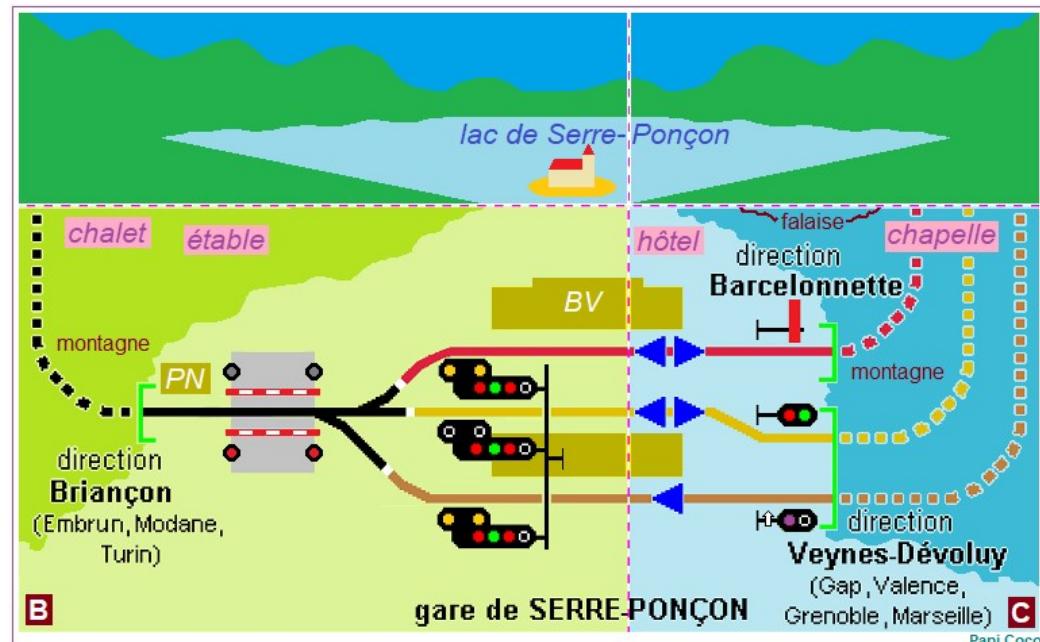


décor matériel roulant

sommaire avec n° de page

- 1 **décor**
- 1 ► rappel du concept
- 3 ► fond de décor
- 3 ► BV
- 4 ► quais
- 5 ► hôtel
- 6 ► montagnes
- 7 ► autres édifices
- 8 **matériel roulant**
- 8 ► généralités
- 10 ► rangement
- 11 ► composition de convois
- 16 ► tableau



Ci-dessus, schéma des 2 seuls modules devant être décorés (B et C) avec leur fond de décor (proportions non respectées) ; certaines implantations n'étaient qu'au stade du projet et pouvait encore évoluer ; de haut en bas :

- les 2 parties du fond de décor vertical (montage photographique à coller) représentant le lac de Serre-Ponçon avec la chapelle Saint-Michel au milieu
- sur la montagne de gauche était prévu un chalet accompagné, soit d'une étable avec un troupeau de vaches, soit d'un abri d'alpage avec un troupeau de moutons, mais, surtout, le petit moulin de Papa...
- sur la montagne de droite (partiellement réalisée), des alpinistes escaladaient la falaise, à proximité de la fameuse chapelle de Falzarego (Faller)...
- au niveau du plan des voies, à gauche, d'abord la maison du garde barrières puis, entre le passage à niveau et le BV (bâtiment voyageurs) était prévu un poste d'aiguillage bas ou un château d'eau
- à cheval sur les 2 modules, le BV lui-même et un quai et, par derrière, l'HOTEL DU LAC.

décor

► rappel du concept

Le choix des caractéristiques techniques du réseau PR m'avait été dicté par plutôt par des considérations objectives (place disponible, compétences en électronique, moyens financiers...). En revanche, comme pour le matériel roulant, le choix de l'environnement décoratif avait surtout pris en compte des notions plus personnelles et subjectives (affectives, familiales, culturelles...) remontant parfois à l'enfance. Pour la conception du réseau PR, l'application de ces principes était bien visible, non seulement ici, dans ce présent lorry décor, mais également dans d'autres chargements de ce wagonnet ou d'autres wagons (voir, par exemple, les lorry généralités infrastructure, ci-dessous matériel roulant ou encore le wagon Serre-Ponçon...).

Au moment de son abandon, la décoration du réseau PR avait commencé, mais, même celle qui avait été faite, n'était pas encore définitive. Des éléments avaient déjà été implantés, d'autres étaient construits (parfois récupérés sur mon premier réseau puis sur PRCI MINI) mais pas encore mis en place, quand certains étaient encore dans leur boîte d'origine.

Mes choix avaient donc été les suivants :

- Ne décorer que les 2 modules de devant B et C où se situait la gare ; ceux de derrière A et D constituaient une coulisse technique comportant des circuits auxiliaires, éventuellement cachée par des panneaux mobiles pouvant supporter éventuellement le matériel de commande (rack JAO, boîtier test & commande manuelle...)
- Représenter une gare imaginaire que j'avais baptisée Serre-Ponçon (voir wagon Serre-Ponçon / wagonnet adaptation / lorry adaptation PR), encadrée par des entrées de tunnel, éloignée de tout village et située sur la ligne (réelle) Veynes / Briançon dans les environs de l'endroit où avait été prévu le raccordement de la ligne (inachevée) de Barcelonnette.

- Depuis cette gare improbable, pour rejoindre la vallée de l'Ubaye, l'amorce de la ligne de Barcelonnette ne franchissait pas immédiatement le viaduc sur le lac (non visible...), mais pénétrait dans un tunnel qui le précédait. Au loin, derrière la gare, la chapelle Saint-Michel sur son îlot au milieu du lac était visible ...
- Réaliser un décor d'inspiration Sud-Est (avec quelques discordances dans le style et l'environnement végétal réel du lac de Serre-Ponçon). En principe, la fourchette d'époque allait des années 1970 à 2000. La majeure partie du matériel utilisé était déjà en ma possession (de marques variées, soit neuf et stocké depuis parfois plus de 20 ans, soit récupérés des anciens réseaux)
- Implanter un passage à niveau **PN** fonctionnel à barrières oscillantes avec sa maison de garde barrières, à l'extrémité gauche du module **B**, là où la ligne était à voie unique ([voir lorry équipements](#))
- Simplifier la décoration de la voie, celle-ci étant directement posée sur les plateaux de bois, sans ballast en liège ou en mousse, avec juste des granulés de ballast collés autour des traverses (même technique que celle qui avait déjà été utilisée sur **premier réseau** puis sur **PRCI MINI**)
- Prévoir l'éclairage du réseau (alimentée par la tension **12V / 0V** commandée directement au niveau du **rack JAO** ou du **boîtier test & commande manuelle** par un interrupteur **éclairage de nuit** ([voir les lorries PRCM et PRCI "matériel..."](#)) éclairant des lampadaires ou l'intérieur de bâtiments, ces derniers étant équipés de caches internes en papier noir (pour remédier au problème esthétique causé par le plastique des maquettes translucide).

La prise en compte des contraintes engendrées par les faibles dimensions du réseau m'obligeait à accepter certains inconvénients ayant un impact esthétique :

- Le BV ([voir page suivante](#)) de 41cm représentait le 1/4 de la longueur totale du réseau ; il pouvait apparaître démesurément grand par rapport à la petitesse du réseau. J'assumais ce choix car je tenais à utiliser un bâtiment typique du PLM à 5 portes (certes imposant, gare de bifurcation et de correspondance oblige) flanqué, de chaque côté, par une aile tout de même limité à 2 portes).
- La partie rectiligne des quais se prolongeait par une partie en courbe (direction Barcelonnette et Veynes), obligeant à éloigner le bord du quai de la voie pour éviter que le déport des véhicules de grande longueur ne puisse le toucher ([voir page 4](#)). J'avais dû trouver un compromis entre la longueur totale des quais (irréaliste si trop courte) et la distance entre bord du quai et voie (inesthétique si trop grande). De plus, la faible largeur du quai central limitait ses possibilités d'aménagements décoratifs.
- Les entrées de tunnel étaient des modèles du commerce raccourcis en hauteur pour tenir moins de place ; cet arrangement étant possible du fait de l'absence de caténaire
- Le BV de la gare et l'abri de quai, à cheval sur les modules **B** et **C**, n'étaient pas fixés, donc facilement déposables (uniquement des connecteurs à débrancher) avant le pliage du réseau
- La hauteur des éléments de décor (faîte des toitures, sommet des arbres, montagne ...) ne devait pas dépasser 20cm par rapport au panneau où reposait la voie, pour ne pas buter contre les rails des voies fixées sur les modules **A** et **D** lorsque le réseau est replié. Cette hauteur maximale devait être réduite dans le cas où, lors du pliage, certains éléments de décor se retrouvaient face à des équipements techniques sur les modules **A** et **D** dépassant du plan de voie ([interface relais](#), moteur *Tortoise*, connecteurs divers ...) ; pour s'affranchir de ce problème, en plus du BV et du quai, d'autres éléments de décor trop hauts (ou trop lourds) étaient amovibles pour être enlevés facilement avant le pliage.
- Pour ne pas dépasser, notamment sur le devant des modules **B** et **C**, certains câblages étaient placés dans des gorges creusées dans l'épaisseur du bois ; cette précaution était inutile à l'arrière des modules où le câblages et les connecteurs étaient masqués par le relief montagneux.
- Autant que possible, les équipements techniques actifs des modules **B** et **C** ([interface A1](#), détecteurs infrarouge **ir6**, **ir7** et **ir8**, moteurs des aiguillages **A1** et **A4**, du **sémaphore** mécanique **S6** et du passage à niveau **PN** (**PNe** et **PNi**), signaux lumineux **S5**, **S131**, **S133** et **S134**, divers éclairages et bornes de raccordement...) devaient rester accessibles pour un éventuel dépannage ou remplacement ([voir lorry équipements](#)). Les éléments de décor qui les cachaient, étaient donc démontables (vissés ou enfichés, mais non collés).

Commencés en **2022**, les premiers travaux ne comportaient pas de finitions. La mise en peinture et la pose de flocage, arbres, personnages et véhicules, devait débuter plus tard. J'utilisais du matériel parfois très ancien et acquis depuis bien longtemps (les références citées pouvant être aujourd'hui erronées et/ou ne plus être commercialisées par leurs fabricants).

Jusqu'à l'abandon du réseau, les travaux avaient d'abord concerné :

- à cheval sur les modules **B** et **C**, l'habillage du fond de décor vertical par des photos imprimées par mes soins ainsi que le bâtiment voyageurs de la gare et les quais (réalisé, prêt à être collé).
- sur le module **C**, l'**HOTEL DU LAC**, l'entrée des 2 tunnels avec leurs environnements montagneux (hôtel construit et éclairé, montagne en partie réalisée avec des éléments récupérés du réseau **PRCI MINI**, décoration finale restant à faire).
- La construction, les modifications éventuelles et l'étude de l'implantation de certains éléments prévus (par exemple, montagne et entrée de tunnel sur module **B**, chalets...).

► fond de décor

Mon idée initiale était de décorer le fond vertical du réseau par une vue du lac de Serre-Ponçon avec la chapelle Saint-Michel visible. A plusieurs reprises j'avais eu l'occasion de prendre des photos sur place afin de les traiter et d'imprimer le résultat sur des feuilles à coller sur les panneaux verticaux au fond des modules **B** et **C** ([voir wagon Serre-Ponçon / wagonnet barrage et lac / par exemple la photo 2](#))

Face aux problèmes que j'avais rencontrés (difficulté d'accès pour le meilleur cadrage, météo médiocre, niveau du lac bas, horaires tardifs...), la photo la moins mauvaise aurait nécessité un travail de traitement fastidieux avec les logiciels dont je disposais (Microsoft Paint et Picture It !). Je me suis alors orienté vers une solution moins compliquée à mettre en œuvre et m'assurant le résultat souhaité.

J'avais remarqué sur la page d'accueil du site internet du **Muséoscope du lac de Serre-Ponçon** ([lien dans wagon documentation & liens / wagonnet autres doc. & liens / lorry lignes Veynes / Briançon & Chorges / Barcelonnette, Serre-Ponçon](#)), parmi les 3 photos qui défilent, celle du milieu qui correspondait à ce que je recherchais : vue panoramique du lac avec la chapelle Saint-Michel en plein milieu. Donc, le 06/01/23, j'avais appelé les services du **Muséoscope du lac de Serre-Ponçon**, en leurs expliquant mon projet de décoration sur mon réseau de trains miniatures, sachant que je souhaitais rendre visible le résultat sur internet. J'avais obtenu ainsi une autorisation orale de principe.

Cette photo, montrant le lac avec son environnement montagneux et la chapelle au premier plan, m'était apparue comme étant un excellent compromis entre sa qualité et un minimum de traitement. Pour l'adapter, les travaux (jamais terminés), avaient consisté, essentiellement, en :

- l'effacement, au-dessus de la chapelle, du texte et du logo (je prévoyais de reporter cela sur un panneau à planter sur le quai de la gare)
- la modification des proportions pour obtenir les dimensions du fond de décor de 0,15m de haut par 1,676m de long en, d'une part, déplaçant légèrement la chapelle vers le haut par rapport à son emplacement dans le lac (afin de réduire la hauteur) et, d'autre part (afin d'agrandir la longueur), ajoutant 2 extensions à droite et à gauche, en fait peu visibles car, à ces endroits-là, elles auraient été masquées par du vrai décor (rochers en liège, arbres, bâtiments divers...) ([photo non disponible](#))

► BV (bâtiment voyageurs)

J'avais opté pour un classique BV style PLM à 5 portes **FALLER** / ref 1101, à mes yeux suffisamment convenable (bien qu'il existait des modèles artisanaux d'une plus grande finesse) avec, de chaque côté, une aile assortie (**FALLER** / ref 1102). Pour limiter l'emprise de l'ensemble, j'avais raccourcis à 2 portes les ailes initialement à 3 portes. Par le passé, il avait déjà été prévu pour être installé sur le réseau **PRCI MINI** (ainsi que sur son hypothétique extension) puis sur **PRCI MAXI** qui, lui, n'aura jamais vu circuler de train avant son abandon.

Je l'avais complété par une marquise fixée au-dessus des 5 portes. Par mesure de facilité, j'avais réalisé cette marquise avec 2 verrières récupérées dans des kits de gare de Neuvy (**JOUEF** / ref 197900). Mises bout à bout, elles faisaient juste la longueur du BV (ailes non comprises). J'avais eu dans l'idée de les remplacer un jour par 2 marquises en laiton typiquement PLM que je possédais déjà (**P.N. SUD MODELISME** / ref 87106), si je m'étais décidé à les souder.

L'intérieur n'était pas aménagé. J'avais refait des caches noirs plus opaques, en masquant certaines portes où fenêtres de locaux "non éclairés". Pour l'éclairage, j'avais utilisé 3 embases avec ampoules (**JOUEF** / ref 2957) solidaires du quai. J'avais, bien sûr, inscrit **Serre-Ponçon** sur les pignons de la gare. L'ensemble était juste posé sur les quais en carton, à cheval sur les modules **B** et **C**.



BV de Serre-Ponçon, vu côté quai (01/2023)

En cas de pliage du réseau, il fallait d'abord soulever légèrement l'ensemble pour débrancher le connecteur de la LED infrarouge **ir6** ([voir ci-dessous](#)) cachée sous la marquise avant de l'enlever. Après cela, il fallait aussi débrancher le connecteur d'éclairage faisant la liaison entre les embases situées sur les 2 modules.

Dans la gare et son environnement, je devais encore installer des aménagements annexes. J'avais pensé à une horloge factice, des panneaux divers, des poteaux télégraphiques, des voyageurs assis ou debout, des véhicules ainsi que d'autres édifices (poste d'aiguillage, château d'eau, arrêt de bus, hôtel, chalets...).

Pour un meilleurs fonctionnement du JAO Système, j'avais caché sous le BV, le module électronique d'un détecteur infrarouge (**ir6**) permettant une détection supplémentaire d'occupation de la zone d'arrêt du canton **C6** en **sens 1** (trains entrant en gare en provenance de Barcelonnette) ([voir les lorries équipements, PRCI "matériel..." et PRCI "logiciel"](#)); il était actionné par la rupture du faisceau infrarouge par l'avant d'un convoi (entre une diode émettrice et une diode réceptrice implantées de part et d'autre de la voie). Ainsi, même si ses premiers essieux n'étaient pas consommateur de courant, le relais du détecteur infrarouge connectait une résistance entre les 2 rails, créant ainsi une consommation de courant permettant à la carte **JAOALIM** de détecter franchement la présence d'un convoi. Entre le BV et l'aile de gauche, j'avais découpé les murs mitoyens invisibles pour permettre l'implantation du module électronique du détecteur infrarouge (ancienne production IRDOT-2 commercialisée à l'époque par **FB SYSTEM'S**) fixé directement sur le module **B**. Les diodes infrarouges émettrice et réceptrice qui se faisaient face, étaient situées, pour l'une, cachée sous la marquise, au-dessus d'une porte donnant sur le quai, et, pour l'autre, au ras des rails, entre les 2 voies (cantons **C5** et **C6**).

Cette gare, bien trop grande pour être implanté sur le **réseau** actuellement en construction, a été cédée à Théo avec du matériel en surplus ([voir wagon Bonus / wagonnet divers bonus](#)).

► quais

L'ensemble du bâtiment voyageurs reposait sur un grand morceau de carton ondulé rigide de 7mm d'épaisseur, découpé au niveau de la jonction des modules **B** et **C**. Ces 2 plaques faisaient office de quai côté voie (canton **C6**) et, derrière, de parvis pour l'accès des voyageurs.

Côté droit (ligne de Barcelonnette), compte tenu du débordement des véhicules de grande longueur dans la courbe de faible rayon ([voir page 2](#)), l'espace entre le quai et la voie était, hélas, bien visible. Il me restait à réaliser la bordure du quai côté voie, comme pour le quai central, ainsi que les raccords avec le niveau du plateau des modules et avec le fond de décor vertical.

Concernant le quai central implanté entre les voies des cantons **C3** et **C5**, n'ayant pas trouvé suffisamment de carton de 7mm d'épaisseur, je l'avais réalisé en collant, l'une sur l'autre, 2 couches de carton moins épaisses afin de conserver l'épaisseur de 7mm. Comme pour le BV, ce quai, à cheval sur les modules **B** et **C**, était divisé en 2 parties, chacune solidaire de son module. Pour représenter les bords du quai, la couche supérieure de carton était échancrée pour y insérer des segments de bordures provenant d'un kit de bordures de trottoir (**PREISER** / ref 18200). Comme au niveau du BV, des panneaux **Serre-Ponçon** des bancs y étaient fixés.



Le quai central

Un abri était placé à cheval sur les 2 parties du quai. Bien qu'il ait existé 2 modèles pouvant s'assortir au BV type PLM (*FALLER* / ref 1109 et 1110), je n'avais pas pu les d'installer à cause de l'étroitesse du quai. J'avais donc utilisé un autre kit (*MKD* / ref 515) que j'avais arrangé à ma façon. Contrairement à la photo sur sa boîte, je ne m'étais servi que d'un seul des deux montants verticaux comprenant les bancs et je l'avais positionnée au milieu ; c'est cette partie qui était effectivement à cheval sur les 2 modules et qui servait aussi à cacher les connecteurs fixés au ras du quai (côté voie du canton **C5**) pour l'éclairage de l'abri et pour relier électriquement les 2 parties du quai.

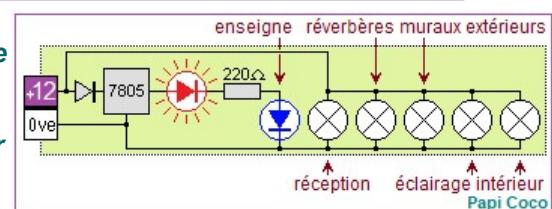
L'éclairage comportait un point central avec une ampoule type navette, pouvant figurer un tube néon (provenant d'un kit d'éclairage diffusant *JOUEF* / ref 295300), fixé juste sous le toit de l'abri (côté voie du canton **C3**) et 2 lampadaires de type moderne (marque et référence incertaines, mais pouvant être des *VIESSMANN* / ref 6464 prévus pour l'échelle N) collés directement sur chacune des deux parties du quai. Les 2 parties du quai étaient vissées sur leurs modules respectifs, mais l'abri, uniquement tenu par ses 2 piliers extrêmes (non collés) et par les 2 connecteurs électriques (cachés derrière le montant central vertical), devait être déposé avant pliage du réseau.

La gare ne comportait ni passage souterrain ni passerelle. Entre le quai du BV et le quai central j'avais donc posé un passage de voie planchéié (*MKD* / ref 521), à peu près au milieu du BV, côté module **C**. Ne dépassant pas du niveau des rails, il ne gênait pas le passage du matériel roulant. Face à ce passage, la bordure des quais était biseautée pour représenter la pente entre le quai et la voie.

► hôtel



Ci-dessus, l'**HOTEL DU LAC** vu sur table, à gauche de jour, à droite de nuit (dans le hall d'entrée, le réceptionniste, joignant le geste à la parole en écartant les bras, annonce au client soit «bienvenu !» soit «désolé, c'est complet !» (01/2023). Ci-contre, le système d'éclairage caché à l'intérieur : diode de protection contre l'inversion de polarité, régulateur 5V, LED rouge clignotante (cachée), LED bleue (standard) illuminant l'enseigne, ampoules d'éclairage intérieur et extérieur)



Sur le module **C**, cet hôtel était le seul édifice à proximité immédiate de la gare. Je l'avais obtenu en transformant une ancienne mairie (*JOUEF* ref 1010) (acquise dans les années 80 en prévision de la faire figurer sur le **premier réseau**, mais jamais installée). La transformation avait consisté en l'enlèvement du fronton avec l'horloge et le grattage de la devise républicaine en façade. Pour égayer cette bâtie, d'allure assez austère, j'avais aménagé l'intérieur du hall d'entrée en comptoir de réception avec 2 personnages (le réceptionniste et un client).

J'avais remplacé le balcon par une enseigne lumineuse. Elle était constituée d'une LED **bleue**, éclairant par transparence, l'inscription **HOTEL DU LAC**, imprimée sur du papier fin, disposée au fond d'un manchon guide lumière en carton noir, le tout inséré à l'intérieur du bâtiment. Les parois internes du manchon étaient recouvertes de papier aluminium froissé pour mieux répartir la luminosité. La LED **bleue** était alimentée par un régulateur **5V** (abaissant la tension **12V** pour diminuer l'intensité lumineuse et, dans une moindre mesure, la fréquence de clignotement) en série avec une résistance de $220\ \Omega$ et une LED clignotante (elle aussi non visible, utilisée uniquement pour obtenir la fonction clignoteur).

J'avais réalisé l'éclairage interne du bâtiment de manière classique (ou archaïque selon les esprits...) par 3 ampoules, une au plafond de la réception (micro ampoule avec fils, sans douille) et 2 pour illuminer partiellement les fenêtres (idem éclairage du BV, mais sans embase). Les fenêtres à l'arrière du bâtiment étaient masquées pour éviter un éclairage irréaliste du fond de décor. J'avais complété cette illumination par un éclairage extérieur au moyen de 2 réverbères muraux (**MKD** ref 564) fixés sur la façade. Ces éclairages étaient branchés sur un connecteur unique (**12V / 0Ve**) au fond du module **C**.

► montagnes

Il y avait 2 zones de montagne distinctes, chacune incluant les portails de tunnel de part et d'autre de la gare et du lac (en fond de décor). Lors de l'abandon du réseau **PR**, les travaux n'avaient été entrepris que sur la partie droite (module **C**), les finitions restant à faire (peinture, flocages, arbres, personnages, animaux), je n'avais effectué que :

- la repose d'un pan de rocher en liège (récupéré sur le réseau **PRCI MINI**) (*FR Fournitures-Réalisation / ref 114*) à l'aplomb du sémaphore **S6** ; il cachait le moteur *Tortoise* du signal en faisant corps avec la platine qui supportait l'ensemble moteur et signal ; il représentait une falaise escaladée et l'entrée d'une grotte (ici, clin d'œil à la spéléologie) (*à ce sujet, voir wagon Bonus / wagonnet spéléologie*)
- le positionnement, au-dessus du tunnel à voie unique, d'une reproduction de chapelle réelle située au col de Falzarego dans les Dolomites, en Italie (modèle **FALLER / ref 109234**) (elle aussi récupérée sur le réseau **PRCI MINI**) ; mais j'avais dans l'idée qu'elle ne serait sans doute pas restée à cet endroit, étant un peu trop proche de la vue de la chapelle Saint-Michel visible sur le fond de décor du réseau qui était prévue à gauche de la falaise (*voir page 3*) ; pour des raisons affectives liées à la photo ci-contre, la présence de cette chapelle sur le réseau était absolument obligatoire, si je l'avais déplacée, je l'aurais alors sans doute positionnée sur la partie montagneuse de gauche



Partie droite de la montagne, module C (02/2023) avec, de gauche à droite :
 - un alpiniste était en train de gravir la falaise mais, sur cette photo, son compagnon sensé l'assurer (pour reprendre le jargon des grimpeurs) est absent
 - l'entrée d'une grotte (en forme de faille), pour laquelle j'espérais trouver des personnages casqués (peut-être des mineurs ou des pompiers) pour représenter les spéléologues sortant de la grotte avec, pourquoi-pas, des LED CMS figurant la lueur des lampes frontales des spéléologues visibles dans le fond de la caverne
 - la chapelle Falzarego dont la présence à cet endroit n'était pas figée
La décoration restait évidemment à poursuivre : ballastage de la voie, mise en peinture des signaux, patinage des murs de pierre, plantation d'arbres...



La vraie chapelle de Falzarego (1982) devant laquelle on voit ma Maman "par hasard" lors d'un voyage organisé en Italie avec ses copines.

- la pose des entrées de tunnel (à voie unique vers Barcelonnette, à double voie vers Veynes) constituées d'éléments en polystyrène (gamme *FALLER "décorflex"* / ref mur 170805, tunnel voie unique 170830, tunnel double voie 170831, mur à arcades en rampe 170840...) ; cette solution technique présentait à la fois des avantages (légèreté, facilité de découpe, reproduction réaliste du relief en pierres de taille grises...), mais, hélas, des inconvénients (cassant, nécessitant l'emploi de colle spéciale ne dégradant pas la matière, intérieur de couleur bleu obligeant à peindre en gris les parties où elle était devenue visible, monotonie de la reproduction des alignements de pierre...). Le mur de soutènement à arcade qui précédait l'entrée de tunnel vers Veynes, s'il était bien dans la même matière, il avait le (léger) inconvénient de n'être pas tout à fait de même teinte que les portails des tunnels.

Avant la disparition du réseau **PR**, une grande partie des rochers en liège a été démontée en vue d'une éventuelle réutilisation sur le nouveau **u réseau** (*voir wagon u réseau*)

► autres édifices

En l'absence de village à proximité immédiate de la gare, les principaux autres bâtiments construits et prévus, mais jamais mis en place, étaient :

- un charmant chalet que j'avais assimilé à une villégiature de vacances (*VOLLMER* / ref 3703) ; lui aussi a eu la vie dure car je l'avais d'abord monté sur mon **premier réseau**, puis sur **PRCI MINI**
- une étable (incluse dans l'ensemble *MKD* / ref 667 comprenant aussi 2 petits bâtiments annexes également récupérée lors du démontage du **premier réseau**. J'avais prévu de l'accompagner d'un troupeau de vaches (*PREISER* / ref 10044, 10155 ou 14155)
- un petit moulin à vent, pas forcément en accord avec le reste du décor, mais avec une forte valeur affective car il s'agit de l'exemplaire personnel d'une série de pièces construites par mon Papa, principalement à partir de bouchons de champagne, destinées à être vendues, au profit d'œuvres caritatives, lors des kermesses du village.

Le chalet et l'étable auraient certainement été installés sur la partie gauche du réseau (zone de montagne se terminant par l'entrée de tunnel après le passage à niveau). Le "moulin de Papa", quant à lui, dans mes dernières prévisions, j'avais prévu de l'installer à droite, à la place de la "chapelle de Maman", qui, elle aurait migré aussi à gauche dans un endroit qui restait à définir.

J'avais aussi envisagé de replacer à gauche un autre ancien chalet (chalet « canadien » *JOUEF* / ref 1990) qui n'avait été installé que sur mon **premier réseau**, mais j'avais des doutes sur la place restante après avoir positionné les 3 édifices évoqués précédemment. J'aurais pu aussi disséminer quelques petites constructions (cabanon, appentis, abri d'alpage...), sans oublier l'environnement naturel (rochers, sapins...).

En ce qui concerne l'environnement ferroviaire, au plus près de la gare, j'avais aussi pensé à un petit poste d'aiguillage à l'aplomb de la potence de signaux et à un château d'eau. Maintenant, parmi tous ces éléments que je viens de citer, très peu pourront être réinstallés sur le nouveau **u réseau** en cours de construction ; toutefois il faudra absolument que j'arrive à y recaser la "chapelle de Maman" et le "moulin de Papa" et cela, dans l'environnement de la falaise d'escalade et la grotte, mais il va être difficile d'en faire plus (*voir le wagon u réseau*).



Le chalet, l'étable et le moulin

► généralités

La grande majorité du matériel roulant ayant circulé sur le réseau **PR** (et les réseaux antérieurs), devrait disparaître, d'une manière ou d'une autre. Ce matériel est tout de même présenté dans un **tableau** ([voir page 16 et suivantes](#)) dans son état au 18/02/23 (c'est-à-dire aux derniers temps d'existence de **PR**). Après certains remue-ménages, il est aujourd'hui devenu obsolète. Toutefois, quelques matériels sont conservés pour former des rames réduites à une seule caisse (voire à 2 caisses très courtes) pour circuler sur le nouveau réseau actuellement en chantier ([voir wagonnet](#) **u réseau / lorry matériel roulant**).

Je précise tout de suite qu'il n'y avait aucun modèle haut de gamme ou rarissime. Je présente ce **tableau** (créé à l'origine avec Microsoft Excel) dans une version simplifiée (avec colonage réduit pour tenir en largeur de page) qui ne comportait ni date, ni lieux ni prix d'achat ; il n'y figurait que :

- une numérotation (simple repérage des lignes composant le **tableau**)
- la distinction entre engin moteur et matériel remorqué, avec indication du nombre de caisses, parfois dans 2 collones et/ou en lignes dédoublées pour des références incluant engin moteur et matériel remorqué (par exemple, pour des autorails)
- la marque (classement par ordre alphabétique) et numéro de référence du fabricant (sous réserve d'erreur, notamment pour du matériel ayant eu de nombreuses évolution ou variantes de décoration)
- la disposition des organes de roulement pour les locomotives (par exemple BB, CC, 141, 230...) et pour le matériel remorqué (à 2 ou 3 essieux ou à bogies)
- une désignation avec quelques descriptions et précisions sur l'état subjectif (pouvant être erronées)
- la localisation du rangement (repérage des valises et cartons) (pouvant aussi être erronée)

Tout le matériel était évidemment à l'échelle HO (système 2 rails courant continu). A quelques exceptions près, il s'agissait de matériel de type français, ayant circulé (ou qui aurait pu circuler...) dans la région Sud-Est, acheté neuf et tout monté et entre **1978** et **2018** (plus d'achat de matériel roulant depuis 02/2018) au cours de mes déplacements chez divers commerçants dans toute la France. Quelques rares références avaient été acquises en kit ou d'occasion lors de bourses ou par petites annonces. Inversement, dans les années 80, il m'était arrivé une fois de revendre par petite annonce du matériel qui ne me plaisait plus (comme la CC 70000 et le C 61000 Jouef ou la BB63000 Au Pullman) ; toutefois, aujourd'hui, je me demande si c'était une bonne décision...

En plus des magasins de jouets (généralistes ou spécialisés dans le train miniature) j'avais déniché diverses boutiques, à priori sans rapport avec le train miniature (supermarchés, arts ménagers, maroquinerie, puériculture, bazars, marchand de vélo...), mais tenues certainement par des passionnés en la matière et qui proposaient un rayon modélisme ferroviaire digne de ce nom, vendant parfois qu'une seule marque, et pas forcément Jouef. J'avais aussi visité des artisans ou acheté par correspondance, mais jamais en ligne par internet, préférant le contact en magasin avec la possibilité d'essayer le matériel. Parmi les villes dans lesquelles j'avais fait des achats, je peux citer (liste alphabétique non exhaustive) Agde, Aix-en-Provence, Andorre, Avignon, Bagnols-sur-Cèze, Bessan, Bollène, Bourges, Draguignan, Genève, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Narbonne, Nice, Orange, Paris, Perpignan, Pierrelatte, Pontoise, Pont-Saint-Esprit, Salon-de-Provence, Toulouse... Hélas, aujourd'hui, dans la majorité de ces villes, les magasins ont fermé ou ont changé d'activité ([voir wagon la passion des trains / wagonnet petite enfance](#)) et les grandes enseignes du jouets ne proposent plus que de simples coffrets de trains très simplistes, sans grand intérêt pour les modélistes. Par contre les quelques magasins spécialisés dans le modélisme naval, aérien ou automobile, même s'ils n'ont pas de rayon train, présentent, à mon avis, un réel intérêt pour se procurer de la matière première nécessaire à tout modéliste (laiton, plastique, peinture, colle, outillage...).

Malgré quelques achats relativement récents (autorails FNC R37 et ALN Rivarossi, draisine **REE**, locotracteur **EPM** et, le tout dernier, autorail panoramique **Mistral**), la majorité du parc est ancienne à tous points de vue : acquise au début de ma « carrière » de modéliste (surtout entre **1978** et **2005**) à l'époque de la construction de mon **premier réseau** et de **PRCI MINI**, et ne contenant pas de matériel réel récent (par exemple, pas de BB75000 ou 60000, ni AGC ou X73500...).

De l'époque du **premier réseau** jusqu'à celle de **PRCI MAXI**, l'idée était de composer des convois de 1,50m maximum (typiquement locomotive + 4 voitures voyageurs ou 6 à 9 wagons de fret) et jusqu'à 9 ou 10 convois présents simultanément sur le réseau. Après la disparitions de ces « grands » réseaux et l'avènement du « petit » réseau **PR**, la longueur maximum des convois était ramenée à 1,20m sur la ligne principale (typiquement, locomotive + 3 voitures voyageurs ou 5 à 7 wagons marchandises) et 0,50 à 0,70m pour la ligne secondaire (autorail à 1 ou 2 éléments).

Ce **tableau** avait été mis à jour après un test de roulage du matériel sur le réseau **PR** en commande manuelle **PRCM**. Pour vérifier le fonctionnement des engins moteurs et le franchissement des aiguillages, j'avais d'abord fait circuler les locomotives haut le pied, avant de leurs atteler un convoi de composition typique. D'ailleurs, à ce moment-là, certains matériels anciens acquis à l'époque du **premier réseau**, ou même plus récemment, n'avait encore jamais eu l'occasion de circuler sur **PR**... Les principaux problèmes constatés étaient les suivants :

- déraillements au franchissement des aiguillages :
 - **A1** non motorisé, talonable non renversable ; toutefois, le problème était nettement diminué en en supprimant la corde à piano qui maintenait la direction du canton **C5** mais j'avais préféré carément le motoriser pour qu'il reste franchissable en **sens 0** en créant l'**interface A1** (*voir lorry équipement*)
 - **A2** et **A3** pris en pointe et dans ses 2 directions ; le problème était rédhibitoire pour certains matériels et pouvait être lié à la conception des essieux ou des attelages ou à la conception même de l'aiguillage *Roco* avec sa pointe de coeur métallique.
- non démarrage d'engin moteur (problème de charbon, de transmission ou de mauvais contact), bruit anormalement élevé ou déplacement sacadé

En fonction des résultats de ces tests, j'avais limité drastiquement et arbitrairement le volume total du matériel à celui pouvant être contenu dans 3 **valises** et 16 **cartons**, répartis de la manière suivante :

- le matériel d'utilisation courante, en bon état de marche et d'esthétique, circulant sans problème et permettant de former des convois réalistes → il était rangé dans 3 **valises** en bois (fabrication « maison », appelées **valise tout court** dans tout ce qui suit) permettant de s'affranchir des laborieuses et délicates manipulations d'extraction et de remise en place dans les boîtes d'origine, chacune comportant 2 compartiments (le tout étant repéré n°**1** à **6**) ; les boîtes d'origine, quant à elles, étaient rangées vides (mais avec les sachets de superdétailage encore non montés) dans des **cartons** qui étaient, en fait, d'anciennes boîtes de couches-bébé datant des années 80 (appelées **carton tout court** dans tout ce qui suit) et qui, à mon avis, présentaient un bon compromis entre volume utile et facilité du rangement, toutefois, leur poignée en plastique (quand elle était encore présente) pouvait casser à tout moment et il fallait être prudent, surtout dans la manipulation de ceux qui contenaient des boîtes pleines (*voir ci-dessous*) ; ces **cartons**, repérés n°**3**, **5**, **6**, **7**, **8**, **11**, et **12** étaient stockés à proximité du réseau **PR**
- le matériel répondant aux mêmes critères que ci-dessus mais ne pouvant pas être contenu dans les 3 **valises**, soit à cause de la longueur maximum des convois ramené à 1,20m (pour tenir dans les cantons du réseau **PR**), soit parce que j'avais fini par le juger superflu → il était rangé, dans leurs boîtes d'origine dans les **cartons** repérés n°**2** et **16**
- le matériel répondant aux mêmes critères que ci-dessus, mais dont la boîte d'origine était trop grande pour rentrer dans un **carton** (tel que décrit ci-dessus) → il était rangé dans un simple **carton de déménageur** repéré n°**14** et, pour compléter la place vide restante, y étaient rangés aussi plusieurs boîtes vides sans affectations ainsi que 2 boîtes de pièces détachées diverses
- le matériel au roulage défectueux ou ne répondant plus, à mes yeux, aux critères d'esthétique, de détaillage et de réalisme d'aujourd'hui (roues en métal blanc, reproduction simpliste, abimé, non à l'échelle, doublon car ayant acquis un modèle plus récent) majoritairement ancien de marque *Jouef*, *Lima* ou *Hornby*, s'apparentant plus au domaine du jouet que du modélisme (pouvant cependant convenir à un débutant) et étant en attente de décision (don, vente, déchèterie) → il était rangé dans les boîtes d'origine dans les **cartons** repérés n°**1**, **9**, **10** et **13**
- le matériel moteur en panne, mais de bonne qualité de reproduction et/ou présentant une certaine valeur affective, pouvant peut-être un jour être dépanné → il était rangé dans le **carton** repéré n°**15**

Pour optimiser les volumes, du matériel de différentes catégories pouvaient se retrouver mélangés, c'était le cas du **carton** repérés n° **15** et du **carton de déménageur** n° **14**.

Malgré tout, certains matériels cumulant des problèmes (en panne, mauvaise tenue de voie, abimé, trop ancien, superflu, reproduction simpliste, valeur marchande sans grand intérêt...) avaient directement été jetés en déchèterie (absents du fichier). Il s'agissait, par exemple, des locomotives « Belphégor » (CC 80000) et « sous-marin » (CC 65000) de *Carpena & Goupille*, des 2 RGP de *Lima* (TEE et orange / gris), la majorité des voitures *France Train*... Quant au **carton n°4**, il n'était plus utilisé.

► rangement

Les 3 **valises** étaient fabriquées avec du contreplaqué de 4mm, des tasseaux 10 x 40mm, des fermoirs, des poignées, des roulettes et du capitonnage intérieur de protection en mousse.

Les 2 grandes **valises** (les plus anciennes) comportaient chacune 2 compartiments numérotés **1** et **2** pour la **1^{ère}** et **3** et **4** pour la **2^{ème}**. Chacun des compartiments était divisé en 5 casiers dans le sens de la longueur, pour ranger en tout 20 convois de 1,24m de longueur (suffisant pour

PR). De dimensions 1,280 x 0,380 x 0,145m (hors tout), chacune pesait environ 19kg (pleines) et était équipée de 2 poignées sur les côtés pour faciliter leur manutention à 2 personnes. Des roulettes aux 4 coins permettaient de les glisser sous un lit dégageant une hauteur de 15cm. Bien qu'ayant une capacité et des dimensions extérieures identiques, ces 2 **valises** présentaient quelques différences de fabrication (position des poignées, nombre, position et mise en œuvre différente des fermoirs, conception des séparations entre casiers...) ainsi que des anachronismes du fait qu'elles avaient été récemment raccourcies pour être moins lourdes, plus petites et adaptées à la longueur maximale des convois pouvant circuler sur le réseau **PR** (environ 1,20m, donc plus courte que sur **premier réseau** et **PRCI MAXI**).

La 3^{ème} **valise**, plus petite (2 compartiments n° **5** et **6** avec, chacun, 7 casiers de 0,80m de long) était plutôt dédiée à des convois courts ou à ceux qui étaient le plus couramment utilisés (répartis sur 2 casiers pour les plus longs). Ses dimensions (hors tout) étaient 0,84 x 0,52 x 0,10m pour un poids d'environ 15kg (pleine). Sa longueur et sa largeur avaient été déterminées de manière que la **valise** puisse être posée par-dessus le module **A** ou **D** du réseau **PR** en exploitation ou bien rangée contre le réseau **PR** replié (*voir le lorry infrastructure*).

Ces 3 **valises** (tout comme celle constituant le réseau **PR** replié) étaient lourdes et la répartition de leur poids n'était pas forcément équilibré (par exemple, plus lourdes du côté où étaient rangés les engins moteur, en général à droite en regardant les numéros des compartiments dans le bon sens). Avant de les manutentionner, il convenait d'appréhender les mesures à prendre pour éviter un mal au dos.

Ces 3 **valises** devaient impérativement rester soit à plat avec les roulettes vers le sol (en particulier si on voulait les ouvrir), soit verticales avec la charnière vers le sol. Il ne fallait jamais les retourner à l'envers, avec le grand côté comportant la poignée centrale vers le sol ou debout, leur petit côté posé au sol car il y avait risque de détérioration du matériel à l'intérieur. Le matériel à l'intérieur devait toujours reposer sur ses roues ou sur ses côtés, mais jamais sur le toit ou sur les extrémités.



Ci-dessus, les valises 1 / 2 et 3 / 4 (total 24,8m linéaire) ; ci-dessous la valise 5 / 6 (total 11,2m linéaire) (11/05/22)



Papi Coco

D'une manière générale, ces 3 **valises** ne devaient jamais subir de choc brutaux qui auraient pu, par exemple, endommager des attelages ou des tampons. Avant de déverrouiller les fermoirs pour ouvrir une **valise**, il fallait veiller à bien la positionner à plat avec les roulettes vers le sol et, avant de la refermer, il convenait de vérifier que le matériel était rangé correctement avec ses roues dirigées vers la charnière et que rien ne risquait de gêner la fermeture (quelque chose qui dépassait pouvait être cassé...). Avant de redresser une **valise**, il fallait s'assurer du verrouillage correct de tous les fermoirs en position de fermeture.

La capacité linéaire totale de rangement de ces 3 **valises** était de 36m de matériel roulant (soit environ 40 convois de longueurs différentes). Autant que possible, dans chaque casier était rangée une composition complète. Toutefois, pour optimiser la place disponible, certaines compositions étaient réparties dans plusieurs casiers ou des matériels isolés servaient de « bouche-trou ».



Photo des 2 valises anciennes, compartiments 1 à 4 présentés ouverts avec le contenu des 20 casiers (11/05/22)

▼ suite

Ci-contre, photo de la petite valise, compartiments 5 et 6 présentés ouverts et montrant le contenu des 14 casiers (dans le compartiment 5, l'emplacement vide à gauche de la remorque d'autorail à toit jaune, la loco vapeur 040 TA Jouef est absente car, au moment de la prise de vue, elle était rangée dans la vitrine de la chambre du train (10/05/22)

Tel qu'il était présenté dans les photos des valises et dans le tableau ([voir page 16 et suivantes](#)), ce rangement (et son repérage) pouvait ne plus être à jour à cause de changement de localisation du matériel ou des boîtes, de changement du choix d'utilisation, de la défectuosité ou de la suppression de certains matériels. De plus, du matériel en cours d'utilisation pouvait ne plus se trouver dans son emplacement habituel car placé temporairement ailleurs ou simplement être resté sur le réseau **PR**.

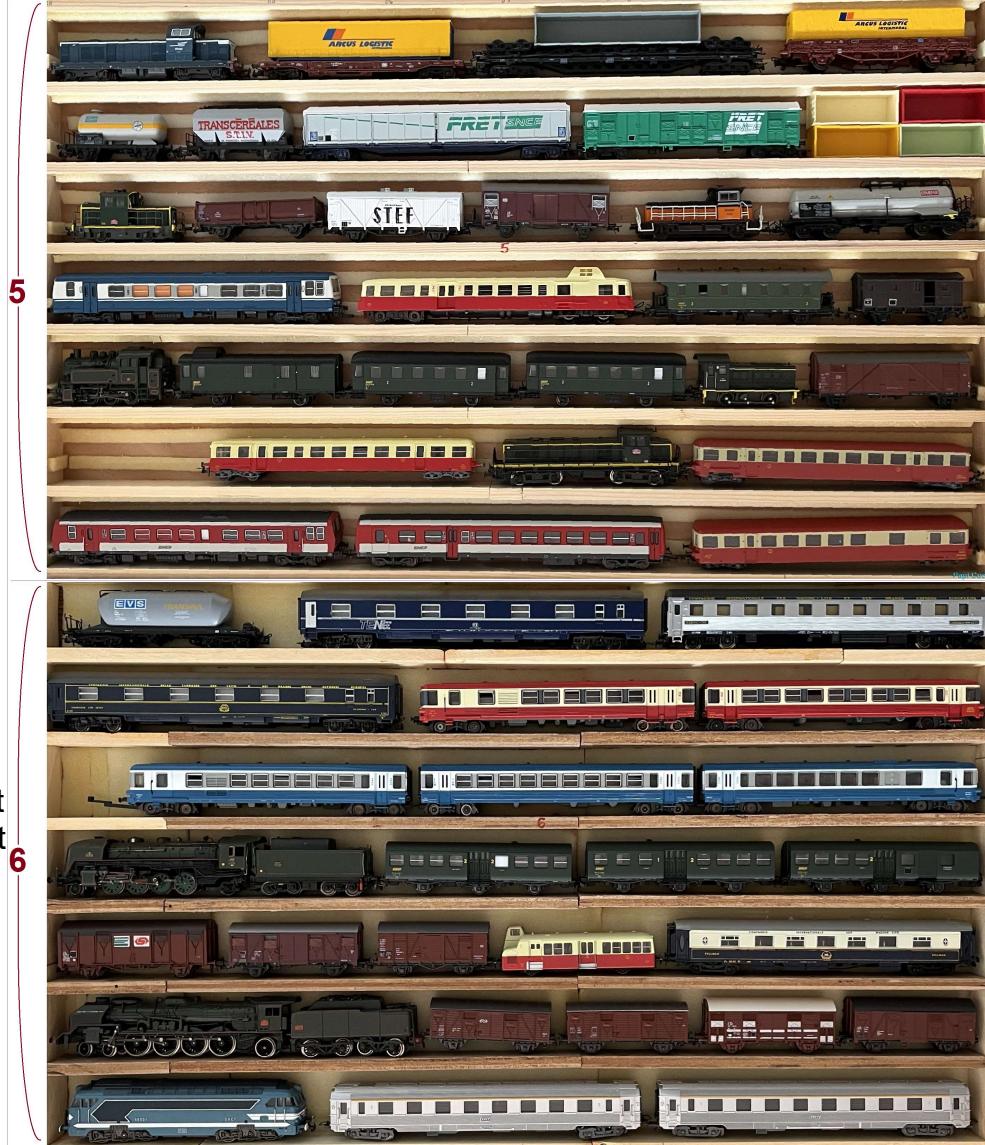
► composition de convois

Dans ce domaine, la problématique était principalement la refonte de la composition des

rames voyageurs tractées par une locomotive, du fait de la diminution de 4 voitures (prévue à l'origine sur le **premier réseaux** et **PRCI MAXI**) à 3 voitures (maximum possible sur **PR**). Donc, la question critique était « quelle voiture devait être enlevée de la rame ». Cette question était moins importante pour les trains de marchandises et était quasiment inexistante pour les autorails (leur composition réaliste pouvant se contenter de 4 éléments). Il résultait de cette situation kafkaïenne que les convois ainsi formés n'étaient que des simulacres minimalistes, très éloignées de la réalité et parfois improbables pour circuler sur la ligne Veynes / Briançon et même dans la région Sud-Est. Le réalisme était aussi dégradé par les faibles rayons de courbure de la voie.

Une autre donnée majeure était à prendre en compte pour faire circuler les convois en pilotage **PRCI**. Il s'agissait du **graphitage des essieux** du matériel remorqué ne comportant pas d'éclairage. Cela consistait à appliquer une peinture spéciale à base de graphite pour créer une résistance électrique entre les 2 roues d'un essieu (entre $1\text{K}\Omega$ et $10\text{K}\Omega$), provoquant ainsi une faible consommation de courant détectable par les capteurs des cartes **JAOALIM**. En effet, pour un fonctionnement correct du JAO Système, la présence de tout convoi présent sur la voie devait être détectée en permanence et intégralement, c'est à dire, aussi bien la tête du convoi (en général un engin moteur, donc forcément consommateur de courant), que sa queue (matériel équipé d'un éclairage ou d'essieux graphités), ainsi que les véhicules intermédiaires. Il fallait éviter la non détection d'un convoi (transitoirement à cheval sur 2 cantons) sur la zone d'arrêt (seulement 33cm sur **PR**) du canton quitté, sa queue étant encore détectée sur sa zone normale. Donc, certains convois présentés ([voir pages suivantes](#)) n'ayant pas tous leurs véhicules consommateurs de courant ne pouvaient circuler sur **PR** qu'en pilotage manuel **PRCM**.

J'avais réalisé une série de montage photographiques à partir de photos prises de l'intérieur des **valises** ([voir ci-dessus et page précédente](#)) proposant 24 convois ([voir pages suivantes](#)). La légende de chacun comportait d'abord un commentaire « poétique » relatif aux trains, majoritairement, imaginaires suivi de précisions sur le matériel miniature utilisé (considérations d'ordre historique, ou technico-commercial).



vapeurs



Simulacre du prestigieux rapide Paris / Nice Le Mistral à l'époque où il était remorqué par une locomotive à vapeur 241P de Marseille à Avignon (dans cette gare, au début des années 60, j'avais pu assister au changement de machine (voir wagon [la passion des trains](#) / wagonnet petite enfance) ; mais, ici, cela pouvait représenter un train de luxe international comme un Marseille / Venise ou, dans une époque plus actuelle, un train spécial composé de matériel préservé.

La locomotive était 1^{er} modèle de 241P produit par Jouef (marque d'origine française, reprise, temporairement, par l'italienne Rivarossi, puis par le groupe anglais Hornby, l'usine historique de Champagnole dans le Jura ayant fermée, la production étant maintenant asiatique) commercialisé, après super-détaillage, par le magasin lyonnais Model-Train n'existant plus aujourd'hui) ; la voiture Pullman, de marque France Train (artisan français disparu) reproduisait une voiture rendue apte à circuler à 160km/h ; les 2 voitures inox 1^{ère} classe étaient d'anciennes Jouef sans aménagement intérieur, cette lacune aurait pu être corrigée par l'ajout de cet équipement ainsi que des voyageurs assis, à compléter par le chauffeur et le mécanicien dans la cabine de la locomotive (personnages stockés en attente).



Ce Marseille / Briançon de l'époque vapeur était exceptionnel car les Pacific n'avaient jamais parcouru cette ligne. La locomotive était la 231K Jouef ; les voitures étaient des OCEM France Train (avec voiture buffet au centre)



Juste avant la disparition de la traction vapeur sur les trains commerciaux, il était possible de voir une 141R mazoutière avec des voitures « 3 pattes » monter jusqu'à Briançon en remplacement d'un autorail omnibus Veynes / Briançon.

La 141R est le modèle Jouef Club (modèle super-détaillé à l'époque et vendu sur commande) ; la rame de voiture à 3 essieux ex. PLM modernisés est issue d'un set de marque belge L.S. Models ; la 4^{ème} voiture du set (1^{ère} classe) est absente ici car, à mon avis, la proportion de place en 1^{ère} et 2^{ème} classe n'aurait pas été réaliste, elle est donc utilisée dans une autre composition.



Le train touristique à vapeur du TVU circulait sur la ligne Serre-Ponçon / Barcelonnette, en double traction avec une locomotive diésel pour palier à une défaillance de la locomotive à vapeur et pour repartir en sens inverse de la gare de Serre-Ponçon (les manœuvres de remise en tête n'y étant pas possible) et retourner au Lauzet-Ubaye où se trouvait le dépôt du TVU.

La locomotive à vapeur est une 030T (marque Roco) d'origine germanique « francisée » ; le fourgon et les 2 « boîtes à tonnerre » à plates-formes fermées (origine germanique) provenaient d'un set Sachsenmodelle (marque allemande) ; le locotracteur à 2 essieux est la reproduction d'un antique engin à bielles DE 20.002 (marque Lima) ; comme pour les autorails du Savoie-Riviéra (voir page 15), la double motorisation fonctionnait.

diésels



Cette composition, s'apparentant au célèbre Catalan Talgo (Trans Europ Express Genève / Barcelone), pouvait assurer un TEE Milan / Barcelone mais ; dans ce cas, je n'avais pas trouvé de nom à substituer à Catalan, pouvant bien sonner avec Talgo...

La locomotive est une BB 67420 de marque Jouef (modèle à 2 moteurs) mais pouvait être remplacée par des modèles d'autres marques ; la rame Talgo est de marque espagnole Ibertrén ; la rame (commercialisée en boîte de 8 éléments : 5 voitures normales, 1 restaurant et 2 fourgons d'extrémité), avait été raccourcie à 7 éléments pour tenir compte de la longueur maximale autorisée sur PR.



Ici, c'était plutôt un simulacre du Train Bleu, pouvant représenter un luxueux train de nuit international, composé exclusivement de wagons-lits, comme un Bordeaux / Venise ; au centre de la rame, une voiture inox « P » dans laquelle j'avais voyagé « aux frais de la Princesse » en 1^{ère} classe sur un trajet Paris / Avignon (voir wagon [la passion des trains](#) / wagonnet grande enfance).

Le Diesel A1A A1A 68000 était l'ancien modèle Fleischmann (marque allemande) en livrée d'origine, les voitures lits étaient toutes des Rivarossi ; ce convoi ne pouvait pas circuler, tel quel, en commande PRCI car les voitures Rivarossi n'étaient pas (encore) équipés d'éclairage ou d'essieux graphités (opération semblant difficile à réaliser sur les essieux de cette marque) et n'étaient donc pas détectables (voir page précédente)



Ce Train Auto-Couchettes périodique Narbonne / Milan était remorqué depuis son arrêt à la gare TAC d'Avignon-Fontcouverte, et jusqu'à Oulx, par une locomotive diesel de type BB 66000 via Cavaillon et Pertuis.

Parmi les modèles Jouef de BB 66000, celui-ci était vendu dans un set comprenant un fourgon chaudière (non utilisé ici) ; le wagon-lits et le porte-autos sont aussi de marque Jouef ; la voiture couchette UIC mixte 1^{ère} / 2^{ème} classe est de marque Roco (nota : boîte d'origine égarée) ; le porte-auto devait être équipé d'automobiles (stockées, comme les personnages, dans la vitrine de la « chambre du train »).



Ce train était une solution de facilité : il s'agissait simplement du « vrai » TEE Ligure Avignon / Milan (rame tractée italienne), détourné par les Alpes à cause de travaux de voie sur la ligne de la côte d'Azur et tracté exceptionnellement sur le parcours français par une locomotive diesel italienne D345 (interopérabilité oblige... !). La locomotive était de marque Roco ; les voitures voyageurs étaient des Rivarossi, avec les mêmes restrictions de circulation que celles imposées par les wagons-lits de la marque (voir ci-dessus)



Cet autre TEE était entièrement composé de matériel français reprenant, dans la journée, le même itinéraire que le train de nuit Bordeaux / Venise, mais limité à Milan.

La composition miniature était, elle aussi, entièrement de marque française (Jouef) : locomotive diesel CC 72000 (2^{ème} génération) et voitures « Grand Confort » (avec aménagements intérieurs et voyageurs) comportant le wagon restaurant mais pas le fourgon générateur.



Ce classique train Corail Marseille / Briançon avait quelques particularités : la locomotive était une caisse de BB 67407 Jouef, montée sur un châssis de BB 7200 Roco et vendu par un magasin marseillais qui n'existe plus aujourd'hui ; les voitures, en livrée Corail d'origine, étaient les premières productions de Roco raccourcis, néanmoins l'allure des voitures étaient très honorable et cela d'autant plus qu'elles étaient équipées d'aménagements intérieurs réalistes, complétés par mes soins avec des voyageurs ; la logique aurait voulu que cette rame soit composée de 2 voitures de 2^{ème} classe et d'une de 1^{ère} classe mais la voiture mixte 2^{ème} classe / fourgon, qui aurait pourtant bien convenu ici, n'avait pas été équipée de voyageurs et je l'avais donc remplacée par une de 1^{ère} classe à compartiment de type Voiture Standard Européen (au centre sur la photo ci-dessus), les 2 autres étant à couloir central.



Rame corail réversible TER Rhône-Alpes dans une ancienne livrée (aujourd'hui remplacée par celle de la région Auvergne Rhône Alpes) dont la voiture pilote est de 1^{ère} génération ; ce matériel n'avait, à ma connaissance, été utilisé ni dans le Val de Durance, ni, plus généralement, en pousse par locomotive diésel ; mais mon imagination vagabondant, je le voyais bien utilisé sur des liaisons Romans / Valence / Livron / Veynes / Briançon.

Le set de 3 voitures et la locomotive (BB 67300 en livrée « multiservice ») sont de marque Lima (elle aussi marque italienne passée sous le giron d'Hornby) ; contrairement à une certaine logique, sur le réseau PR, le comportement de ce convoi était meilleurs machine en pousse que machine en tête (déraillements constatés sur les aiguillages, machine en tête...)



Comme dans la réalité, des segments RIO PACA avaient été utilisés pour des TER Marseille / Briançon, poussés ou tirés par une locomotive diesel.

La locomotive est une vénérable BB 67407 Jouef (qui, à mon avis, a plutôt bien vieilli) et la rame une production d'origine Lima (par la suite, ce genre de produit typiquement français était ressorti au sein du groupe Hornby plutôt sous la marque Jouef) ; cette composition restait à essayer avec machine en pousse.

autorails



Dans ce remplacement d'autorail omnibus Veynes / Briançon, avec seulement la motrice indisponible, une locomotive diesel BB 63000 avait été appelée à la rescousse pour tracter les remorques d'autorail normalement affectées à cette circulation.

On retrouvait une BB 63000 Roco (modèle en livrée classique) avec des remorques d'autorail de 2 modèles différents (« petit fourgon » et « grand fourgon ») de production AS (marque française disparue).



Cet Intercité bi-tranche était composé de 2 RGP 1 (motrice avec un seul moteur + remorque) en UM ; l'une en livrée rouge (ex. TEE) assurant une relation directe Avignon / Turin, l'autre, en livrée verte d'origine, étant un express Marseille / Modane ; toutes les deux étaient en version non modernisée permettant l'intercirculation entre les 4 voitures ; les 2 tranches étaient accouplées / désaccouplés à Pertuis et à Oulx.

C'étaient des modèles Roco de 1^{ère} génération (marque autrichienne) ; l'ensemble était à la limite de la longueur maximale des convois acceptable sur le réseau PR ; la circulation sur la ligne de Barcelonnette leur était interdite à cause des faibles rayons de courbure de la voie et de leurs tampons proéminents ; en UM, la consommation de courant était relativement importante à cause de l'éclairage, à cette époque, encore réalisé avec des ampoules.



Le couplage d'autorails de l'express Savoie-Riviéra rappelait le Cévenol ou l'Alpes-Azur, mais avec un parcours imaginaire situé plus à l'Est que ce dernier) ; cette relation touristique Nice / Genève (tracée par Marseille, Briançon, les tunnels du Montgenèvre et du Fréjus) rebroussait à Saint Pierre d'Albigny (pour passer à Albertville et Annecy via la ligne Ugine / Annecy en service !) et à Annemasse (pour rejoindre Genève via les tunnels du Léman Express !) Le X4200 panoramique n'était évidemment plus le vénérable modèle de Jouef mais le superbe modèle récent de Mistral (marque belge), il aurait gagné à être équipé de beaucoup plus de voyageurs assis que ceux qui étaient installés par le fabricant ; le X2800, ainsi que sa remorque à toit rouge, composent un set de marque Roco. L'ensemble avait fière allure et fonctionnait de manière convenable bien que les 2 engins moteurs possédaient des caractéristiques dynamiques assez différentes (tension de démarrage, courbe de vitesse en fonction de la tension).



De ces 2 autorails en UM de la même famille s'accouplant à Veynes, à gauche, l'EAD était en provenance de Valence et terminait à Briançon et, à droite, l'EAT en provenance de Marseille et continuait jusqu'à Modane uniquement en été et lors des pointes de trafic hivernal.

Tous les deux de marque Jouef mais, alors que l'EAD (1^{ère} génération) était vendu en 2 références séparés (en réalité la motrice et la remorque sont indissociables), l'EAT était vendu logiquement en set comprenant les 3 éléments (motrice, remorque centrale, fausse motrice) ; le système permettant l'accouplement des deux autorails était assez compliqué car il nécessitait de les retourner sur le toit et de démonter un essieu ; cette UM atteignait la longueur maximale possible d'un convoi (la tête arrêté au pied du signal S131 ou S133, la queue était encore à l'intérieur du tunnel de la Durance mais, surtout, était à proximité immédiate de la coupure de séparation avec le canton précédent (C2 ou C4), donc un essai de cette composition en pilotage PRCI restait à effectuer (probablement avec, à la clé, des réglages pointus du ralenti et de la décélération) pour valider ou pas ce mode de pilotage avec cette longue composition.



Dans cette composition emblématique d'autorail Grenoble / Briançon, l'X2800 modernisé « bleu Massif Central » de marque Roco (1^{ère} génération) était logiquement accompagné de 2 remorques XR6000 de marque Lima, l'une acquise seule, mais l'autre faisant partie d'un set avec l'autorail X92203 à l'éphémère livrée TLR très originale (ce dernier hors d'usage ayant été jeté) ; la problématique de cette composition était l'attelage autorail / remorque (les remorques et autorails Lima de l'époque possédaient un attelage spécifique) avec comme conséquence un espace correct entre les remorques, mais trop important et peu esthétique avec l'autorail Roco (non visible sur la photo).



A l'image de la ligne Nice / Coni, la ligne Veynes / Briançon et son antenne Serre-Ponçon / Barcelonnette pouvaient épisodiquement être parcourues par des autorails italien du type ALn 668 ; c'était souvent des marches spéciales, notamment en hiver, pour acheminer, via le tunnel du Montgenèvre, des skieurs italiens vers les stations proche des gares de Briançon, L'Argentière la Bessée, Mont-Dauphin Guillestre, Embrun, Barcelonnette ou Gap ; ces autorails présentaient la particularité d'avoir des extrémités avec une intercirculation possible lorsque plusieurs éléments étaient accouplés, cette intercirculation pouvant être occultée sur les extrémité non accouplée (comme sur les remorques pilotes des RGP non modernisés).

L'UM de 2 autorails était en fait un set de marque Rivarossi comprenant un autorail effectivement moteur associé à un 2^{ème} non motorisé ; l'attelage non standard entre les 2 éléments était peu pratique ; en cas d'utilisation de l'élément moteur en solo, comme dans la réalité, le soufflet d'intercirculation pouvait être enlevé et masqué par des panneaux rabattables.



Ce petit autorail (sorte de « mini Picasso ») était lui aussi utilisé par le train touristique TVU qui le faisait circuler les jours de très faible affluence entre Serre-Ponçon et Barcelonnette

Il était produit par R37 (marque française). Etant donné la finesse de reproduction de ses roues et la problématique du cœur de l'aiguillage A3, il y déraillait parfois quand il était en position déviée, il fallait donc l'utiliser de préférence avec A3 en voie directe (itinéraire cantons C6 ↔ C8).



Cette draisine circulait pour l'entretien des voies, mais aussi pour les besoins du train touristique TVU. La draisine de marque française REE, pouvait être complétée par le wagonnet de chantier (conservé) fourni avec la draisine d'origine Jouef (jetée) en adaptant l'attelage.

Marchandises



Ce train de marchandises (désolé, mais je trouvais l'emploi du mot « fret » moins plaisant, ça me raclait la gorge et me faisait penser plutôt au transport aérien... !) était un trafic inter triage entre Miramas et Orbassano, rebroussant à Cavaillon comme le trafic Fos / Saint-Auban.

La locomotive BB 63000 de marque Roco était ici un modèle en livrée dite « Arzens » ; les wagons sont des Roco, sauf le trémie Alusuisse (marque autrichienne Liliput) et le trémie Transcéréales (Jouef).



Ce convoi de ferrouage (transport de remorques routières) reliant 2 centres spécialisés, par exemple Le Boulou (près de Perpignan) à Orbassano (près de Turin) et permettait de soulager les lignes de la vallée de la Maurienne et de la côte d'Azur.

Comme pour le Talgo, la motrice pouvait être autre chose que la BB 67420 Jouef ; les wagons poches Roco étaient corrects mais les semi-remorques transportées n'étaient plus au goût du jour, n'ayant que 2 essieux, la règle actuelle étant plutôt 3 essieux.



Ce train international en provenance d'Espagne et à destination de l'Italie (et, probablement, en transit vers la Suisse par le tunnel du Saint-Gothard ou l'Autriche par la ligne du Brenner) était entièrement composé de wagons de la société espagnole Transfesa gérant un parc de wagons à essieux interchangeables (voie espagnole à écartement large / voie française à écartement standard) échangés lors du passage à la gare frontière de Cerbère. Ma 2^{ème} locomotive diesel A1A A1A 68000 (Fleischmann) tractait une rame entièrement composée de wagons de marque Electrotren (marque d'origine espagnole, elle aussi reprise par Hornby) ; d'autres wagons Transfesa étaient stock, mais ils avaient tendance à dérailler.



Ce patachon assurait la desserte par wagons isolés des petits embranchements particuliers et des gares de marchandises, c'est à dire (pour celui-ci, en charge du tronçon Gap / Embrun) La Bâtie-Neuve, Chorges et Savines (Serre-Ponçon n'étant pas équipé de voie de débord) ; le locotracteur pouvait aussi être employé par le TVU. Le locotracteur Y6400, produit par EPM (marque française), tracte 3 wagons Roco avec, en queue, l'ancien fourgon marchandises de marque Hornby ; ce dernier n'avait plus ses feux de fin de convoi et ses marquages étaient hors d'âge mais, vu de loin, il était, à mon avis, plus réaliste que son homologue Jouef trop haut.

Bien sûr, d'autres formations de convois étaient possibles en utilisant (ou panachant) le matériel des valises non utilisés pour former les 24 convois présentés ci-dessus : locomotives (040TA, autre 141R, 150C, 230G, autre D345, Y8000, autre BB 66000...), voitures (type UIC, DEV, Bruhat, Bastille, Est...), autorails (Picasso, X2100, X2200, avec ou sans remorque) ou trains de marchandises divers (charbon, citernes, containers...).

Certains matériels défectueux mais ayant à mes yeux une certaine valeur affective ou esthétique sont tout de même conservés en attendant une hypothétique remise en état ; sont concernés :

- loco vapeur 232TC Liliput / moteur ne fonctionne plus (problème de contact ou de balais...)
- loco vapeur 140C Jouef / moteur tourne dans le vide (problème de transmission, engrenages...)
- locotracteur Jouef super-détaillé Clarel / moteur tourne dans le vide (courroie cassée...)

Est également concernée, la loco vapeur 040TA Jouef qui fonctionne bien en marche avant, mais pas en marche arrière (moteur tourne dans le vide, problème de transmission...)

► tableau

Ce tableau (voir page suivante) du contenu des 16 cartons n'est présenté que pour mémoire. L'indication des numéros de cartons et valises dans les 2 colonnes de droite est aujourd'hui obsolète. Une partie du matériel a aujourd'hui, au mieux, changé d'emplacement, ou, au pire, disparu pour diverses raisons. Certains matériels aptes à circuler sur le nouveau **réseau** ont cependant été conservés (voir wagon **réseau** / wagonnet **matériel roulant**) et ont été rassemblée dans la valise **5 / 6**.

| n° de ligne | Moteur, Remorqué | marque (classement alphabétique) | référence | éléments remorqués (nombre de caisses) | éléments moteurs en état de marche | Voyageur | Marchandise ou Bogies | nombre d'essieu(s) | précisions sur le rangement dans les cartons ci-contre : | | rangement des boîtes n° carton | rangement du matériel n° valise | |
|-------------|------------------|----------------------------------|-----------|--|------------------------------------|----------|-----------------------|--------------------|--|------------------------------------|---|---------------------------------|--------------------|
| | | | | | | | | | éléments remorqués (nombre de caisses) | éléments moteurs en état de marche | Voyageur | Marchandise ou Bogies | nombre d'essieu(s) |
| | | | | nombre total → | 288 | 50 | | | | | désignation ↓ | | |
| 1 | R | AS | R009 | 1 | | V | | | | | remorque autorail "grand fourgon" | 11 | 5 |
| 2 | R | AS | R010 | 1 | | V | | | | | remorque autorail "petit fourgon" | 11 | 5 |
| 3 | R | ELECTROTREN | 1305 | 1 | | M | 2 | | | | couvert "transfesa" frigo ancien | 6 | 3 |
| 4 | R | ELECTROTREN | 1306 | 1 | | M | 2 | | | | couvert "transfesa" bleu ancien | 16 | |
| 5 | R | ELECTROTREN | 1403 | 1 | | M | 2 | | | | couvert "transfesa" moderne métallisé | 16 | |
| 6 | R | ELECTROTREN | 1431 | 1 | | M | 2 | | | | couvert "transfesa" bâché | 16 | |
| 7 | R | ELECTROTREN | 1450 | 1 | | M | 2 | | | | couvert "transfesa" moderne | 12 | 3 |
| 8 | R | ELECTROTREN | 1470 | 1 | | M | 2 | | | | couvert "transfesa" frigo moderne | 12 | 3 |
| 9 | R | ELECTROTREN | 5100 | 1 | | M | B | | | | couvert "transfesa" bâtière bleu | 12 | 3 |
| 10 | R | ELECTROTREN | 5152 | 1 | | M | B | | | | tombereau gris charbon | 16 | |
| 11 | R | ELECTROTREN | 5500 | 1 | | M | B | | | | couvert "transfesa" parois coulissantes | 7 | 3 |
| 12 | R | ELECTROTREN | 5702 | 1 | | M | B | | | | minéralier "EDF" | 15 | |
| 13 | R | ELECTROTREN | 5703 | 1 | | M | B | | | | minéralier "SITRAM" | 6 | 4 |
| 14 | R | ELECTROTREN | 5704 | 1 | | M | B | | | | minéralier "STEMI" | 6 | 4 |
| 15 | R | ELECTROTREN | 5710 | 1 | | M | B | | | | minéralier "Hauts Fourneaux De Maxeville" | 6 | 4 |
| 16 | R | ELECTROTREN | 5711 | 1 | | M | B | | | | minéralier "SGTR" | 6 | 4 |
| 17 | R | ELECTROTREN | 5712 | 1 | | M | B | | | | minéralier "SATECO" | 6 | 4 |
| 18 | R | ELECTROTREN | 5722 | 1 | | M | B | | | | minéralier "STWD" | 15 | |
| 19 | R | ELECTROTREN | 1443K | 1 | | M | 2 | | | | plat + container "Arcus Logistic" | 3 | 5 |
| 20 | R | ELECTROTREN | 5404K | 1 | | M | B | | | | trémie EVS Transpul | 8 | 6 |
| 21 | R | ELECTROTREN | 5448K | 1 | | M | B | | | | citerne Ermefer | 3 | 5 |
| 22 | M | EPM | E12.33.11 | | 1 | M | | | | | locotracteur Y6400 | 8 | 5 |
| 23 | M | FLEISCHMANN | 4280 | | 1 | A1A... | | | | | diésel A1AA1A68000 | 11 | 6 |
| 24 | M | FLEISCHMANN | 4280 | | 1 | A1A... | | | | | diésel A1AA1A68000 | 11 | 4 |
| 25 | R | FRANCE TRAIN | 241 | 1 | | V | B | | | | OCEM 1cl | 8 | 2 |
| 26 | R | FRANCE TRAIN | 241 | 1 | | V | B | | | | OCEM 1cl | 15 | |
| 27 | R | FRANCE TRAIN | 243 | 1 | | V | B | | | | OCEM 2cl | 15 | |
| 28 | R | FRANCE TRAIN | 244 | 1 | | V | B | | | | OCEM 2cl/F | 8 | 2 |
| 29 | R | FRANCE TRAIN | 245 | 1 | | V | B | | | | OCEM 2cl/buffet | 8 | 2 |
| 30 | R | FRANCE TRAIN | 271 | 1 | | V | B | | | | OCEM 1cl rivet | 15 | |
| 31 | R | FRANCE TRAIN | 316 | 1 | | V | B | | | | Pullman modernisé | 6 | 6 |
| 32 | MR | HORNBY | 6370 | 1 | 1 | V | | | | | coffret autorail 425cv | 16 | |
| 33 | R | HORNBY | 700 | 1 | | M | 2 | | | | fourgon marchandises | 8 | 5 |
| 34 | R | HORNBY | 7456 | 1 | | V | B | | | | TEE restaurant | 13 | |
| 35 | R | HORNBY | 7454 | 2 | | V | B | | | | TEE 1cl couloir central | 13 | |
| 36 | R | IBERTREN | 2180 | 7 | | V | | | | | rame TALGO (set 8 voit) | 14 | 2 |
| 37 | R | IBERTREN | 2180 | 1 | | V | | | | | rame TALGO (set 8 voit) | 14 | 1 |
| 38 | M | JOUEF | 8241 | | 1 | | 241 | | | | vapeur 241P modifié Model-TRAIN | 11 | 6 |
| 39 | M | JOUEF | 8256 | | 1 | | 231 | | | | vapeur 231K sud est | 12 | 2 |
| 40 | M | JOUEF | 8273 | | 1 | | 141 | | | | vapeur 141R fuel "petite capacité" | 15 | |
| 41 | M | JOUEF | 8273 | | 1 | | 141 | | | | vapeur 141R fuel "petite capacité" | 11 | 3 |
| 42 | M | JOUEF | 8282 | | 0 | | 140 | | | | vapeur 140C tender 18C | 15 | |
| 43 | M | JOUEF | 8292 | | 1 | | 040 | | | | vapeur 040TA | 12 | 5 |
| 44 | M | JOUEF | 8501 | | 0 | | | | | | locotracteur Y51000 modifié Clarel | 15 | |
| 45 | M | JOUEF | 8531 | | 1 | | BB | | | | diésel BB66150 ancien | 16 | |
| 46 | M | JOUEF | 8531 | | 1 | | BB | | | | diésel BB66150 ancien | 6 | |
| 47 | M | JOUEF | 8539 | | 1 | | BB | | | | diésel BB67407 | 5 | 1 |
| 48 | M | JOUEF | 8601 | | 1 | V | | | | | autorail X3800 | 11 | 4 |
| 49 | M | JOUEF | 8605 | | 1 | V | | | | | X4200 panoramique | 13 | |
| 50 | M | JOUEF | 8626 | | 1 | V | | | | | autorail EAD motrice | 7 | 6 |
| 51 | M | JOUEF | 8626 | | 1 | V | | | | | autorail EAD motrice | 11 | 3 |
| 52 | M | JOUEF | 850100 | | 1 | | | | | | locotracteur Y51130 | 16 | |
| 53 | M | JOUEF | 853000 | | 1 | | BB | | | | diésel BB66487 | 5 | 3 |
| 54 | M | JOUEF | 853900 | | 1 | | BB | | | | diésel BB67407 | 12 | 2 |
| 55 | M | JOUEF | 854300 | | 1 | | BB | | | | diésel BB66403 | 7 | 5 |
| 56 | M | JOUEF | 857300 | | 1 | | CC | | | | diésel CC72000 | 11 | 4 |
| 57 | M | JOUEF | 859300 | | 1 | | BB | | | | diésel BB67420 | 7 | 2 |
| 58 | M | JOUEF | 859300 | | 1 | | BB | | | | diésel BB67420 | 7 | 3 |
| 59 | M | JOUEF | 860100 | | 1 | V | | | | | autorail X3800 | 7 | 5 |
| 60 | M | JOUEF | 827500 | | 1 | | 141 | | | | 141R JOUEF-CLUB grande capacité | 6 | 6 |
| 61 | MR | JOUEF | 116600 | 1 | 1 | V | | | | | X2200 + XR6000 rouge | 3 | 5 |
| 62 | MR | JOUEF | 501000 | 1 | 1 | BB | | | | | diésel BB66079 + fourgon chaudière | 3 | 1 |
| 63 | MR | JOUEF | 2862100 | 2 | 1 | V | | | | | coffret X4900 mot + rem + fausse mot | 11 | 6 |
| 64 | M | JOUEF/ROCO | | | 1 | | BB | | | | diésel BB67407 Jouef / base BB7200 Roco | 11 | 2 |
| 65 | R | JOUEF | 5101 | 1 | | V | B | | | | banlieu 1cl modernisé | 1 | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|---|-------|------|---|--|---|---|---|----|---|
| 66 | R | JOUEF | 5102 | 2 | | V | B | banlieu 2cl modernisé | 1 | |
| 67 | R | JOUEF | 5103 | 1 | | V | B | banlieu 1/2cl modernisé | 1 | |
| 68 | R | JOUEF | 5104 | 1 | | V | B | banlieu 2cl/F modernisé | 1 | |
| 69 | R | JOUEF | 5270 | 1 | | V | B | 1cl UIC rouge | 10 | |
| 70 | R | JOUEF | 5291 | 1 | | V | B | 1cl UIC bicolor | 9 | |
| 71 | R | JOUEF | 5292 | 1 | | V | B | 2cl UIC bicolor | 13 | |
| 72 | R | JOUEF | 5294 | 1 | | V | B | 1cl/F UIC bicolor | 13 | |
| 73 | R | JOUEF | 5295 | 1 | | V | B | fourgon UIC vert | 1 | |
| 74 | R | JOUEF | 5301 | 1 | | V | B | wagon lits ancien CIWL | 13 | |
| 75 | R | JOUEF | 5341 | 2 | | V | B | grand confort | 5 | 4 |
| 76 | R | JOUEF | 5343 | 1 | | V | B | grand confort restaurant | 5 | 4 |
| 77 | R | JOUEF | 5366 | 1 | | V | B | couchette 2cl corail | 2 | |
| 78 | R | JOUEF | 5401 | 1 | | V | B | grill express corail | 2 | |
| 79 | R | JOUEF | 5482 | 1 | | V | B | UIC grill express | 13 | |
| 80 | R | JOUEF | 5489 | 1 | | V | B | autorail EAD remorque | 7 | 6 |
| 81 | R | JOUEF | 5489 | 1 | | V | B | autorail EAD remorque | 11 | 3 |
| 82 | R | JOUEF | 5490 | 1 | | V | B | restaurant UIC | 10 | |
| 83 | R | JOUEF | 5580 | 2 | | V | B | 1cl inox | 6 | 6 |
| 84 | R | JOUEF | 8525 | 1 | | M | 2 | wagonnet de draisine (draisine elle-même jetée) | | 6 |
| 85 | R | JOUEF | 5610 | 1 | | V | B | pullman CIWL ancien | 1 | |
| 86 | R | JOUEF | 5650 | 1 | | V | B | poste ancien | 9 | |
| 87 | R | JOUEF | 6220 | 1 | | M | 2 | tombereau toit coulissant | 13 | |
| 88 | R | JOUEF | 6225 | 1 | | M | 2 | tombereau | 13 | |
| 89 | R | JOUEF | 6230 | 2 | | M | 2 | tombereau | 9 | |
| 90 | R | JOUEF | 6230 | 1 | | M | 2 | tombereau | 13 | |
| 91 | R | JOUEF | 6240 | 2 | | M | 2 | couvert | 13 | |
| 92 | R | JOUEF | 6250 | 1 | | M | 2 | couvert | 10 | |
| 93 | R | JOUEF | 6250 | 1 | | M | 2 | couvert | 6 | |
| 94 | R | JOUEF | 6251 | 1 | | M | 2 | couvert "sernam" | 13 | |
| 95 | R | JOUEF | 6260 | 1 | | M | 2 | couvert "kronenbourg" | 13 | |
| 96 | R | JOUEF | 6263 | 1 | | M | 2 | couvert Evian | 13 | |
| 97 | R | JOUEF | 6264 | 1 | | M | 2 | couvert "calberson" | 10 | |
| 98 | R | JOUEF | 6265 | 1 | | M | 2 | couvert "coca-cola" | 10 | |
| 99 | R | JOUEF | 6266 | 1 | | M | 2 | couvert "findus" | 10 | |
| 100 | R | JOUEF | 6280 | 2 | | M | 2 | frigo STEF | 10 | |
| 101 | R | JOUEF | 6308 | 1 | | M | 2 | citerne Total | 13 | |
| 102 | R | JOUEF | 6308 | 3 | | M | 2 | citerne Total | 9 | |
| 103 | R | JOUEF | 6370 | 1 | | M | 2 | citerne "butagaz" | 10 | |
| 104 | R | JOUEF | 6420 | 1 | | M | 2 | silot Ciments Français ancien | 9 | |
| 105 | R | JOUEF | 6421 | 1 | | M | 2 | silot Ciments Français | 13 | |
| 106 | R | JOUEF | 6430 | 1 | | M | 2 | bi-foudre | 9 | |
| 107 | R | JOUEF | 6435 | 1 | | M | 2 | trémie Rhone Poulenc | 9 | |
| 108 | R | JOUEF | 6450 | 1 | | M | 2 | plat + 2 containers Baily | 13 | |
| 109 | R | JOUEF | 6453 | 1 | | M | 2 | plat | 9 | |
| 110 | R | JOUEF | 6453 | 1 | | M | 2 | plat | 6 | |
| 111 | R | JOUEF | 6454 | 1 | | M | 2 | plat | 9 | |
| 112 | R | JOUEF | 6480 | 2 | | M | 2 | fourgon | 2 | |
| 113 | R | JOUEF | 6480 | 1 | | M | 2 | fourgon | 13 | |
| 114 | R | JOUEF | 6495 | 1 | | M | 2 | citerne VB nettoyeur | 15 | 1 |
| 115 | R | JOUEF | 6509 | 3 | | M | B | citerne Esso | 10 | |
| 116 | R | JOUEF | 6510 | 7 | | M | B | citerne ELF | 9 | |
| 117 | R | JOUEF | 6511 | 1 | | M | B | citerne Butagaz | 1 | |
| 118 | R | JOUEF | 6513 | 1 | | M | B | citerne Ugine Kuhlmann | 1 | |
| 119 | R | JOUEF | 6520 | 1 | | M | B | plat | 13 | |
| 120 | R | JOUEF | 6520 | 2 | | M | B | plat | 9 | |
| 121 | R | JOUEF | 6531 | 4 | | M | B | couvert gas | 1 | |
| 122 | R | JOUEF | 6540 | 1 | | M | B | transport auto STVA | 9 | |
| 123 | R | JOUEF | 6540 | 1 | | M | B | transport auto STVA | 6 | |
| 124 | R | JOUEF | 6541 | 2 | | M | B | trémie Unicopa | 10 | |
| 125 | R | JOUEF | 6550 | 1 | | M | B | plat rancher ancien | 13 | |
| 126 | R | JOUEF | 6571 | 1 | | M | 3 | porte auto STVA | 1 | |
| 127 | R | JOUEF | 6572 | 3 | | M | B | tombereau Eaos | 10 | |
| 128 | R | JOUEF | 6572 | 1 | | M | B | tombereau Eaos | 6 | |
| 129 | R | JOUEF | 6581 | 1 | | M | B | surbaissé avec pelleteuse | 6 | |
| 130 | R | JOUEF | 6615 | 1 | | M | B | plat rancher | 13 | |
| 131 | R | JOUEF | 6616 | 1 | | M | B | plat rancher | 9 | |
| 132 | R | JOUEF | 6640 | 6 | | M | B | trémie Arbel Fer | 10 | |
| 133 | R | JOUEF | 6730 | 1 | | M | B | couvert EVS | 1 | |
| 134 | R | JOUEF | 6731 | 1 | | M | B | couvert Kronenbourg | 1 | |
| 135 | R | JOUEF | 6750 | 1 | | M | B | plat rancher | 1 | |
| 136 | R | JOUEF | 6752 | 1 | | M | B | plat dossier bâché | 1 | |
| 137 | R | JOUEF | 6754 | 1 | | M | B | plat rancher | 1 | |
| 138 | R | JOUEF | 6760 | 2 | | M | B | frigo STEF | 1 | |
| 139 | R | JOUEF | 6761 | 1 | | M | B | frigo Stef-Gervais-Findus | 1 | |
| 140 | R | JOUEF | 6816 | 1 | | M | 2 | tombereau ancien | 13 | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|----|-----------|------------|---|---|---|-----|--|----|---|
| 141 | R | JOUEF | 6965 | 1 | | M | 2 | kangourou "calberson" | 9 | |
| 142 | R | JOUEF | 6965 | 1 | | M | 2 | kangourou "bailly" | 13 | |
| 143 | R | JOUEF | 320000 | 1 | | V | B | junior" bar/2cl corail plus | 2 | |
| 144 | R | JOUEF | 320100 | 1 | | V | B | junior" 2cl corail plus | 2 | |
| 145 | R | JOUEF | 320200 | 1 | | V | B | junior" 1cl corail plus | 2 | |
| 146 | R | JOUEF | 320300 | 1 | | V | B | junior" 1/2cl corail plus | 2 | |
| 147 | R | JOUEF | 527900 | 1 | | V | B | lit T2 TEN | 3 | 1 |
| 148 | R | JOUEF | 530200 | 1 | | V | B | Pullman 2cl ancien CIWL | 13 | |
| 149 | R | JOUEF | 651700 | 1 | | M | B | citerne "simotra" | 12 | 4 |
| 150 | R | JOUEF | 653300 | 1 | | M | B | couvert "fret-sncf" | 12 | 5 |
| 151 | R | JOUEF | 653400 | 1 | | M | B | plat container "chrono-froid" | 16 | |
| 152 | R | JOUEF | 654700 | 1 | | M | B | "transcérales stémi" | 12 | 1 |
| 153 | R | JOUEF | 657600 | 1 | | V | B | DD porte-auto TAC | 3 | 1 |
| 154 | R | JOUEF | 672900 | 1 | | M | B | couvert "fret-sncf" (ex evs) | 12 | 5 |
| 155 | R | JOUEF | 6390B | 1 | | M | 2 | citerne "primagaz" | 10 | |
| 156 | R | JOUEF | M647 | 1 | | M | 2 | trémie ALGECO | 10 | |
| 157 | R | JOUEF | M665 | 1 | | M | 2 | kangourou "bailly" | 13 | |
| 158 | | JOUEF | 2500 | | | V | | aménagement intérieur compartiment | 15 | |
| 159 | | JOUEF | 2501 | | | V | | aménagement intérieur couloir central | 15 | |
| 160 | | JOUEF | 2953 | | | | | kit éclairage "long" | 15 | |
| 161 | | JOUEF | 2955 | | | | | ampoule avec douille/fil | 15 | |
| 162 | | JOUEF | 9500 | | | V | | aménagement intérieur compartiment | 15 | |
| 163 | | JOUEF | | | | | | trains mécaniques donnés par Richard | 15 | |
| 164 | M | LILIPUT | 7872 | | 0 | | 232 | vapeur 232TC | 15 | |
| 165 | R | LILIPUT | 251 | 1 | | M | 2 | citerne Frigen Hoechst | 6 | 5 |
| 166 | R | LILIPUT | 243-50 | 1 | | M | B | trémie Alusuisse | 5 | 1 |
| 167 | R | LILIPUT | 258-56 | 2 | | M | B | citerne Total ancien | 16 | |
| 168 | R | LILIPUT | 285-72 | 1 | | V | B | bastille 2cl | 12 | 3 |
| 169 | R | LILIPUT | 285-74 | 1 | | V | B | bastille 2cl/F | 12 | 3 |
| 170 | R | LILIPUT | 287-70 | 1 | | V | B | bastille 1/2cl | 12 | 3 |
| 171 | M | LIMA | 208036 | | 1 | | BB | diésel BB67001 | 16 | |
| 172 | M | LIMA | 208204 | | 1 | | | locotracteur à bielles DE 20.002 | 3 | 5 |
| 173 | M | LIMA | 208578 | | 1 | | BB | diésel BB67376 multiservice | 7 | 1 |
| 174 | M | LIMA | 208257L | | 1 | V | | X2100 bleu | 7 | 5 |
| 175 | M | LIMA | 208437L | | 1 | | BB | diésel BB67302 | 7 | 1 |
| 176 | R | LIMA | 2719 | 1 | | M | 2 | citerne Air Liquide | 1 | |
| 177 | R | LIMA | 3103 | 1 | | M | 2 | frigo Interfrigo | 1 | |
| 178 | R | LIMA | 3104 | 2 | | M | 2 | frigo STEF | 10 | |
| 179 | R | LIMA | 3187 | 1 | | M | B | tombereau toit enroulable | 1 | |
| 180 | R | LIMA | 3191 | 1 | | M | B | frigo interfrigo | 9 | |
| 181 | R | LIMA | 9328 | 1 | | V | B | poste UIC brun | 2 | |
| 182 | R | LIMA | 302813 | 1 | | M | 2 | silot Omya | 8 | 3 |
| 183 | R | LIMA | 309103 | 1 | | V | B | DEV 1cl bicolor | 12 | 4 |
| 184 | R | LIMA | 309104 | 2 | | V | B | DEV 2cl bicolor | 12 | 4 |
| 185 | R | LIMA | 309143 | 1 | | V | B | remorque XR6000 bleu | 7 | 2 |
| 186 | R | LIMA | 309194 | 1 | | V | B | bar/2cl corail | 2 | |
| 187 | R | LIMA | 309340 | 1 | | V | B | fourgon corail | 2 | |
| 188 | R | LIMA | 208198L | 1 | | V | | remorque XR6000 bleu (X2200 TLR jeté) | 5 | 2 |
| 189 | R | LIMA | 149276 | 3 | | V | B | coffret RIO "PACA" | 8 | 2 |
| 190 | R | LIMA | 149870 | 3 | | V | B | coffret 3 corail TER Rhone Alpes | 8 | 1 |
| 191 | R | LS MODELS | 14071 | 3 | | V | 3 | 2cl + 1/2cl + 2cl/F "3 pattes" ex PLM (set 4 voit) | 8 | 6 |
| 192 | R | LS MODELS | 14071 | 1 | | V | 3 | 1cl "3 pattes" ex PLM (set 4 voit) | 3 | 1 |
| 193 | M | MISTRAL | 21-02-S002 | | 1 | V | | autorail panoramique X4207 | 5 | 4 |
| 194 | R | PIKO | 5/6444-071 | 1 | | M | 2 | tombereau | 13 | |
| 195 | R | PIKO | 5/6445-071 | 1 | | M | 2 | couvert ancien | 13 | |
| 196 | R | PIKO | 5/6446-071 | 1 | | M | 2 | couvert ancien | 13 | |
| 197 | R | PIKO | 5/6449-071 | 1 | | M | 2 | couvert ancien | 13 | |
| 198 | M | R37 | HO41010 | | 1 | V | 2 | autorail FNC XBD5649 | 8 | 6 |
| 199 | M | REE | MB-035 | | 1 | M | | draisine DU65 | 3 | 4 |
| 200 | MR | RIVAROSSI | HR2487 | | 1 | V | | set 2 autorails ALN668 (1 seul motorisé) | 14 | 3 |
| 201 | R | RIVAROSSI | 2076 | 1 | | M | 2 | frigo Interfrigo | 2 | |
| 202 | R | RIVAROSSI | 2513 | 1 | | V | B | wagon lit inox P CIWL | 5 | 6 |
| 203 | R | RIVAROSSI | 2517 | 1 | | V | B | wagon lit M CIWL | 5 | 6 |
| 204 | R | RIVAROSSI | 2556 | 1 | | V | B | TEE compartiment (Ligure) | 5 | 4 |
| 205 | R | RIVAROSSI | 2557 | 1 | | V | B | TEE couloir central (Ligure) | 5 | 4 |
| 206 | R | RIVAROSSI | 2558 | 1 | | V | B | TEE restaurant (Ligure) | 5 | 4 |
| 207 | R | RIVAROSSI | 2573 | 1 | | V | B | wagon lit TEN T2 | 5 | 6 |
| 208 | R | RMA | 106 | 1 | | V | 3 | fourgon voyageur | 8 | 1 |
| 209 | R | RMA | 129 | 1 | | V | B | anf 1cl bicolor | 16 | |
| 210 | R | RMA | 130 | 2 | | V | B | anf 2cl bicolor bande verte | 16 | |
| 211 | R | RMA | 206 | 1 | | M | 2 | tombereau toit enroulable | 8 | 3 |
| 212 | R | RMA | 268 | 1 | | M | B | trémie Storione | 16 | |
| 213 | R | RMA | 1301 | 1 | | V | B | anf 2cl bicolor | 16 | |
| 214 | M | ROCO | 4118 | | 1 | | 150 | vapeur 150C | 11 | 4 |
| 215 | M | ROCO | 43373 | | 1 | | 030 | vapeur 030T francisée | 8 | 5 |

| | | | | | | | | | | |
|-----|----|----------------|---------|---|---|---|-----|---|----|---|
| 216 | M | ROCO | 43489 | | 1 | V | | autorail X2800 bleu | 12 | 2 |
| 217 | M | ROCO | 43577 | | 1 | | | locotracteur Y8400 | 3 | 5 |
| 218 | M | ROCO | 63437 | | 1 | | BB | diésel BB 63930 "arzens" | 3 | 1 |
| 219 | M | ROCO | 63450 | | 1 | | BB | diesel italien D345 | 7 | 1 |
| 220 | M | ROCO | 63450 | | 1 | | BB | diesel italien D345 | 7 | 4 |
| 221 | M | ROCO | 04158A | | 1 | | BB | diésel BB63000 | 12 | 5 |
| 222 | M | ROCO | 4125A | | 1 | | 230 | vapeur 230G | 12 | 3 |
| 223 | MR | ROCO | 43010 | 1 | 1 | V | | set X2800 + remorque toit rouge | 5 | 4 |
| 224 | MR | ROCO | 43034.1 | 1 | 1 | V | | set RGP X2700 + remorque rouges | 3 | 3 |
| 225 | MR | ROCO | 43037.1 | 1 | 1 | V | | set RGP X2700 + remorque vertes | 7 | 3 |
| 226 | R | ROCO | 4275 | 1 | | V | B | 2cl corail court | 16 | |
| 227 | R | ROCO | 4275 | 1 | | V | B | 2cl corail court | 3 | 2 |
| 228 | R | ROCO | 4299 | 1 | | V | B | 1cl corail court | 7 | 2 |
| 229 | R | ROCO | 4300 | 1 | | M | 2 | couvert FS (toit en ^) | 16 | |
| 230 | R | ROCO | 4302 | 1 | | M | 2 | tomberau DB | 6 | 5 |
| 231 | R | ROCO | 4304 | 1 | | M | 2 | couvert DB | 6 | 6 |
| 232 | R | ROCO | 4315 | 1 | | M | 2 | couvert SNCF ancien | 6 | 6 |
| 233 | R | ROCO | 4327 | 1 | | M | 2 | trémie "transcérales" | 6 | 5 |
| 234 | R | ROCO | 4331 | 1 | | M | 2 | couvert DR ancien | 6 | 5 |
| 235 | R | ROCO | 4358 | 1 | | M | B | couvert toit ouvrant | 2 | |
| 236 | R | ROCO | 4361 | 1 | | M | B | plat avec tuyaux | 7 | 5 |
| 237 | R | ROCO | 4363 | 1 | | M | B | plat avec containers | 7 | 5 |
| 238 | R | ROCO | 4374 | 1 | | M | 2 | couvert DB avec serre-frein | 6 | 5 |
| 239 | R | ROCO | 4375 | 1 | | M | 2 | couvert DB | 16 | 6 |
| 240 | R | ROCO | 4377 | 1 | | M | 2 | couvert SNCF ancien | 6 | 6 |
| 241 | R | ROCO | 44604 | 1 | | V | B | couchette UIC 2cl bleu | 2 | |
| 242 | R | ROCO | 44605 | 1 | | V | B | UIC 2cl | 12 | 1 |
| 243 | R | ROCO | 44611 | 1 | | V | B | UIC 1cl | 2 | |
| 244 | R | ROCO | 44614 | 1 | | V | B | UIC 1cl/F | 12 | 1 |
| 245 | R | ROCO | 44618 | 1 | | V | B | restaurant UIC gris-rouge | 7 | 1 |
| 246 | R | ROCO | 44628 | 1 | | V | B | remorque autorail toit jaune | 5 | 5 |
| 247 | R | ROCO | 45100 | 1 | | V | B | fourgon UIC bicolor | 2 | |
| 248 | R | ROCO | 45206 | 1 | | V | B | restaurant corail (ex rouge) | 2 | |
| 249 | R | ROCO | 45209 | 1 | | V | B | couchette 1/2cl UIC bleu | | 1 |
| 250 | R | ROCO | 46357 | 1 | | M | B | kangourou "Rouch" | 6 | 3 |
| 251 | R | ROCO | 46358 | 1 | | M | B | kangourou "Malenstein" | 6 | 3 |
| 252 | R | ROCO | 46360 | 1 | | M | B | kangourou "Frans Mass" | 6 | 3 |
| 253 | R | ROCO | 46363 | 1 | | M | B | kangourou "Asg" | 6 | 3 |
| 254 | R | ROCO | 44311A | 1 | | M | B | kangourou "Novatrans" | 6 | 3 |
| 255 | R | ROCO | 46364 | 1 | | M | B | kangourou 2 caisses "Antoine" | 2 | |
| 256 | R | ROCO | 46576 | 1 | | M | B | kangourou caisse "Arcus Logistic" | 6 | 5 |
| 257 | R | ROCO | 46400 | 1 | | M | 2 | nettoyeur (patin gomme) "Roco Clean" | 12 | 1 |
| 258 | R | ROCO | 4201F | 1 | | V | 2 | boite à tonnerre 2ème cl à plateforme | 8 | 5 |
| 259 | R | ROCO | 4222A | 2 | | V | B | 2cl "bruhat" | 3 | 1 |
| 260 | R | ROCO | 4223A | 1 | | V | B | corail court 2cl/F | 16 | |
| 261 | R | ROCO | 4236C | 1 | | V | B | 1cl corail VSE court | 3 | 2 |
| 262 | R | ROCO | 4289F | 2 | | V | B | 2cl "brochet" | 16 | |
| 263 | R | ROCO | 4290F | 1 | | V | B | 1cl "brochet" | 16 | |
| 264 | R | ROCO | 4312D | 1 | | M | 2 | couvert STEF | 6 | 5 |
| 265 | R | ROCO | 4315B | 1 | | M | 2 | couvert NS | 6 | 6 |
| 266 | R | ROCO | 4335A | 2 | | M | 2 | trémie charbon | 6 | 1 |
| 267 | R | ROCO | 4335A | 1 | | M | 2 | trémie charbon | 12 | 1 |
| 268 | R | ROCO | 4336A | 1 | | M | 2 | citerne VTG | 15 | |
| 269 | R | ROCO | 4353A | 3 | | M | B | citerne "Esso" ancien | | |
| 270 | R | ROCO | 4356C | 5 | | M | B | citerne noire | 11 | 6 |
| 271 | R | ROCO | 4365B | 1 | | M | B | citerne "air liquide" | 5 | 1 |
| 272 | R | ROCO | 4373C | 1 | | M | 2 | couvert bandes blanches | 6 | 6 |
| 273 | R | ROCO | 4395C | 1 | | M | B | plat toit coulissant | 6 | 1 |
| 274 | R | ROCO | 44212B | 1 | | V | B | type "est" 2ème cl | 11 | 2 |
| 275 | R | ROCO | 44214A | 1 | | V | B | type "est" 1/2ème cl cc | 7 | 2 |
| 276 | R | ROCO | 44218A | 1 | | V | B | type "est" 1/2ème cl/fourgon | 11 | 2 |
| 277 | R | ROCO | 44315A | 1 | | M | 2 | couvert "sernam" | 6 | 6 |
| 278 | | ROCO | 40300 | | | | | 2 x kit éclairage "court" | 15 | |
| 279 | | ROCO | 40302 | | | | | 4 x kit éclairage "long" | 15 | |
| 280 | R | SACHSENMODELLE | 14056 | 3 | | V | 2 | coffret 2 voit + fourg ancien | 2 | |
| 281 | R | SACHSENMODELLE | 74018 | 3 | | V | 2 | coffret 2 voit + fourg ancien | 8 | 5 |
| 282 | R | MAKETT ? | ? | 1 | | V | 2 | fourgon voyageurs 2 essieux | | 4 |
| 283 | | | | | | | | pièces détachées diverses, boîtes inutilisées | 14 | |