

P 53	PROPOSITION DE LIEU : PIÈCE RECTANGULAIRE	Le projet du mois
	RÉSEAU HO OU N À VOIE NORMALE	TRAINS D'AUJOURD'HUI DANS LA VALLÉE
	TEXTE ET ILLUSTRATION : YANN BAUDE	
Le projet tient en quelques mots : une ligne classique suit le cours d'une rivière. Une ligne à grande vitesse coupe le relief de manière plus radicale. Et entre les deux, un raccordement.		

Ce réseau met en scène deux époques du chemin de fer, deux manières de l'insérer dans le paysage, à l'image des réalisations des ingénieurs d'autrefois. La ligne ancienne suit le cours d'eau, elle s'adapte au relief et évite les grands ouvrages d'art, tandis que la ligne nouvelle déploie les grands moyens pour s'affranchir des contraintes : deux grands viaducs et des remblais lui permettent de déjouer le méandre et tracer une courbe plus large, propice aux grandes vitesses. Nous vous proposons un plan adapté à l'échelle HO, mais il est clair que l'échelle N (voire le Z) conviendrait très bien pour créer un réseau dans cet esprit, ce qui autoriserait des courbes moins drastiques et un relief de plus grande ampleur, dans un espace encore raisonnable.

LE PROJET EN BREF

- ÉCHELLE : HO (1/87) OU N (1/160)
- ÉPOQUE : V à VI
- PRINCIPE : DEUX CIRCUITS BOUCLÉS INTERCONNECTÉS
- DIMENSIONS : 320 X 390 CM (HO) OU 190 X 230 CM (N)
- VOIE : PECO CODE 75 (HO), CODE 55 (N)
- ALIMENTATION : NUMÉRIQUE

Pas de gare !

Le principe de ce réseau est d'offrir un cadre dans lequel contempler du matériel moderne, TGV sur la ligne dédiée, et trafic plus classique sur l'ancienne section, au creux de la vallée. Les trains qui parcourent cette dernière seront représentatifs de ce que l'on rencontre aujourd'hui : trains-blocs de céréales ou de produits chimiques, transport intermodal avec chargements de conteneurs ou remorques routières. Quelques rames voyageurs TER réversibles pourront venir s'intercaler. Comme en réalité avec la rarefaction des gares, le site n'est que traversé par les trains, la manœuvre n'est ici clairement pas le sujet.

Techniquement

Nous avons tenu à proposer un projet le plus compact possible, mais pour inscrire de manière relativement réaliste des grandes lignes à double voie en HO dans un espace carré, inférieur à 4 x 4 m, il a fallu dissimuler des courbes serrées. Les boucles cachées sont tracées avec un rayon intérieur de 450 mm en HO, les fabricants ayant intégré cette contrainte pour le matériel produit actuellement, que ce soit les TGV ou les voitures et wagons disposant d'attelages à élongation efficaces. Une caténaire équipera l'ensemble du réseau, on peut l'imaginer à courant continu 1,5 kV sur la partie ancienne et monophasé 25 kV sur la LGV, les raccor-

UNE COULISSE CACHÉE

Le relief s'élevant vers le fond de la pièce, il est logique de dissimuler sous celui-ci au moins une coulisserie, au niveau de la ligne classique, dans le coin en bas à droite du plan. On veillera à prévoir de longs tiroirs pour stocker quelques rames de TGV qui partiront sur la LGV en empruntant le raccordement, ou la quittant, dans l'autre sens, sans oublier des bretelles pour le retour sur voie contigüe de sens contraire.

dements formant sections de séparation. En HO, les poteaux JV restent aujourd'hui le meilleur compromis, conjuguant facilité de mise en œuvre, solidité et réalisme. Les deux aiguilles de jonction des raccordements sur la ligne classique devront être protégées par des carrés lumineux tandis que, la signalisation sur LGV s'effectuant en cabine, de simples panneaux suffiront. Si vous aimez voir filer les trains d'aujourd'hui, outre les travaux de conception puis construction, un tel réseau devrait vous combler. ■

