

P 58	PROPOSITION DE LIEU : MUR DE 5 M DE LONGUEUR ENVIRON (H0)	Le projet du mois
	RÉSEAU EN H0, N À VOIE NORMALE	CHAMBRELIEN, GARE DE PASSAGE EN IMPASSE
	TEXTE ET PLAN : JEAN CUYNET	

Voilà un projet peu encombrant, d'investissement limité en temps et en coût,
au tracé original, à présenter en appartement ou, pourquoi-pas, en exposition

La gare, bordée de trois ou quatre voies, ne comportant que cinq ou huit appareils de voie, n'occupe en H0 qu'une largeur n'excédant pas 50 cm. L'arrière-plan est une montagne couverte d'arbres. La cour est tout en longueur. La voie montante, partant sur Le Locle, passe sous un pont et celle allant à Neuchâtel plonge en direction d'un tunnel; tout cela ne dépasse pas 650 m sur le terrain. En acceptant des trains ne dépassant pas 2 m de long, un tel réseau tient dans une longueur de 3,5 m en H0 et 2 m en N.

Une exploitation intéressante

Chambrelieu n'est pas une gare terminus et ses installations sont très modestes. Les

trains entrent et sortent de la gare à faible vitesse. Des manœuvres sont fréquentes pour remettre une machine en tête. Durant ces opérations, nous avons tout le loisir d'admirer notre matériel, de profiter d'intérieurs éclairés permettant de bien voir les voyageurs assis sur leurs sièges, de profiter des wagons chargés de bois ou d'engins agricoles en partie cachés sous une bâche, le tout joliment patiné. Pour exploiter un tel réseau, nul besoin d'automatismes sophistiqués. Les aiguilles peuvent être commandées par de simples tirettes. Une ouverture dans le « capot » protégeant les coulisses permet de voir les marches des trains. Une alimentation numérique va offrir plus de possibilités d'animation. Des détecteurs ou des systèmes Kadée (attelages et aimants), judicieusement placés, facilitent les manœuvres même si le recours à des interventions manuelles reste tout à fait possible. Pour plus de détails sur les manœuvres voir le hors-série 76 de *Loco-Revue* (organisation des manœuvres et attelage). Le matériel circulant sur ce réseau est typiquement CFF. Coloré, varié, en grande partie disponible, il peut ravir l'amateur de trains helvétiques.

Indispensables coulisses

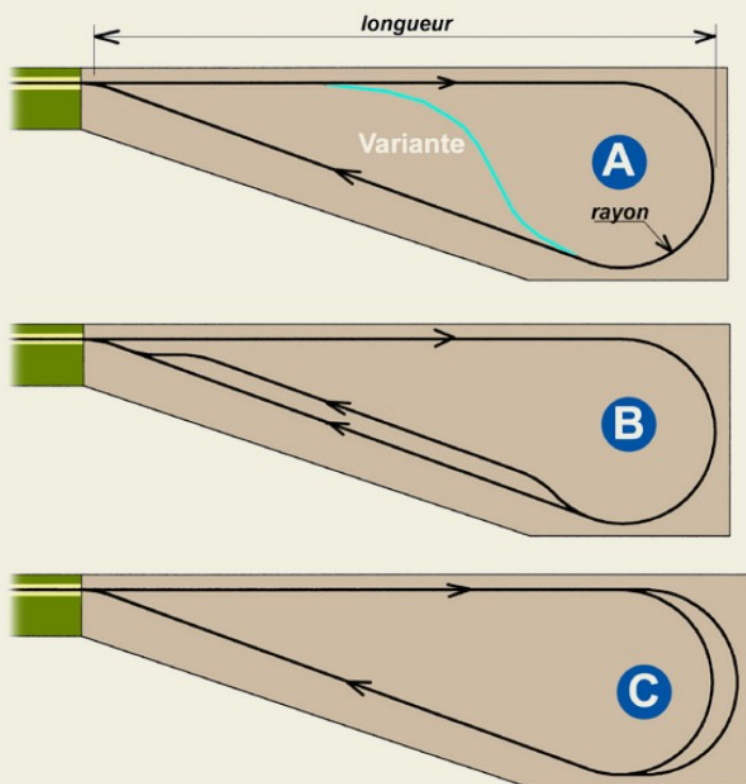
Les rames fréquentant cette gare sont courtes: une motrice suivie de trois voitures ou cinq wagons. En période récente, l'emploi

de rames bidirectionnelles élimine les manœuvres en gare. Néanmoins, toutes ces circulations doivent poursuivre leur itinéraire. Cette gare peut être raccordée à un ensemble plus conséquent. Cependant, utilisée seule, il convient de lui adjoindre des coulisses où les rames attendront de venir faire un tour sur la partie décorée. L'idée première est de placer deux boucles de retournement décalées en hauteur. Ces boucles peuvent servir à garer plusieurs rames. Hélas, elles sont assez encombrantes. La version A présente une variante, plus ramassée mais où il est difficile de mettre au moins une voie d'évitement. La version B utilise la branche « retour » pour mettre une ou des voies supplémentaires. La version C avec une ou des voies courbes peut utiliser la variante de A pour en réduire l'encombrement. Une autre option de faible encombrement est possible. La version D utilise un casier de stockage des rames. Son déplacement transversal permet d'en ranger plusieurs. Ce casier amovible peut être retourné à la main et les trains arrivés sont prêts au départ. Enfin, la version E nécessite un plateau tournant assez grand pour recevoir des rames entières. Le nombre de voies de garage est cependant plus limité. Et il reste une solution plus simple consistant à n'utiliser qu'une boucle pouvant être parcourue dans les deux sens. Un train sortant par une direction reviendra par l'autre. ■

LE PROJET EN BREF

- TYPE: POINT À POINT
- THÈME: GARE INSPIRÉE DE CHAMBRELIEN
- ÉPOQUE: V-VI
- ÉCHELLE: H0 OU N
- DIMENSIONS: 350 X 50 CM (H0), 200 X 30 CM (N), HORS COULISSES
- VOIE: PECO CODE 75 (H0) OU CODE 55 (N)

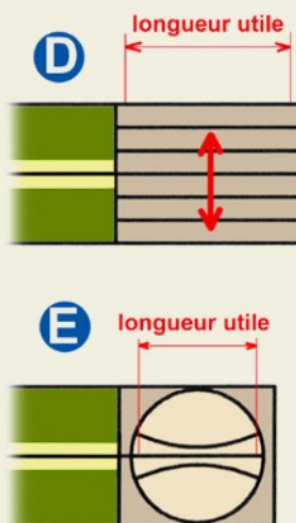
Coulisses avec boucle de retournement.



FRANCISER CETTE GARE...

Même si rien de rigoureusement équivalent n'existe dans l'hexagone, le site de Morez s'en approche. C'est une gare de rebroussement aux installations nettement plus vastes et à l'environnement particulièrement difficile à reproduire. Il reste qu'une adaptation du site de Chambrelieu en zone montagneuse est envisageable. En période vapeur, le pont tournant est en place et les signaux de sortie (principalement des carrés) sont mécaniques. Comme les trains sont censés continuer leur route, il n'y a pas d'annexe traction. L'existence d'une petite remise pour une draine ou un locotracteur est possible. Dans une option plus contemporaine, des autorails et des dessertes locales peuvent se contenter d'un plan de voies simplifié et de signaux lumineux. Le nombre d'appareils de voie se limite à une aiguille triple, une TJD et une aiguille simple. Quant aux bâtiments, ils sont issus des compagnies qui autrefois exploitaient cette ligne fictive. Un bâtiment voyageurs avec une halle accolée serait le bienvenu. Chacun s'attachera à conserver une cohérence dans le choix du matériel roulant et des installations fixes.

Coulisses droites.



Plan de voie en période contemporaine.

