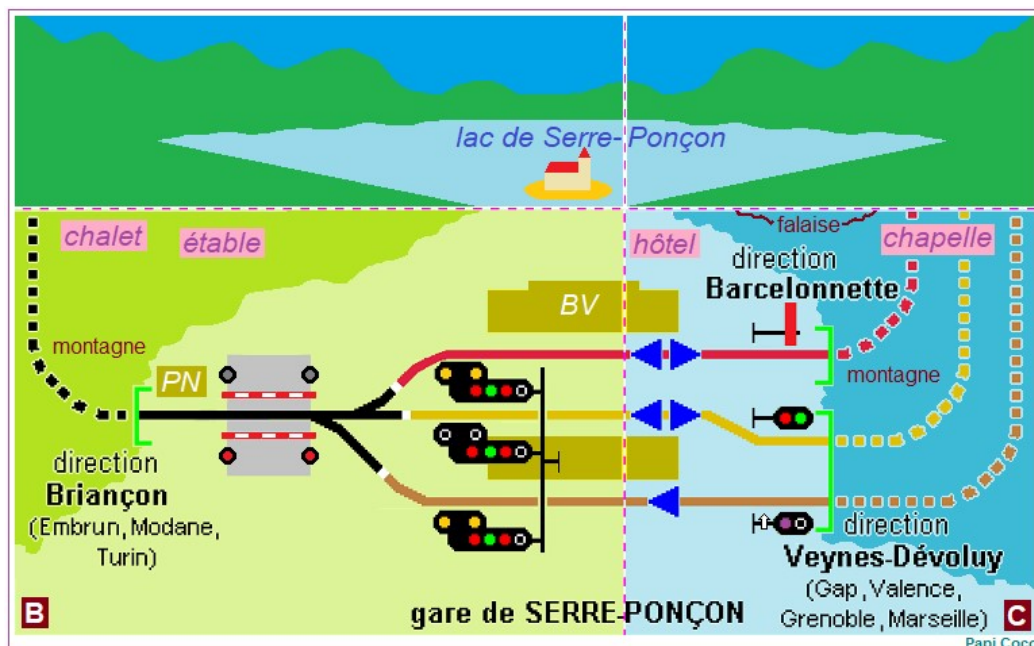


décor matériel roulant

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 lorries **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'illumination 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 lorryes 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 limitée 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 câblage 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 leur 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 implanter 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)

Papi Coco

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 meilleur 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**).

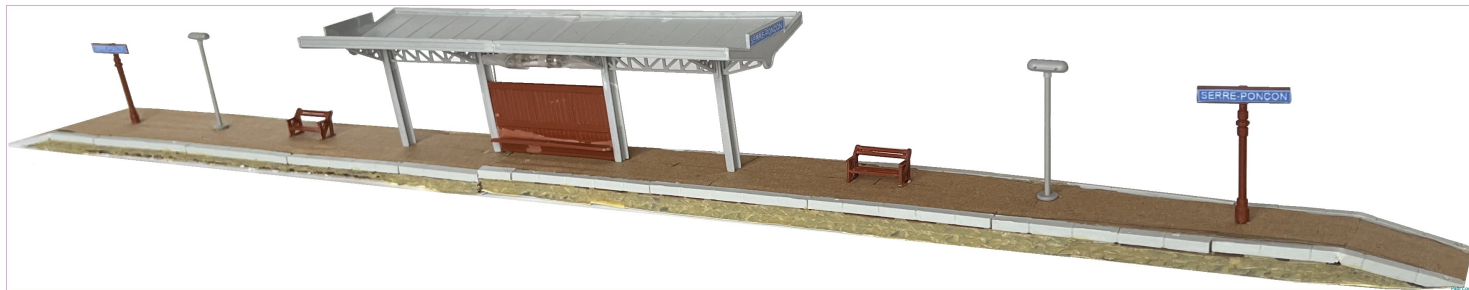
Cette gare, bien trop grande pour être implantée sur le **réseau** actuellement en construction, a été cédée à Théo avec du matériel en surplus (*voir wagon Bonus / wagonnet divers bonus*).

► 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.

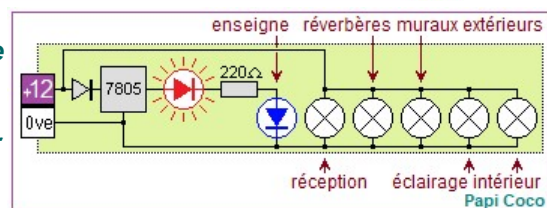
L'éclairage comportait un point central avec une ampoule type navette, pouvant figurer un tube néon (provenant d'un kit d'éclairage diffusant *JOUEF* / ref 295300), fixé juste sous le toit de l'abri (côté voie du canton **C3**) et 2 lampadaires de type moderne (marque et référence incertaines, mais pouvant 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 bâtisse, 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 Ω 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 rel 564**) fixés sur la façade. Ces éclairages étaient branchés sur un connecteur unique (**12V / 0V_e**) 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 graver 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](#) **le 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 colonnes 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 évolutions 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, Andore, 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 renversible** ; toutefois, le problème était nettement diminué 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 saccadé

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 superdétaillage 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 déménagement** repéré n°**14** et, pour compléter la place vide restante, y étaient rangées 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 déménagement** 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)



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)

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 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**.

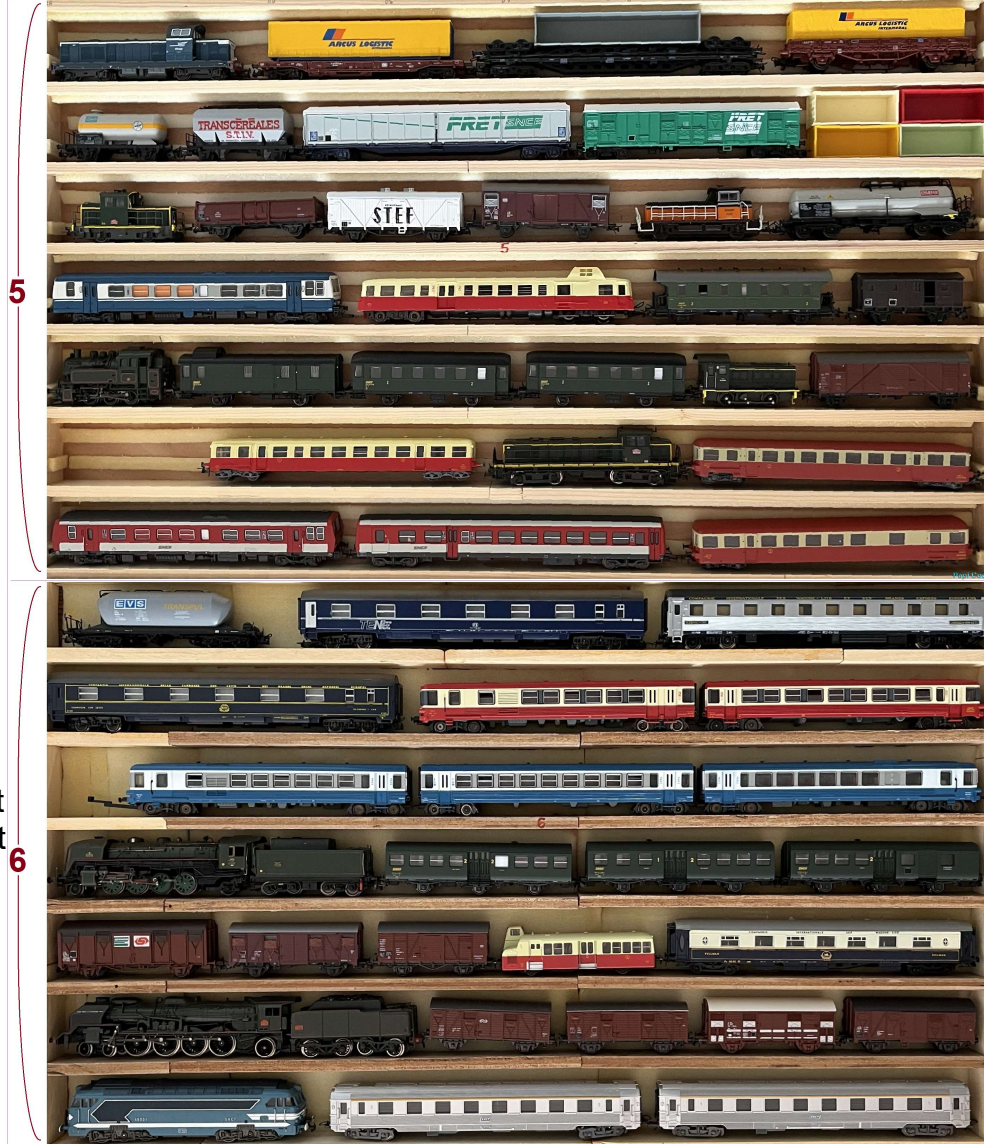
► composition de convois

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 le 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 1KΩ et 10KΩ), 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).





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 diesel 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-Rivière (voir [page 15](#)), la double motorisation fonctionnait.

désels



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 Ibertren ; 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 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 diesel ; 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 / désaccouplées 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-Rivière 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 essieux ; cette UM atteignait la longueur maximale possible d'un convoi (la tête arrêtée 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 italiens 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 pensé 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 ferroutage (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 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 rassemblés 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	nombre d'essieux ou Bogies	précisions sur le rangement dans les cartons ci-contre : → n°3, 5 à 8, 11, 12 et 14 : boîtes vides du matériel rangé dans les valises → n°2 et 16 : matériel superflu ou défectueux → n°1, 9, 10 et 13 : matériel considéré comme jouet, en principe, non utilisé → n°14 et 15 : rangement mélangé → n°4 : carton vide, non utilisé (en réserve) → n°14 : carton de déménageur pour rangement des boîtes trop longues	rangement des boîtes n° carton	rangement du matériel n° valise
			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" baché	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" bétailère 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 + fourg 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	couquette 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 Bailly	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 pelleuse	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 baché	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	"transcéréales 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 "arzènes"	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	tombereau 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 "transcéréales"	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	boîte 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" 2 ^{ème} cl	11	2
275	R	ROCO	44214A	1		V	B	type "est" 1/2 ^{ème} cl cc	7	2
276	R	ROCO	44218A	1		V	B	type "est" 1/2 ^{ème} 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	MAKET ?	?	1		V	2	fourgon voyageurs 2 essieux		4
283								pièces détachées diverses, boîtes inutilisées	14	