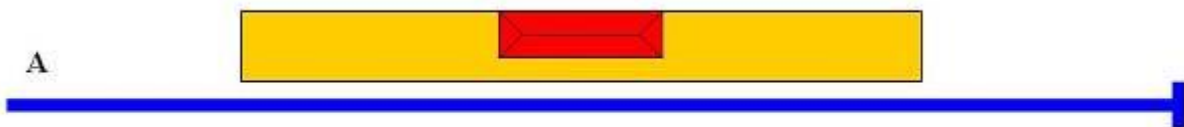


Dessines-moi une gare ! (N°2)

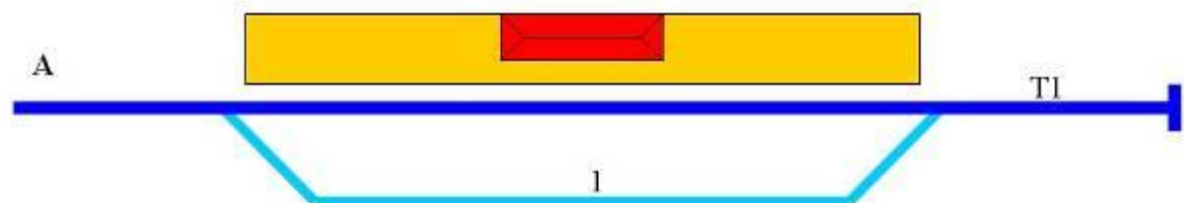
Dans ce deuxième numéro, nous allons traiter le cas des gares terminus et pour ne pas aller trop vite, encore une fois, nous en resterons au cas des voies uniques (patience, la double voie aura son tour !). Bon je ne vais pas vous refaire toute la tartine du premier numéro, mais je vais m'en inspirer. Alors si vous n'avez pas suivi la première leçon et bien il vous reste à retrouver le n° précédent ! Comment ça vous ne l'avez plus ? Journal de classe et plus vite que ça !

Etape n°1 : Application des principes de base à la gare terminus



C'est le cas le plus simple, notre ligne à voie unique se termine par un cul de sac et aucune autre voie n'est présente. On remarquera directement, outre que les possibilités de jeux sont très limitées, que tout convoi arrivant de A (la seule possibilité ici) ne pourra pas effectuer de remise en tête de sa locomotive. Pour ce genre de tracé, nous ne pouvons que vivement recommander de disposer d'autorails ou de rame réversible!

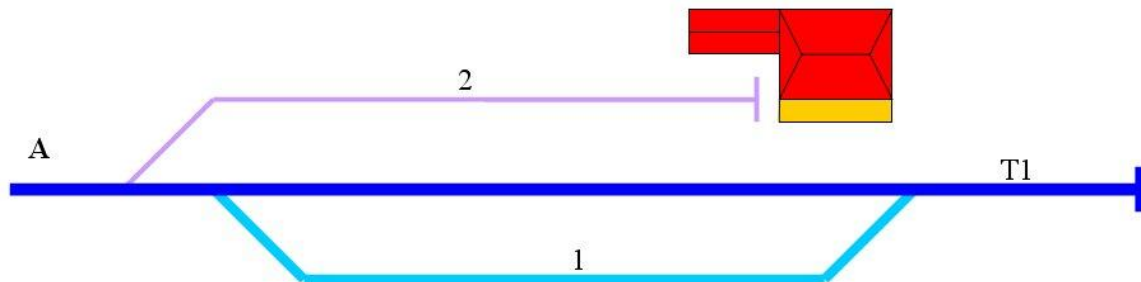
Mais nous en voulons un peu plus alors ajoutons y immédiatement une voie d'évitement.



Munie de cette nouvelle voie (1) notre gare, bien qu'encore très petite, à déjà bien plus fière allure. Il nous est maintenant possible d'effectuer la remise en tête de notre locomotive via le tiroir (T1) et la voie (1). Notre convoi est près à retourner vers A. Notre seul souci étant maintenant de nous assurer que la distance comprise entre les deux aiguillages est supérieure à la longueur de notre plus grand convoi.

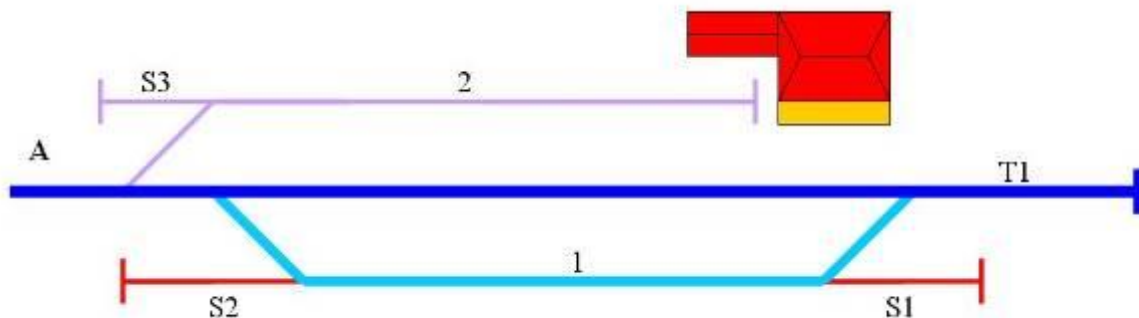
Ce genre de schéma très simple convient par exemple très bien au terminus d'une ligne de tram. Souvent dans ce dernier cas, aucun bâtiment de gare ne sera érigé.

Et mes marchandises me répondez-vous ! Et bien c'est tout simple, traitons les comme précédemment. Ajoutons une voie de garage qui mène à la halle à Marchandise. Mais avant de dessiner prenons l'hypothèse d'une petite gare où notre halle serait combinée avec le bâtiment voyageur principal.



Et voilà, cette fois ça y est ! Nous avons enfin réuni tous les éléments de base nécessaires à la bonne exploitation de notre trafic voyageur et marchandise. Alors arrêtons nous 5 minutes et analysons un peu les possibilités de jeux que nous offre ce tracé. Nous allons voir qu'il y a déjà moyen de s'y amuser malgré le nombre limité de voies.

Quoi ? Qu'est ce que j'entends ? Vous n'êtes pas d'accord ! J'ai oublié quelque chose ! Les quoi ? Ah, les voies de sécurité ! Ben oui c'est vrai, en théorie, notre schéma complet devrait en fait ressembler à ceci :



Mais n'oublions pas que la voie (1) sert exclusivement à la remise en tête d'une locomotive ! On y circulera principalement vers (A). Si on y circulait vers (T1) comme nous le verrons par la suite, c'est bien pour aller en (T1). Dans ces conditions (S1) est superflu !

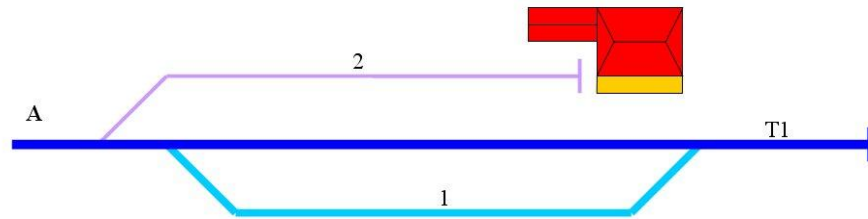
Notre but étant de replacer notre motrice sur la voie principale de l'autre côté de son convoi, à quoi bon l'en dissuader en la dirigeant sur (S2) ?

Seul S3 se justifie ! Imaginez que votre gare soit le terminus d'une ligne de montagne et que vos wagons partis à la dérive en ligne dévalent la pente jusque dans la vallée... Mais bon, c'est une petite ligne... On ne perd pas souvent des wagons par ici, on peut s'en passer... Aïe je sens que je vais me faire des ennemis...

A moins que vous ne transformiez ces voies en garages ou en raccordements vers un dépôt de charbon. C'est à vous de voir ! Bon reprenons là où vous m'aviez interrompu...

Etape n°2 : Jouons un peu avec cette première gare

Il est 5 heures,
Paris s'éveille et
notre petite
gare aussi. Un
petit tortillard
constitué d'une
locomotive
tender, 3 boites



à tonnerres suivies de deux wagons couverts remonte de A vers notre petite gare où il s'immobilise à quai sur la voie principale. Le freins sont serrés et la locomotive détachée du convoi. Celle-ci s'avance alors en (T1) où elle en profitera pour faire le plein en eau et en charbon (une petite réserve à charbon ayant sommairement été aménagée à cet endroit). Une fois les soutes remplies, elle ira se repositionner en fin de convoi via (1) où elle sera attelée aux deux wagons marchandises qui ont été séparés des voitures voyageurs. Elle reculera alors en ligne pour ensuite refouler les deux wagons jusqu'à la halle à marchandise en fin de voie (2) où ils seront déchargés. Elle ira ensuite se repositionner en voie principale où elle sera à nouveau attelée aux boites à tonnerre. Notre convoi est prêt à repartir vers (A) sans ses wagons de marchandises.

Midi ! Notre convoi revient à nouveau ! Cette fois, derrière nos boites à tonnerres nous trouvons un tombereau chargé de charbon destiné à renouveler les réserves de combustible présentes en (T1). Notre locomotive effectue la même série de manœuvres que ce matin sauf qu'au lieu de déposer le tombereau en (2) elle le refoule en (T1) via (1) où elle y abandonnera son wagon qui y sera alors déchargé. Via (1) elle retournera s'accoupler aux voitures voyageurs pour les redescendre en A.

18 heures, déjà l'heure du dernier convoi qui est cette fois uniquement constitué des boites à tonnerres. Notre ballet est maintenant bien rodé ! Notre locomotive file en T1 où elle refait le plein. On en profite pour y atteler le tombereau qui a été vidé pendant l'après-midi. Via (1) (A) et (2), notre petit attelage va maintenant récupérer les deux wagons stationnés à la halle. Là aussi, la journée a été mise à profit pour les opérations de chargement et déchargement des marchandises. Il nous reste à récupérer les boites à tonnerre en voie principale et nous voici prêt à repartir pour (A). Après une bonne nuit de repos, nous voici prêts à reprendre nos activités.

N'hésitez pas à insérer dans ce trafic un ou deux « trains de pointe » au environs des 8 heures et des 16 heures, cela vous donnera l'occasion d'engager l'un ou l'autre de vos autorails.

Pardon ! Comment dites-vous ? La gare est trop petite ! Vous en voudriez une avec deux voies à quai, une gare marchandise indépendante, et quelques voies de garages. Ok c'est parti, mais pas trop grand !

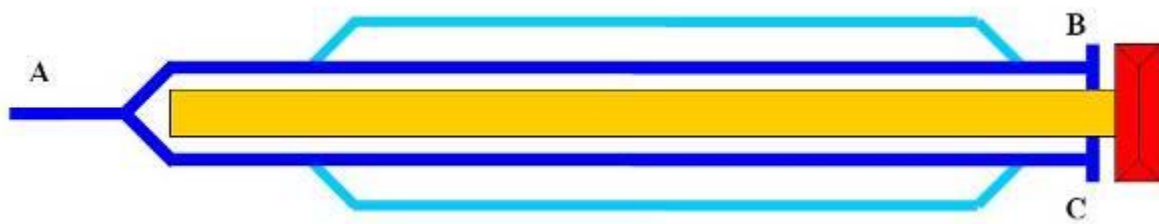
Etape n°3 : Vers une gare plus grande

Divisons donc notre voie principale (A) en deux voies à quai (B) et (C)



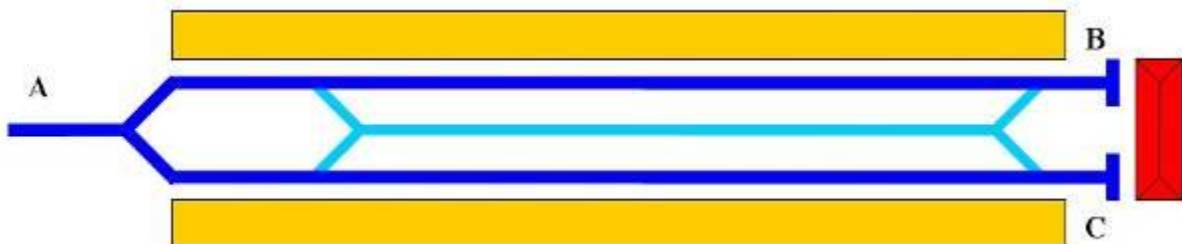
Nous revoici avec notre problème de remise en tête de notre locomotive ! Nous avons cette fois plusieurs façon de le résoudre :

3.1°) *une voie de débord pour chaque voie principale :*



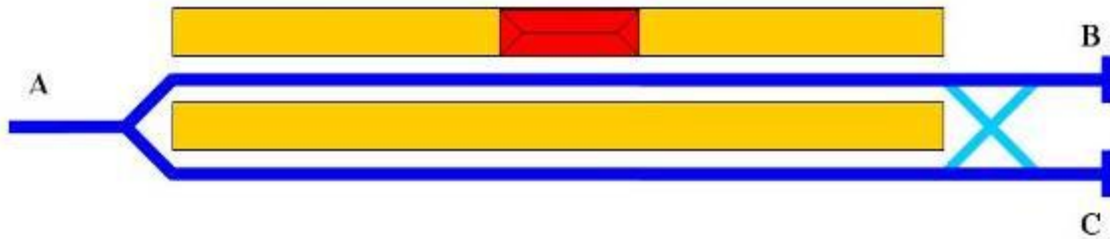
Cette solution simple permet la remise en tête sur chacune des deux voies (B) et (C) indépendamment de l'autre. Constitué de 4 voies, l'emprise de notre plan de voie est ici importante mais permet un positionnement astucieux d'un quai unique pour les deux voies. Vous pensez comme moi ? Pourquoi ne pas transformer les deux voies de débord en voies à quai et ainsi garer 4 rames ! Oui... Mais nous voici avec bien plus de voies qu'il nous en faut pour le trafic de notre ligne à voie unique. Gardons donc celle-ci pour une plus grande gare (sur une ligne à double voie) et cherchons une solution plus économique.

3.2°) *une voie de débord commune aux deux voies principale :*



Solution qui, à première vue, peut paraître intéressante... Mais qui finalement nécessite plus d'appareils de voie que la précédente et qui nous astreint, à moins de disposer d'aiguillages symétriques, à un tracé de voie relativement peu esthétique. Deux quais sont ici obligatoires. La gare pouvant se situer soit perpendiculairement aux voies (voir dessin ci-dessus), soit parallèle à celles-ci sur un des quais (voir dessin suivant). Non, nous n'y sommes pas encore, remettons nous à l'ouvrage !

3.3°) Chaque voie à quai est aussi la voie de débord de l'autre :

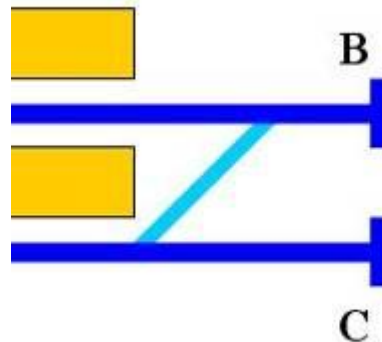


Deux courtes voies croisées sont placées à l'extrémité de la gare. Evidement, ce tracé sous-entend qu'une des voies soit libre pour permettre la remise en tête de la locomotive située sur l'autre voie. Gênant ? Pas vraiment... N'oublions pas que nous sommes sur une voie unique, nous ne pourrons pas lâcher nos deux convois en même temps. Le premier partira et pendant qu'il s'éloignera, la remise en tête du second sera effectuée. Il en sera de même pour l'arrivée en gare. Il sera donc, en pratique, aisé de disposer d'une voie de manœuvre même si les deux voies peuvent, parfois, être occupées simultanément. A vous de gérer vos horaires en conséquence !

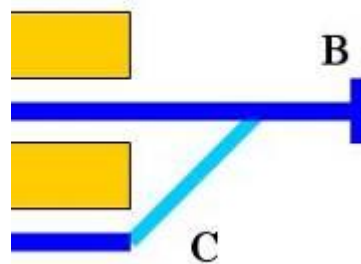
Notons la présence d'un quai central permettant à nos voyageurs de changer facilement de convoi. Le quai latéral est malheureusement une nécessité pour y disposer notre gare. A moins que vous ne décidiez de la construire à cheval sur nos voies avec un unique quai central, accessible par escalier et disposé en contrebas du bâtiment. Mais avouez que ce cas n'est pas fréquent.

Notre « X » est lui-même constitué des quatre aiguillages et d'un simple croisement. Une TJD est ici inutile !

Mais nous pouvons encore simplifier ce schéma... Une seule branche du « X » est suffisante pour réaliser tous nos changements de voie.

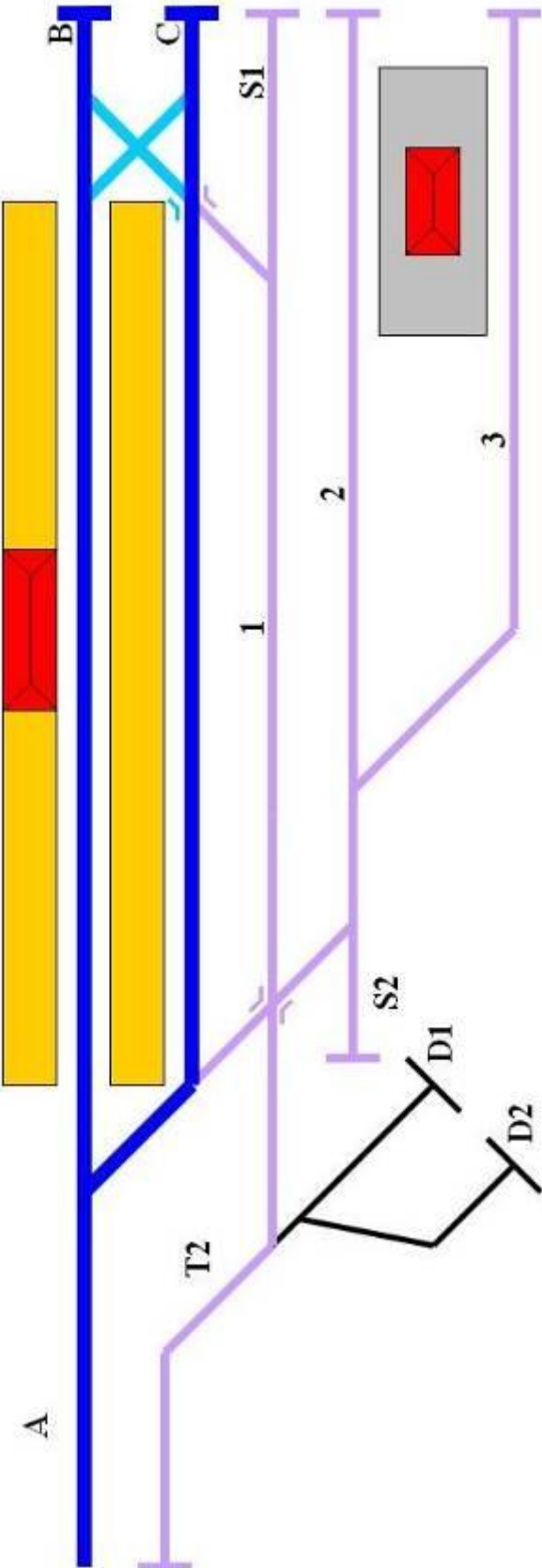


Ce qui rend le heurtoir « C » superflu :



Mais bon assez papoté ! Je devais vous dessiner une gare...

Etape n°4 : Enfin le plan !



Notre gare comporte à nouveau quatre zones indépendantes :

- « *La gare voyageur* » composée des voies A-B, A-C et du croisement en X permettant la remise en tête des locomotives. Son fonctionnement ayant déjà été décrit en détail lors de l'étape 3, nous n'y reviendrons pas.
- « *La gare de formation* » composée des voies (1), (S1) et (T2). La voie (1) servira à la réception ou à la formation des convois marchandises. La voie de sécurité (T2) permet le transfert entre la gare de formation et la gare marchandise sans interférer avec le trafic voyageur. La voie de sécurité (S1) servira de garage pour wagons ou pour la machine venue déposer un convoi.
- « *La gare marchandise* » composée des voies (2), (3) et (S2). Les voies (2) et (3) sont les voies d'accès à la hale. La voie de sécurité (S2) permet également le déplacement des wagons entre (2) et (3) sans interférer avec les autres zones de la gare. Voir aussi l'article précédent
- « *Le dépôt* » composé des deux voies (D1) et (D2). Permettons nous une petite folie... C'est un dépôt très sommaire mais suffisant pour deux diesels. Nous y placerons certainement le locotracteur dont nous aurons besoin dans cette gare. L'échange entre cette zone et le reste de la gare se fait par la voie (T2)

Quelques remarques encore :

- Nous avons déjà vu que pour la remise en tête de nos trains de voyageurs, les deux voies principales suffisent. Toutefois le tracé ci-dessus nous autorise également de le faire par la voie (1)
- Assurez vous de donner assez de longueur à la voie (T2) pour que l'on puisse y refouler à l'aise le convoi présent en (1)
- Lorsqu'un train de marchandise arrive en (1) deux possibilités s'offrent à vous :
 - La locomotive effectue une remise en tête via les voies principales et ensuite via (T2) refoule elle-même son train en (2) ou (3). Dans ce cas nous perturbons le trafic voyageur.
 - La locomotive est dételée et garée en (S1) le transfert des wagons se fait via (T2) par un locotracteur en provenance du dépôt. Dans ce cas nous ne perturbons pas le trafic en ligne.

7 pages déjà ! Aïe, le cota est encore dépassé... Non, pas la tête, pas la tête monsieur le Secrétaire ! On va en rester là... Enfin pour cette fois...

A bientôt pour de nouvelles aventures

Texte, illustrations et autres bêtises par Laurent Maghe.