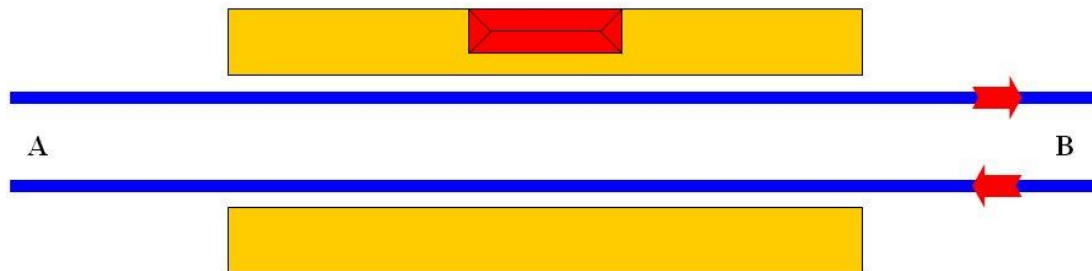


Dessine-moi une gare ! (N°3)

Dans ce troisième numéro, nous allons enfin traiter le cas des doubles voies. Et comme d'habitude maintenant, ce que nous avons étudié précédemment va nous resservir ici. J'espère que vous avez bien gardé vos articles précédents !

Etape n°1 : Principes de base (voies doubles)

1°) Commençons donc par une ligne principale à voie unique et implantons y notre gare.

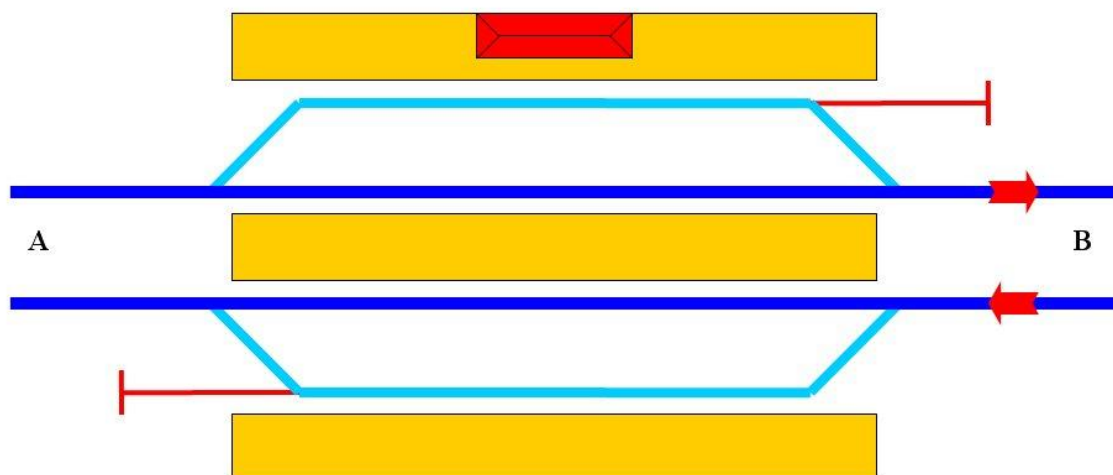


Comme dans le cas de la voie unique, cela reste une gare de passage où il n'y a pas grand-chose à faire... Nos possibilités de jeu restent limitées, dirigeons nous vite vers la suite.

2°) Ajoutons quelques éléments de base à notre premier schéma :

2.1°) *la voie d'évitement ou de débord et sa voie de sécurité :*

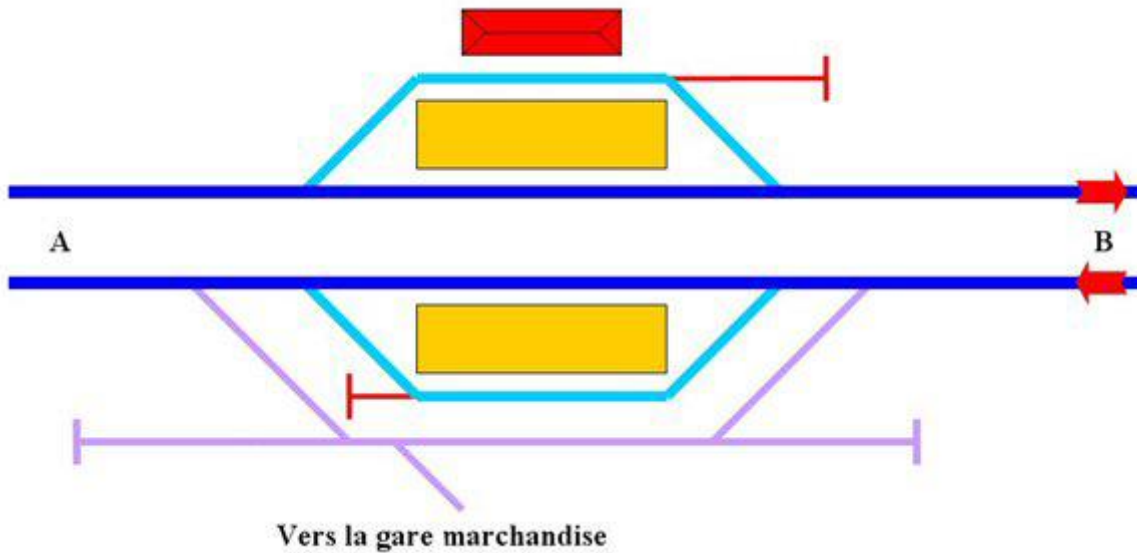
Deux nouveaux éléments d'un coup ! On va plus vite, mais c'est déjà la troisième leçon aussi...



On remarque immédiatement que l'emprise de notre gare s'étend très rapidement... On note aussi que les aiguilles de sécurité ne sont nécessaires que dans le sens de la marche. Dans l'autre sens, on ne circule normalement pas. Pour la disposition des quais, plusieurs choix s'offrent à vous. Vous pourriez très bien préférer les installer entre voies principale et de débord.

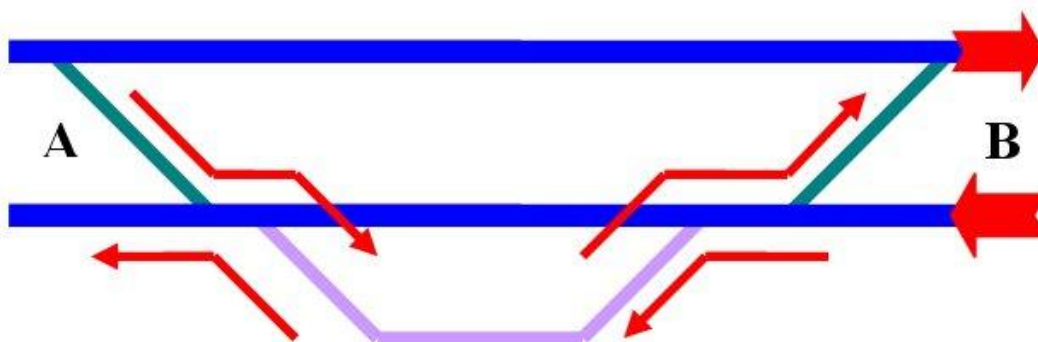
2.2) La gare marchandise :

Ici aussi nous allons directement profiter de l'acquis des épisodes précédents. L'utilité d'une voie de débord destinée à recevoir notre trafic marchandise n'étant plus à faire, intégrons-la directement dans notre dessin.

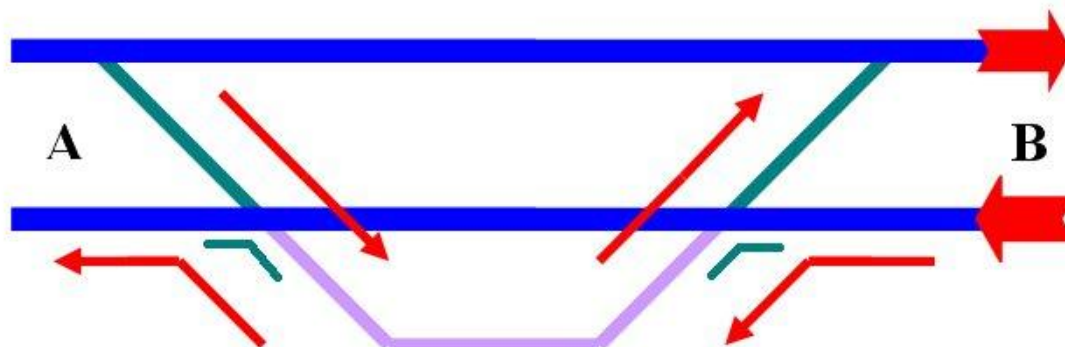


Il est évident qu'avec un tel tracé, les convois circulant de A vers B ne pourront jamais rejoindre notre gare sans des bretelles entre nos deux voies principales. Encore une fois, plusieurs possibilités s'offrent à nous. Parcourons-les un peu !

La méthode la plus évidente consiste à insérer deux paires d'aiguillages pour permettre au convoi circulant de A vers B d'emprunter la voie de contre sens juste avant l'entrée en gare marchandise et de rejoindre sa propre voie juste après la sortie de cette gare :



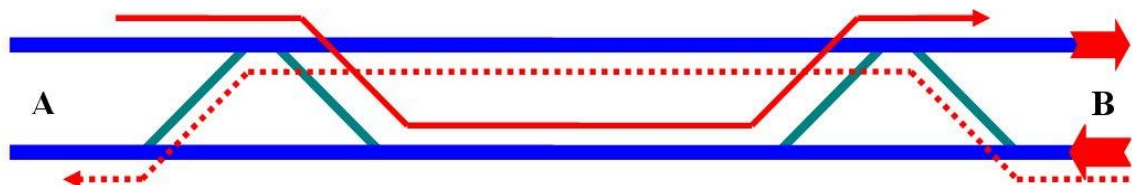
Méthode que nous aurons vite fait de « compacter » en remplaçant les quatre aiguillages présents sur la voie circulant de B vers A par deux traversées-jonction simples.



Des traversées-jonction doubles ne se justifient pas ici, à moins que ... Mais ceci est une autre histoire que je vous raconterai juste après ! Notons cependant que les traversées-jonction simples sont plutôt rares dans l'assortiment de nos fabricants préférés et que nous n'aurons peut-être pas le choix.

2.3) Vers la voie banalisée :

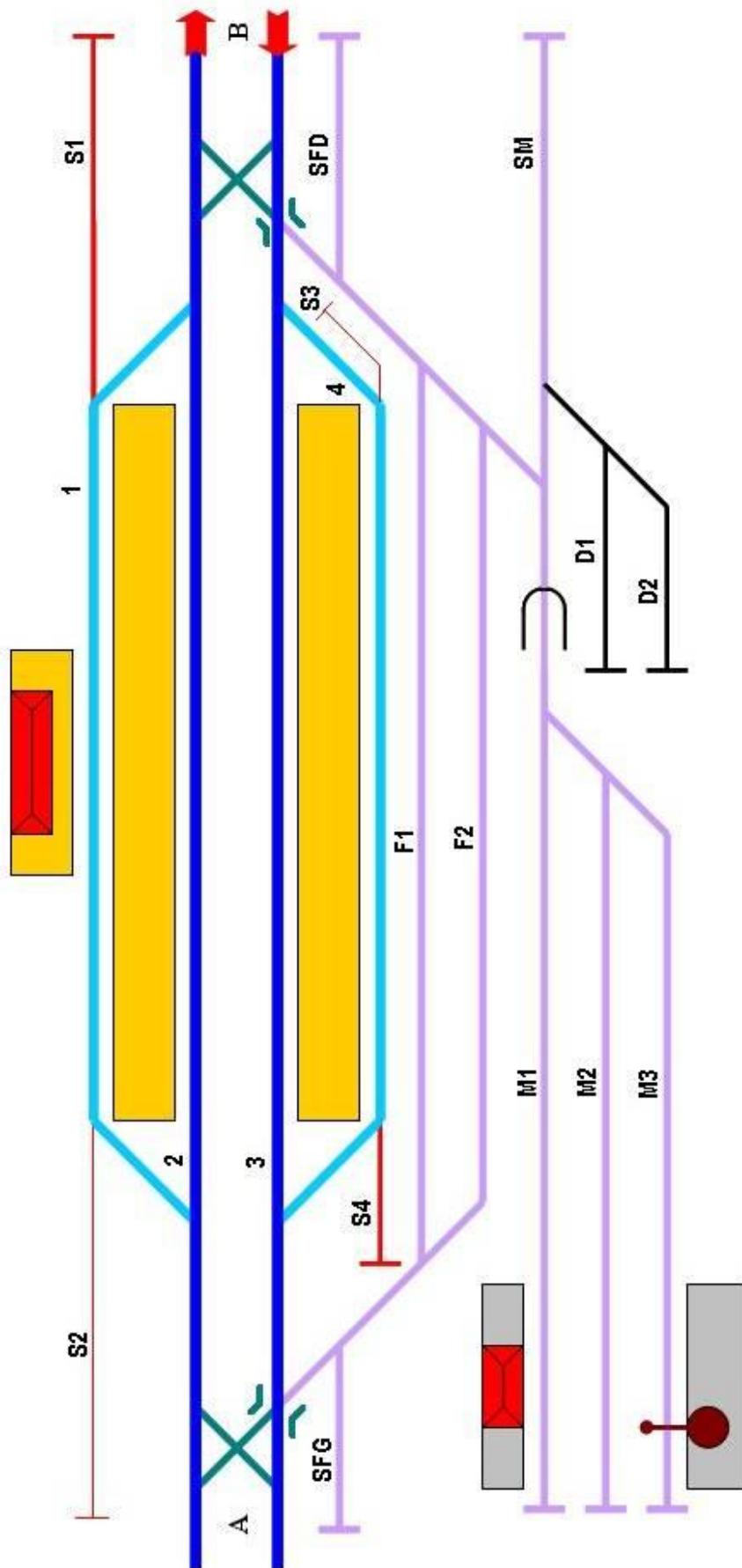
La plupart des lignes à double voie peuvent être parcourues à contresens, notamment pour dépasser un train plus lent. Dans notre gare (4 voies à quai), cela pourrait fluidifier le trafic ou faciliter les correspondances de nos navetteurs. Ici encore nous allons utiliser, par sens de circulation, deux paires de bretelles destinées à prendre la contre voie puis à retourner sur la voie normale suivant le schéma suivant :



Tracé que nous aurons à nouveau vite fait de « compacter » via le croisement en X découvert lors d'un précédent article



Bon allez, assez de théorie ! Dessine-moi une gare que j'avais dit... Et bien combinons simplement tous les éléments que je viens de décrire. Je n'ai pas beaucoup de place, je fais une version compacte !

Etape n°2 : Dessinons une gare

Voilà tout y est !

La gare voyageur : avec ses 4 voies à quai (1) (2) (3) (4), les voies de sécurité (S1) (S2) (S3) (S4) et les deux bifurcations en « X » qui permettent l'accès aux quatre voies depuis les deux directions A et B.

En théorie, seules (S1) et (S4) seraient indispensables vu le sens normal de circulation sur les voies (1) et (4). Mais comme nous avons « banalisé » ces quatre voies, il faudrait bien rajouter (S2) et (S3). J'avais déjà des scrupules à vous imposer (S4) pour lequel nous n'avions déjà pas beaucoup de place mais pour (S3), c'est pire encore... A vous de voir ! Pour (S1) et (S2), par contre, j'ai une proposition à vous faire : la voie (1) sert de terminus pour un autorail entre cette gare et B (ça marche aussi avec A) lorsqu'il n'est pas en service, l'autorail est garé en (S1) ou (S2)

La gare de formation : avec ses 2 voies (F1) (F2), les voies tiroirs (SFG) (SFD) et les deux bifurcations en « X » qui y permettent l'accès depuis les deux directions A et B. (SFG) (SFD) protègent la gare voyageur et permettent de manœuvrer dans la formation sans entraver le trafic sur les voies principales. Si vous avez plus de place, vous pouvez ajouter des voies parallèles à (F1) et (F2) sur le même schéma de principe. Assurez-vous seulement que (SFD) soit suffisamment longue que pour refouler une rame vers la gare marchandise.

La gare marchandise : avec ses 3 voies (M1) (M2) (M3), la voie tiroir (SM), avec la halte, une grue de quai et le gabarit de chargement (le petit pont près de D1), (SM) protège la formation et permet de manœuvrer dans la cour à marchandise sans entraver le trafic sur les voies de formation. Si vous avez plus de place, vous pouvez ajouter des voies parallèles à (M1) (M2) et (M3) sur le même schéma de principe. Cela vous donnera d'autres possibilités de chargement et de la place pour une bascule.

Un petit dépôt diesel : avec ses 2 voies (D1) (D2) et connecté au reste de la gare par le tiroir (SM). Il me semble vous avoir déjà dit que nous traiterions des dépôts dans un autre numéro ? Non ! Bien voilà qui est fait !

C'est une gare, ce n'est pas LA gare ! Il y a tant d'autres possibilités... Déjà rien qu'avec les différentes options des points 2.2 et 2.3 !

5 pages ! Cette fois je suis dans le bon !

A bientôt pour de nouvelles aventures

Texte, illustrations et autres bêtises par Laurent Maghe.