

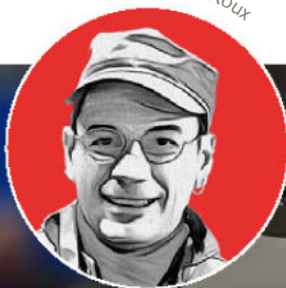
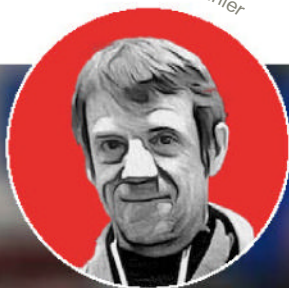
RÉSEAU O

Wandrille Couraye du Parc

Yann Vannier

Michaël Roux

Olivier Taniou



JOUONS ENSEMBLE !



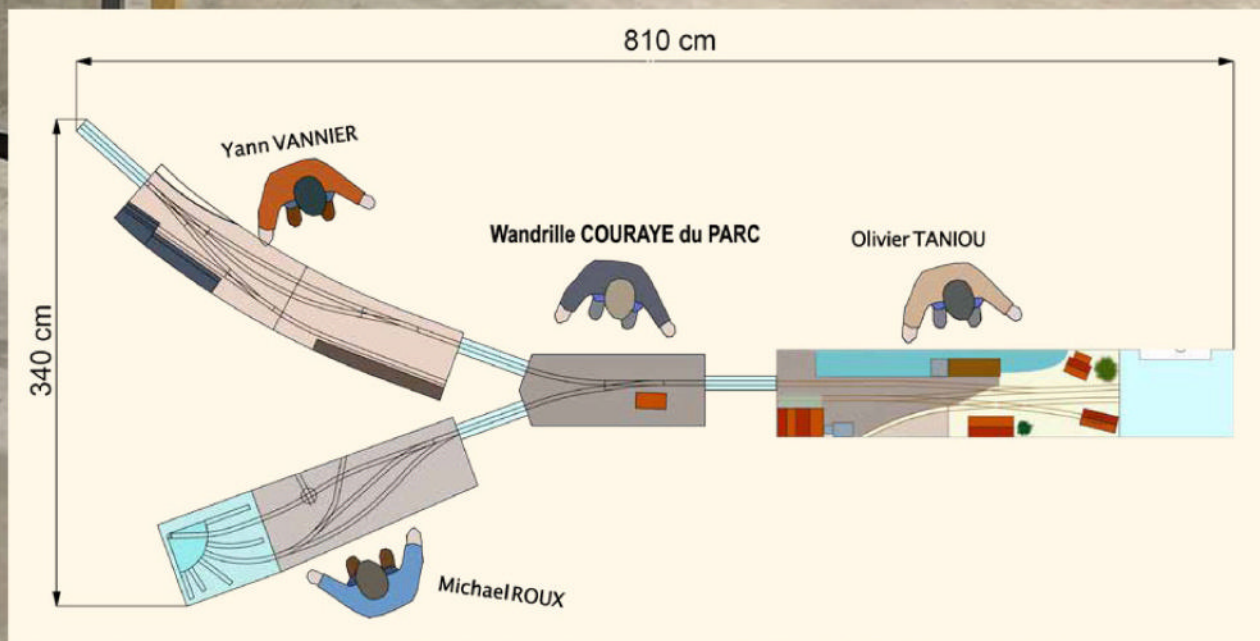
VUE GÉNÉRALE



Quatre réseaux en un!

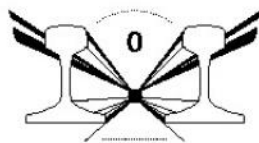
Chacun de son côté, quatre modélistes ont créé leur réseau en Zéro. Ils se rassemblent régulièrement pour exploiter, comme à Pontivy, où Gaëlle Taniou les a rencontrés.

Texte et photos: Le Zoo du Zéro (Yann Vannier, Michaël Roux, Wandrille Couraye du Parc et Olivier Taniou), sauf mention contraire





Les « frères Dalton » du Zoo du Zéro, à Rail Expo 2024, ont assuré l'animation et l'exploitation de leur réseau. De gauche à droite : Wandrille Couraye du Parc, Yann Vannier, Michaël Roux et Olivier Taniou.



Gaëlle : Les gars, expliquez-moi comment vous fonctionnez pour desservir les trois branches du Y de ce réseau.

Olivier : La centrale Ecos, fixée à notre coulisse principale, alimente la totalité du réseau. Un routeur Wifi lui est connecté. Michaël utilise la commande Ecos Mobile Control et Yann a téléchargé l'application Ecos Controller sur son téléphone, tout comme moi. Tout le parc roulant est enregistré dans la centrale. Donc, chacun conduit son train. Nous faisons la bifurcation en manuel, sur le module central de la halte de Kervern – Saint Julien de Wandrille.

Gaëlle : Quelles sont les manœuvres nécessaires ?

Olivier : Sur le port de Noirmout-en-Retz, on dessert la conserverie avec les wagons couverts et réfrigérés, le quai haut des phares et balises, et le quai portuaire avec des wagons plats et des tombereaux. Attention, pour le quai portuaire, c'est uniquement entre deux circulations, car cette voie devient une voie de passage lorsque l'on reçoit les trains des autres branches de la ligne ! Les wagons des réseaux voisins, réceptionnés sur le port, sont à redistribuer sur tes EP en fonction de leur typologie. Si un wagon ne correspond à rien

sur ton réseau, il est placé en coulisse avant de reformer un convoi.

Michaël : Sur ma branche du réseau, la SBCM, on compose un train pour expédier les commandes aux clients. Les manœuvres peuvent être très différentes : petites pièces emballées en caisses ou pièces plus imposantes comme des cuves ou des plaques d'acier de forte épaisseur, ou encore des morceaux de structures métalliques. Il faut donc tenir compte du poids total du convoi et de sa composition, notamment en ce qui concerne les wagons freinés ou pas. La machine doit faire de subtiles manœuvres entre les différents sites de l'entreprise pour disposer les wagons dans le bon ordre. Une fois formé, le convoi s'engage vers la bifurcation où il doit attendre l'autorisation de Yann ou Olivier pour s'engager sur la ligne du port. Rentrée dans ma coulisse, la machine est dételée et mise en tête d'un autre convoi.

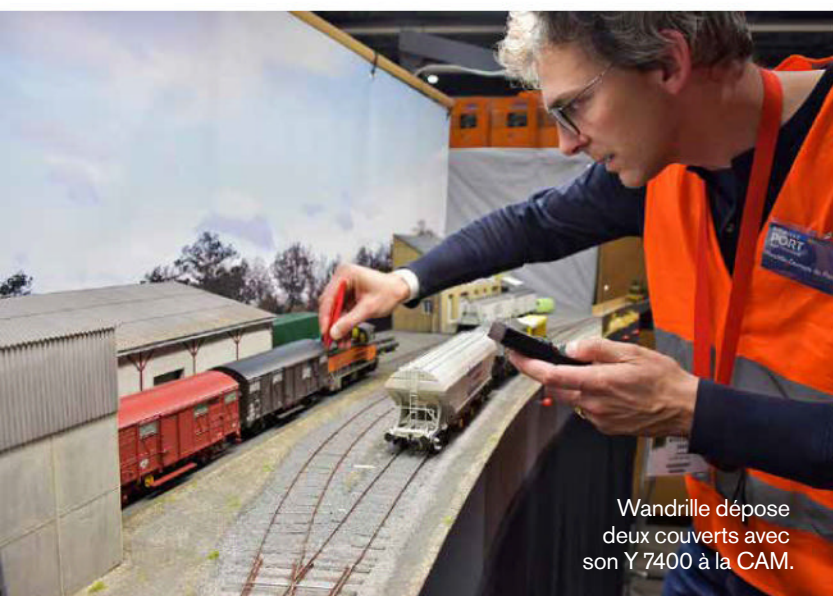
Yann : Troisième branche du réseau, la CAM, Coopérative des Agriculteurs du Morbihan, accueille, à la fin des années 80-début 90, pléthore de wagons : couverts, plats, frigos, citernes et céréales. Le fret agricole permet de justifier un tel trafic. D'une manière pratique, un train arrive voie 1, son engin de traction peut repartir en rebrousant sur l'évitement voie 2. À partir de ce moment, si la rame concerne la coopérative, les wagons

sont envoyés soit devant le bâtiment en pierres (locotracteur en arrière de la rame pour pouvoir dételé et revenir), soit devant le hangar accolé au quai de déchargement des camions. Et si c'est une trémie de céréales, elle est poussée sous l'auvent de déchargement. Dans le cas de wagons ne concernant pas la coopérative, la rame est reformée pour un départ en sens inverse.

Gaëlle : Que signifie la signalisation fixe ?

Olivier : La signalisation sur la zone portuaire se limite à un panneau d'arrêt pour la desserte de la conserverie avant l'aiguille, et un début de zone limité à 30 km/h en quittant le port vers l'entrée de la coulisse. À l'entrée de la voie de la conserverie, tu peux voir un jalon d'arrêt à main, le damier rouge et blanc, qui t'interdit d'avancer devant le bâtiment, uniquement en période de chargement ou de déchargement des wagons. Il est placé de façon à ce que le locotracteur puisse assurer une manœuvre de rebroussement vers la remise du dépôt, ou une sortie du dépôt. Une consigne locale d'exploitation limite la vitesse sur le quai portuaire à 5 km/h, consigne rappelée aux différents conducteurs...

Michaël : La SBCM ne disposant (pour l'instant) que d'une seule machine, il n'y a pas de signalisation sur le site. Juste un panneau obligeant à ne pas dépasser 15 km/h sur le pont ►



Wandrille dépose deux couverts avec son Y 7400 à la CAM.



Yann aux commandes des locotracteurs de manœuvre, sur son réseau.



MICHAËL REFORME UN CONVOI AUX FONDERIES DE KER ANGÉLINA.

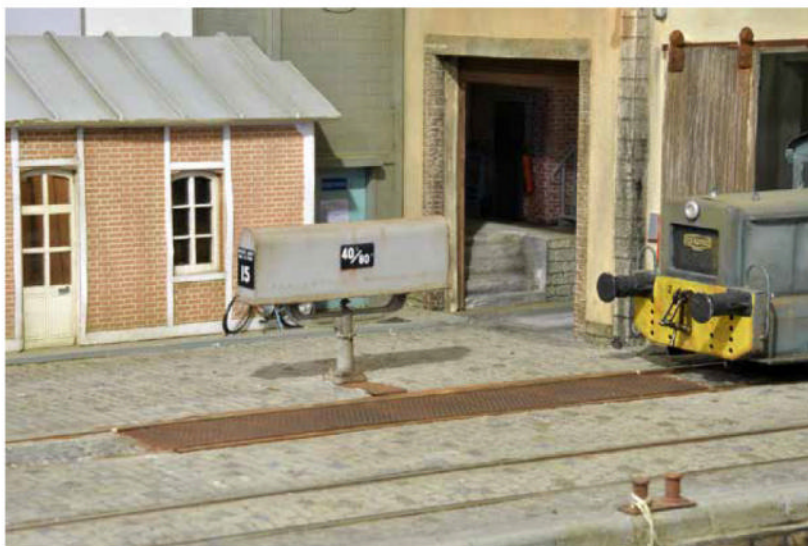


Deux wagons couverts sont déposés vides à la conserverie pour un chargement de boîtes de sardines.



Le convoi transportant une cuve à destination du port traverse la halte, longeant les habitations, typiquement bretonnes du réseau de Wandrille.

La bascule SMD a toute sa place sur le port, elle justifie une manœuvre complémentaire, comme c'était le cas en sortie des quais sur le port de Granville.



► **Yann :** La signalisation se fait à vue. Dans le sens d'entrée, un panneau chevron en bas indique une entrée d'établissement et une aiguille à franchir à vitesse limitée. Dans le sens de sortie, le feu lumineux rouge appelé « guidon d'arrêt » protège la sortie de la coopérative et limite la zone de manœuvre. Ce signal est abordé en marche à vue. Il est commandé en façade par un interrupteur.

Gaëlle : À quoi servent les clés devant la centrale ?

Olivier : Ce sont les clés qui cadennassent les deux aiguilles du port. Tu en auras besoin si tu as le rôle d'agent au sol. C'est un verrouillage électrique de la commande des aiguillages. Tu peux aussi consulter le plan du port et les fiches wagons, afin de voir la destination des wagons. C'est assez difficile à utiliser lorsque les réseaux sont connectés, mais en réseau autonome, c'est bien sympa.

Gaëlle : Qu'apporte le numérique à votre jeu ?

Olivier : L'avantage de l'application sur smartphone et de la commande mobile, c'est de pouvoir conduire son train jusque dans les établissements voisins, comme en réalité, en le suivant. D'où l'intérêt de connaître les trois réseaux. C'est plus délicat lorsque l'on conduit depuis la centrale, mais Yann et Michaël ont suffisamment de voix pour nous commander la manœuvre à distance !

Gaëlle : Et quand vous partez sur les réseaux voisins, que faut-il faire ?

Wandrille : Tu livres ou tu prends un convoi avec l'engin moteur que tu conduis. C'est à toi de faire l'aiguille sur le module de la bifurcation, au niveau de la halte voyageur, soit vers les débords de Baud/Pontivy, soit vers les forges de Ker Angéline, la SBCM. Cette dernière direction est facile à reconnaître : il y a un ancien portail d'EP à l'entrée du site. Pour ma part, je suis SRF, sans réseau fixe. Je suis venu avec mon convoi, je roule



Sur les débords de Baud-Pontivy de Yann Vannier, le matériel roulant est de construction intégrale. Le locotracteur BDR est dessiné en 3D, imprimé et motorisé par Yann. Le wagon trémie est une construction en carte plastique d'Yvan Bori.

et réalise les dessertes des embranchements à la demande avec mon Y 7400. Mon convoi s'intercale entre les autres circulations. À la demande, je peux aussi prendre un train pour le passer d'un réseau à l'autre.

Gaëlle : Chaque réseau garde son matériel moteur ?

Olivier : Oui, comme les EP en réalité. Nous évitons de laisser partir nos locotracteurs ou locomotives de manœuvres chez les voisins, bien que des échanges aient lieu à certains moments. S'il reste un engin utilisable au dépôt, rien n'interdit de l'envoyer chez les voisins à leur demande. Pour les Y 51218 et Y 6021, c'est différent, ce sont nos seuls engins de desserte SNCF. Ils roulent donc partout, et Yann aime bien les garder pour lui. Si tu les cherches, commence par regarder chez lui !

Michaël : Mis à part le train, aucun autre moyen de transport ne dessert la fonderie. Aussi, la SBCM a mis en place une navette de ramassage des ouvriers matin et soir. Tous les matins, la « Bicyclette de la SBCM » part haut-le-pied récupérer la vieille voiture garée à Noirmout-en-Retz, voiture à laquelle est accouplé un ou deux wagons de fournitures. Le train passe sur le port, puis dessert la halte pour récupérer les ouvriers logés dans les environs. Le train repart ensuite vers la SBCM où tous les ouvriers gagnent leurs postes. La voiture est ensuite garée en coulisserie jusqu'au soir lorsqu'elle est de nouveau engagée pour le trajet retour.

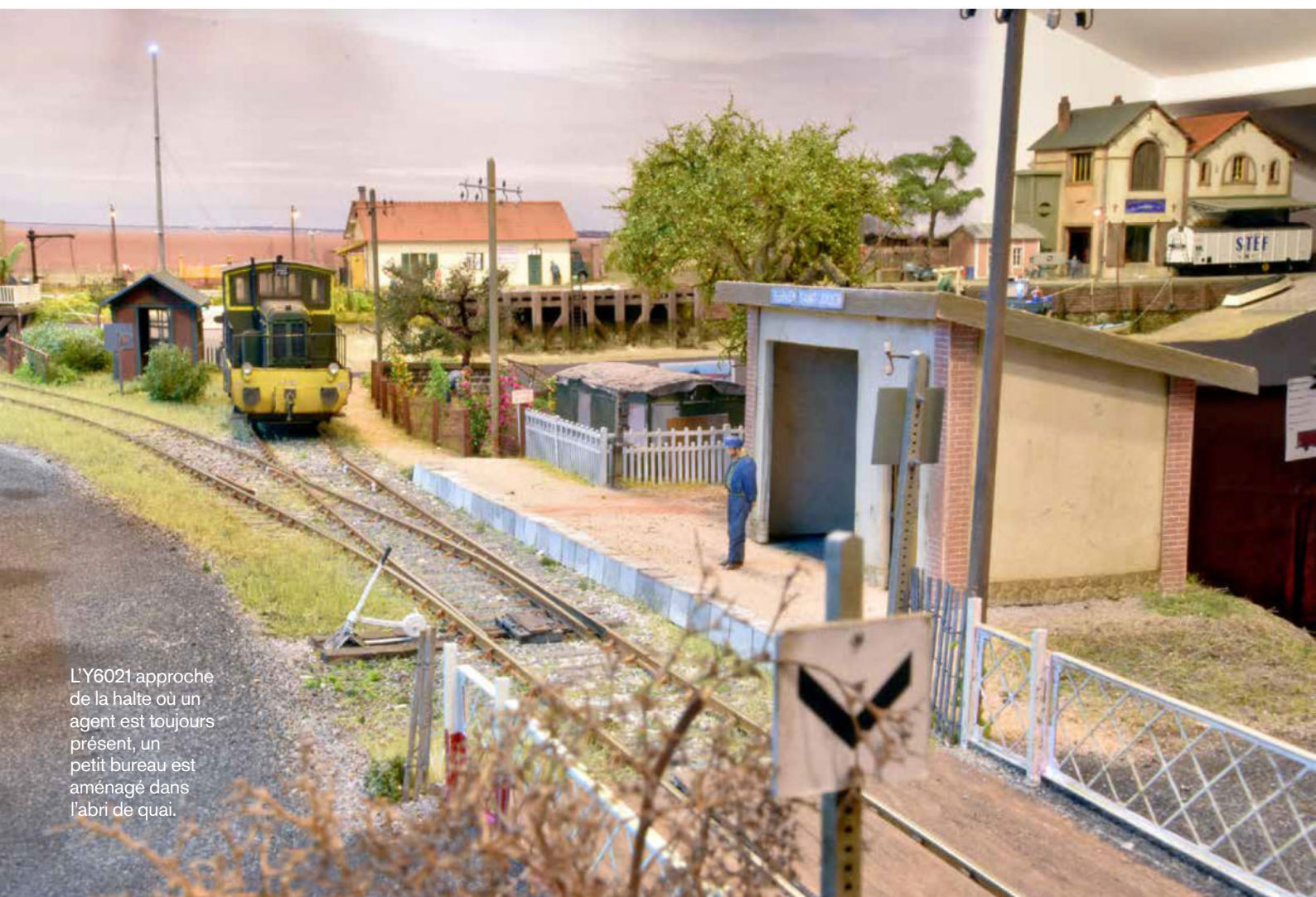
Yann : À terme, la coopérative devrait être équipée de quatre locotracteurs (BDR, Moysse, Berliet et Unimog) parce que ses adhérents sont un peu collectionneurs sur les bords... ►



Ce mât de signalisation n'est là que pour le décor, ce début de zone à 30 km/h correspond à l'entrée de la coulisse.



Après avoir marqué l'arrêt devant la pancarte, le temps de faire l'aiguille, un convoi refoule vers la conserverie. Le goéland ne semble pas effrayé par le passage du train...



L'Y6021 approche de la halte où un agent est toujours présent, un petit bureau est aménagé dans l'abri de quai.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Noirmout-en Retz, d'Olivier Taniou, a été décrit dans LR 920 de mars 2024.
- La photo de fond de Noirmout-en Retz fait l'objet d'une fiche pratique dans ce numéro (p. 115).
- La fonderie de Ker Angelina, de Michaël Roux, sera bientôt décrite en détail.

► Mais rien n'interdit une petite virée chez les voisins, aussi.

Gaëlle : Comment communiquer d'un réseau à l'autre ?

Olivier : Lors des premières expositions, on criait d'un poste à l'autre, mais c'était peu pratique et bruyant pour nos voisins. En plus, notre projet doit s'agrandir d'un à deux sites complémentaires.

Yann : L'utilisation des talkies-walkies nous permet une meilleure fluidité du trafic quand il y a beaucoup de public ou quand l'un des conducteurs est absorbé par une discussion. Et c'est très amusant à utiliser, on se prête vraiment au jeu.

Gaëlle : Et vos tenues, les gars... On en parle ?

Olivier : On a voulu se différencier du public, ajouter du folklore à notre jeu. Yann et moi avons opté pour un simple gilet orange avec des badges personnalisés au nom du réseau. Michaël a trouvé l'équivalent d'un bleu de chauffeur de vaporiste. Respect !

Gaëlle : Comment envisagez-vous la suite ?

Yann : On pourrait intégrer des cartes wagons, comme Olivier a commencé à le faire. Perso, je n'ai jamais fait ça. Je ne suis pas contre donner les commandes au public. Ça pourrait être intéressant de les faire participer, que le public ne soit plus un simple visiteur, mais devienne joueur.

Olivier : Nous devons nous rassembler de nouveau à Chambéry en 2025 avec, en plus, deux nouveaux réseaux connectés. Je pense qu'il va falloir agrandir les zones de coulisse et former des convois type pour ne pas faire fouillis. J'envisage de concevoir une coulisse supplémentaire, plus longue de vingt centimètres, car mon caisson de transport a encore de la place. Nous pourrions utiliser l'actuelle en sortie du réseau de Yann. Depuis Rail Expo 2024, nous utilisons la centrale Roco Z21 de Wandrille, car Yann et Michaël en sont aussi équipés. Les commandes sans fil et l'application sur smartphone sont plus pratiques que l'Ecos fixe... À suivre, donc. ■



Le système de fiches wagons est plus facile à utiliser à la maison en famille, ou entre amis, qu'en exposition.



Avant de partir en ligne, il est nécessaire de connaître le réseau, ce plan explique la signalisation et indique les numéros des aiguilles.