SOUSSOLE. TANDIS QU'UN X
4300 DESSERT LA HALTE, UN
EXPRESS, COMPOSÉ DE VOITURES
OCER, TRACTÉ PAR UNE PACIFIC
PASSE SANS S'ARRÊTER.



La CC 65017 du dépôt de La Rochelle (modèle Mistral), sort du tunnel côté sud avec un train de messageries. Notez la végétation très verdoyante.



Entre deux passages de trains, on peut admirer le BV et le quai sur lequel quelques voyageurs attendent le prochain omnibus. Une gare toute propre où l'on aimerait flâner.

► voie principale. Rails et traverses sont peints avant la pose du ballast GPP. Les abords de la voie sont traités précisément. Les caniveaux sont faits de carton gris décoré, ils relient les diverses caisses à piles et armoires de commande. La signalisation, de marque Disque Rouge, est peinte en noir, couleur d'époque, et est commandée manuellement depuis le TCO. Une signalisation, fixe, la complète. Le TIV est un modèle MKD rendu fonctionnel, suite à un article de Renaud Yver. Le servomoteur proposé dans l'article est remplacé par un moteur MP1 afin de le commander en analogique. D'ailleurs, ce « dernier réseau », comme dit Gérard, est la mise en pratique de nombreux articles publiés ces dernières années.

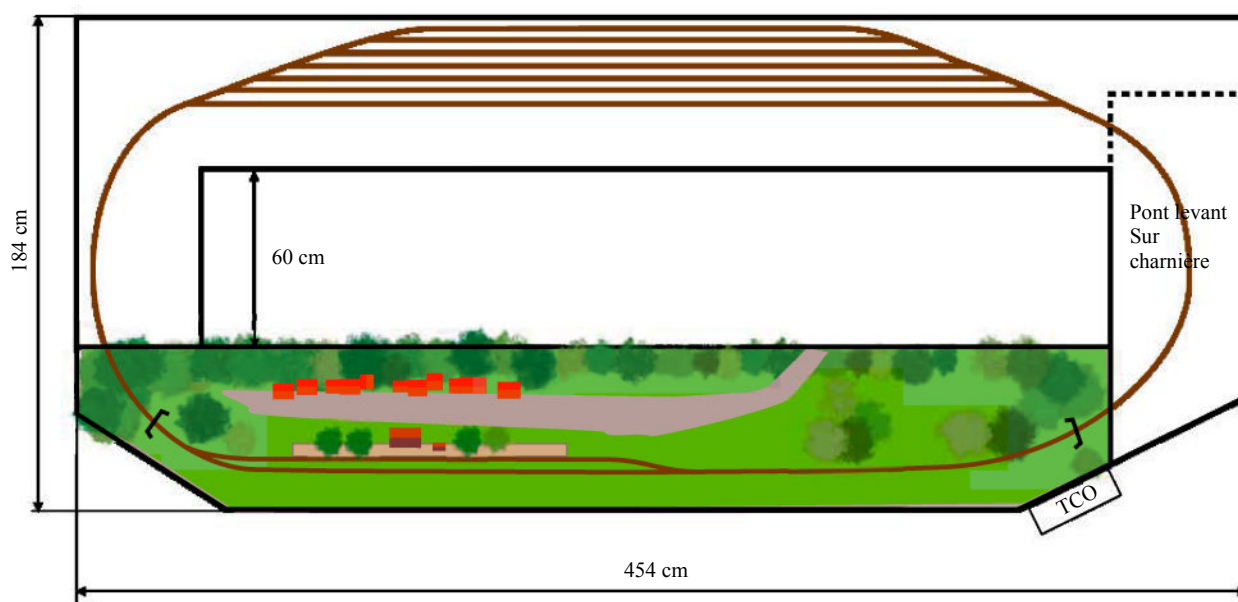
que l'on retrouve les autres habitations. Le ciel est un montage de fonds de décor Fallier. Les maisons ont été photographiées et traitées avec un logiciel photo pour les inclure sur le fond de décor. Il y a peu de relief dans cette région, les volumes sont traditionnellement faits de polystyrène et bande grillagée, le tout recouvert de MAP (colle pour plaques de plâtre). C'est la végétation qui apporte le volume au réseau. Des branches de thym, de zeechium et autres lichens naturels sont recouverts de flocage et filet floqué Heki. Une bonne partie des arbres a été reprise de l'ancien réseau, y compris les bas-reliefs au premier plan. Les talus ont été rechargés de flocages appliqués à l'outil électrostatique. ►

Descendre en ville

La desserte de Soussole n'est possible aux voyageurs que par des autorails et omnibus stationnant sur la voie d'évitement, la seule équipée d'un quai. Si un long train s'y arrête, c'est pour respecter la signalisation. Le bâtiment voyageurs à trois portes est une ancienne gare de Champagnole Jouef, modifiée, issue de l'ancien réseau. Les menuiseries ont été affinées au cutter. Le hameau de la gare comporte une douzaine de maisons et commerces, principalement MKD, dont certaines ont été modifiées. La rue est calme, Gérard n'aime pas les véhicules immobiles au milieu de la chaussée, ils sont donc tous en stationnement. Il en est de même pour les personnages, tous statiques, assis ou appuyés contre des rambardes. Personne n'est en « mouvement figé », tandis que le train se déplace. La gare est excentrée du reste de la commune, c'est en regardant le fond de décor



Le hameau de la gare fait largement appel à des bâtiments MKD. Notez que les véhicules routiers sont cohérents avec l'époque restituée.



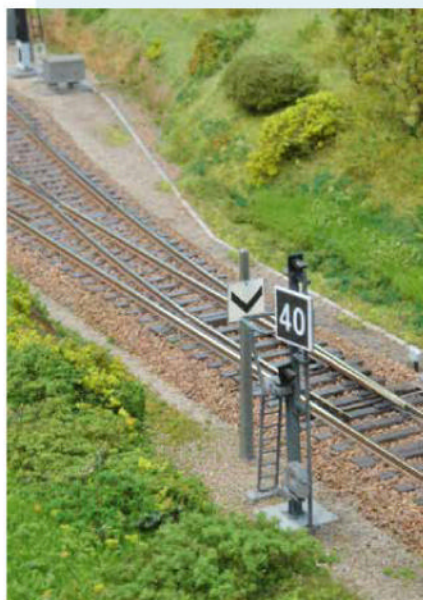
Le réseau en vidéo

Retrouvez la vidéo du réseau Soussole sur YouTube à l'adresse : <https://lien.lrpresse.com/soussol>



Deux Carrés protègent l'aiguille de jonction de la voie unique dédoublée en gare.

GÉRARD FOUGERAY NOUS EXPLIQUE LA SIGNALISATION



À la pointe de l'aiguille d'entrée en gare, le TIV 40 est ouvert lorsque l'appareil est en position voie directe.

La petite gare, située sur une voie unique avec un évitement, est exploitée sur le mode SNCF à « une voie banalisée en bloc automatique lumineux », censé avoir remplacé récemment le mode « voie directe » type SNCF en « bloc manuel de voie unique », avec mise en place de nouveaux signaux lumineux remplaçant les signaux mécaniques et renouvellement de la voie de pleine ligne (permettant la récupération des signaux du réseau historique...). La voie d'évitement est restée en l'état. Pour les connaisseurs, à noter que le BAPR n'est apparu à la SNCF que dans les années 80.

En gare, les aiguilles, les signaux et l'alimentation de la voie d'évitement sont dépendants des relais commandés par le TCO. En fonction du sens de circulation du train, seuls l'aiguille, le TIV d'entrée et le Carré de la sortie concernés obéissent à la commande du TCO. Trois moteurs d'aiguilles lents MP6 animent les aiguilles longues et le TIV « Exécution 40 » mobile mécanique (écrit en blanc sur fond

noir). Un sémaphore lumineux de BAL avec crocodile est situé à l'entrée du tunnel nord (à droite), ouverture/fermeture commandée en même temps que l'inversion du sens de circulation du tableau de commande. Il peut aussi être fermé manuellement depuis le tableau de commande par un interrupteur fugitif commandant un relais, ce qui justifie le ralentissement et l'arrêt en ligne (pilote depuis le transformateur) de la CC 72000, de la CC 65000 ou de la RGP. De même, vers le sud, un carré de protection servant au BAL et à la protection de l'aiguille de sortie de Soussole est situé juste avant ladite aiguille. Il peut être fermé manuellement depuis le tableau de commande par un interrupteur fugitif, justifiant le ralentissement et l'arrêt en ligne (pilote depuis le transformateur) de la 141R tractant le R.O. ou de la Pacific avec son express de nuit. Ce Carré est évidemment enclenché avec la commande de TCO de voie libre pour protéger la sortie de la gare vers le sud.



La signalisation fonctionnelle est l'une des grandes qualités du réseau. La commande manuelle oblige Gérard à rester concentré.



Côté nord, un sémaphore règle l'espacement des trains en ligne. Voie libre pour cette RGP!

La platine de contrôle du réseau : simple et fonctionnelle.



Dans la gare cachée, une voie est affectée à chaque rame. L'électronique gère les zones d'arrêts et les démarrages progressifs, via des boîtiers détecteurs de consommation de courant de marque Loco-Motiv enclenchant des relais Roco.

► Deux exemples de circulations

Un train s'arrête en gare

Le conducteur de l'autorail venant de droite (le nord) a rencontré, virtuellement, un avertissement de TIV mobile de ralentissement à 40 à l'entrée du tunnel. Il rencontre juste avant l'aiguille le rappel d'exécution de vitesse à 40 km/h et s'arrête devant le BV. Pour repartir, il attend que le Carré de sortie soit ouvert. Derrière le Carré, un mât avec pancartes « 80 » et « Z » pour exécution immédiate. Approche identique pour l'autorail venant de gauche (le sud), qui rencontre dans le tunnel juste avant la sortie le rappel d'exécution de vitesse à 40, virtuel, non visible par le spectateur. Pour repartir, il attend que le carré de sortie, muni d'une pancarte « R », soit ouvert juste avant l'aiguille de sortie de la voie déviée.

Un train de grande ligne passe sur voie directe

Le conducteur venant de droite sur cette section de ligne limitée à 110 km/h a rencontré, virtuellement avant le tunnel, un TIV à 80 km/h fixe suivant un sémaphore de BAL, juste avant un TIV mobile en position ouverte. Après le tunnel et l'alignement, avant l'aiguille de sortie de Soussole, il rencontre un Carré qui sert à la fois pour le cantonnement en BAL et pour protéger l'aiguille. Ce signal porte aussi une plaque « Z » de zone d'exécution de la limite à 80 km/h. Le conducteur venant de gauche sur la section limitée à 80 km/h a rencontré, virtuellement avant le tunnel, un sémaphore de BAL et un TIV mobile en position ouverte. En sortie d'aiguille en courbe se trouve la pancarte « R » lui permettant de reprendre la vitesse de 110 km/h de la ligne. Plus loin, avant le tunnel le sémaphore est ouvert... ou fermé! ■