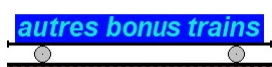


! Navigation dans ce document .pdf uniquement par défilement dans les pages (absence de lien interne) ; pour le quitter, si le clic sur l'URL ci-dessus ne permet pas de revenir à la page d'accueil, il peut être nécessaire de le recopier dans la barre d'adresse du navigateur ou d'y revenir par clic sur la flèche de retour arrière.



- ↓ page
- 1 le professeur de modélisme ferroviaire
 - 2 tickets de quai
 - 3 Laqueuille
 - 3 Lattes
 - 4 CC6549

- ↓ page
- 4 Mini World Lyon
 - 6 Birkerød (Danemark)
 - 6 les lignes de Papi Coco
 - 8 viaduc de Garabit



Ici, pêle-mêle, des bonus à caractère plutôt ferroviaire (modélisme, train réel, tourisme...), et classés, en principe chronologiquement selon leur époque de référence, en commençant par les plus anciens.

► le professeur de modélisme ferroviaire

Je me suis laissé aller à quelques divagations utopiques, concernant la difficulté qu'éprouve le monde du modélisme ferroviaire à recruter de nouveaux adeptes auprès de la jeunesse. Ne faudrait-il pas que l'éducation nationale s'implique dans ce débat ? En effet, je pense que presque toutes les matières enseignées à l'école primaire ou au collège trouvent un développement dans la pratique du modélisme ferroviaire au sein d'un groupe de travail ou chacun pourrait apporter sa contribution selon ses aspirations. Cependant, il est évident que, pour certaines disciplines comme l'histoire, les créneaux de programmes susceptibles d'intéresser le modélisme ferroviaire restent étroits :

- ✓ **français** : lecture de récits sur le chemin de fer, compréhension des notices de montage, rédaction d'aides relatives à la mise en œuvre du réseau, expression orale pour présenter la réalisation
- ✓ **mathématiques** : en particulier la géométrie pour les études de plan de réseau et leur construction avec le respect des échelles
- ✓ **anglais** : compréhension des notices (notamment en électronique ou informatique) échange avec des correspondants étrangers ayant le même hobby
- ✓ **histoire** (même si la période concernant le chemin de fer ne débute qu'au XIXème siècle) : la reproduction d'un site réel incite à s'intéresser à l'histoire (politiques ayant influencé le contexte ferroviaire des lieux), au type d'architecture et de matériel roulant
- ✓ **géographie** : idem ci-dessus, le relief et le tissu économique, influencent les choix en matière d'environnement (décor, ouvrage d'art) ou d'industrie (trafic et composition des trains)
- ✓ **physique, technologie** : comprendre l'électricité, l'électronique (calcul d'alimentation, fonctionnement des moteurs électriques...)
- ✓ **informatique** : généralité, programmation, modélisme assistés par ordinateur, impression 3D...
- ✓ **arts plastiques** (et autres activités artistiques ou manuelles) : travail des matériaux (bois, métal, plastique), dessin, peinture, découpage, collage, moulage, photo, construction de maquette
- ✓ **instruction civique** : travail en groupe, organisation, choix dans un contexte d'avis divergents

Un professeur des écoles, enseignant toutes ces matières à la fois, est donc un « professeur de modélisme ferroviaire » qui s'ignore. Lorsque je fréquentais l'école des Bécassières près de la cité Poinsard à Sorgues (1960) (*voir le wagon la passion des trains / lorry petite enfance*), mon instituteur était passé à l'acte. Un jour il avait exposé sur son bureau un convoi à l'échelle HO, suscitant un vif intérêt de la classe. J'avais été très impressionné par ses explications. Il me semble qu'il s'agissait de maquettes haut de gamme pour l'époque. Mais, en ces temps-là, avec peu de concurrence, le train électrique, super détaillé ou non, représentait un peu la « high tech » en matière de jouet.

► tickets de quai

Voici les témoins d'une époque lointaine que les plus jeunes d'entre nous n'ont pas connu... Avec un ticket de quai en poche, un quidam pouvait accompagner un voyageur sur le quai en toute légalité. Pour moi, il permettait, de m'y promener à loisir pour admirer les trains de très près. Je ne me rappelle plus quel en était le prix et quand, précisément, ils ont été supprimés, peut-être vers 1978.



Cet échantillon de tickets de quai correspond à des gares que j'ai « visitées », notamment au début de mon activité professionnelle (les dates ne sont pas lisibles, probablement début des années 70). Les deux roses pâles peu lisibles sont Cannes et Monte-Carlo. Tous ceux que j'ai pu avoir entre mes mains ne sont pas présentés parce que je n'avais pas encore décidé de les collectionner ou parce qu'ils étaient en trop mauvais état.



► Laqueuille



En gare de Laqueuille (Puy de Dôme), la batterie de signaux mécaniques, affublés d'indicateurs de direction lumineux, donnaient la voie vers Ussel ou vers le Mont-Dore (09/2004).

Tout cela est bien superflu aujourd'hui, depuis la disparition de tout trafic voyageur et la neutralisation de la voie en direction de Ussel (2014) qui permettait la liaison la plus courte (en distance...) entre Lyon et Bordeaux, alors qu'il ne subsiste plus que la desserte fret du centre logistique des Sources du Mont-Dore SMDA (situé entre La Bourboule et Le Mont-Dore). Je ne sais pas si ces signaux existent encore.

► Lattes



Vestige du sémaphore à double palette qui équipait la gare de Lattes (Hérault) sur l'ancienne ligne Montpellier / Palavas, le système de palettes a été remplacé par un réverbère d'éclairage public (01/2005).

Aujourd'hui, il est toujours visible sur le « Rond-Point de la Gare » de Lattes, devant un coupon de rail rappelant le passé ferroviaire de la ville, maintenant desservie par le tramway venant de Montpellier qui, toutefois, ne va pas jusqu'à Palavas-les-Flots... On peut le voir, encore en service, par exemple, dans le film d'archives « Les derniers Tortillards » (Editions du Cabri) ou sur la vidéo YouTube :
Le petit train de Palavas ([voir le wagon doc. & liens / sources documentaires](#) ► [trains divers](#))

► CC6549



La locomotive électrique CC6549 dans un état visuel impeccable, stationnant en gare de Lyon Part Dieu (01/05/2007), peu avant sa radiation.

A l'origine, cette locomotive, datant du début des années 70, était en livrée vert foncé « Maurienne » puis elle a repris la livrée « TEE » en perdant ses frotteurs pour le 3^{ème} rail après la ré-électrification (en 1976, par caténaire classique 1500V) de sa ligne assignée à l'origine (Chambéry / Modane).

► Mini World Lyon



De temps en temps les rames Rhônexpress assurant la liaison Lyon ↔ aéroport Saint-Exupéry TGV reçoivent un pelliculage publicitaire. La rame, vue au terminus de Gare Part-Dieu Vilette (09/08/16), fait la promotion du Mini World Lyon. Il s'agit des immenses réseaux de trains miniatures ouverts en 2016 à proximité de la station Vaulx-en-Verlin La Soie (également desservie par les tramways T3 et T7 empruntant la même ligne).

Plutôt que l'appellation « réseau de trains miniatures » que je viens d'utiliser, celles de « parc de miniatures animés » figurant sur la rame (ou encore de « monde ») données par les concepteurs sont mieux appropriées en considérant l'ensemble de la réalisation. En plus des trains, on peut y voir, des reproductions précises de quartiers de Lyon, des réseaux routiers fonctionnels, de nombreuses scènes animées, des illuminations féériques (particulièrement lors des séquences de nuit avec « fête des lumières »), des projections vidéo et des expositions à thème. Même le mur d'écrans du centre de contrôle vaut le coup d'œil (vidéo surveillance des réseaux, caméra embarquée, pilotage informatique).



Le décor est du grand art en matière de finition. Les ferroviathes purs et durs regretteront peut-être que le signal lumineux sur le viaduc au centre de la photo (05/12/16) soit le seul signal fonctionnel visible du public (à confirmer, si c'est toujours le cas aujourd'hui). Ce signal présente ici le sémaphore de BAL (1 feu rouge) et le convoi emmené par la « Sybic » en livrée « Multiservices » est probablement à l'arrêt, dans l'attente de voie libre pour pénétrer dans la grande gare qui suit (non visible sur la photo). Un convoi de fret tracté par une BB22200 en livrée « Fret » passe en sens inverse et un autre convoi est visible en contre-bas sur une autre ligne. Lors de la prise de vue, aucun véhicule ne circulait sur la route ni sur l'autoroute et aucun TGV ne passait sur la LGV au-dessus de l'autoroute.

Ici, point de **JAO Système**, le « Digital » et les logiciels de gestion associés règnent en maître. Mais le **JAO Système** aurait très bien pu prendre en charge un tel trafic comportant, notamment, plusieurs circuits indépendants se bouclant dans des gares cachées, d'autres fonctionnant en va-et-vient ainsi que des circuits en voie unique avec plusieurs gares où se croisent effectivement des trains.

Les gares les plus visibles sont parfois équipées d'une signalisation mais non réellement fonctionnelle (comme celle de Lyon-Saint-Paul). La caténaire est factice (les locomotives électriques circulent pantographes baissés). Il n'y a pas de passage à niveau avec barrières fonctionnelles (à priori, il est difficile d'en reproduire de manière réaliste et fiable). Un jour, peut-être, les techniciens de Mini World corrigeront ces manquements. J'ai tout de même constaté des progrès accomplis avec, par exemple, davantage d'éclairage dans les voitures voyageurs et de feux de fin de convoi, même sur les trains de fret et moins de feux rouges à l'arrière des locomotives qui tractent effectivement un convoi.

La priorité des concepteurs me semble ailleurs ([voir lien internet dans le wagon doc. & liens / sources documentaires](#) ► [modélisme](#)) et, quel que soit son âge, le visiteur lambda peut être captivé par une grande quantité de scénettes, d'attractions miniatures, d'animations vidéo et d'équipements plus spectaculaires les uns que les autres. Bien que le train fasse du mouvement et participe au spectacle, c'est loin d'être la seule attraction de la visite. Depuis 2024, on peut aussi y admirer des modules reproduisant le littoral, de Marseille à la Côte d'Azur avec trafic maritime.

► Birkerød (Danemark)



Dans la grande banlieue de Copenhague, une rame articulée (reposant sur des essieux médians et avec une forme de caisse particulière) assurant une liaison Hillerød / Høje-Taastrup quitte la gare de Birkerød (06/05/17). Au centre de la photo, le signal inutilisé est occulté car les rames S-tog sont équipées de la signalisation en cabine. La ligne est électrifiée en 1500V= mais avec un armement rappelant plutôt une l'électrification 25KV ; d'ailleurs, la SNCF a commencé à remplacer certaines anciennes caténaires 1500V par un système similaire (CSRR), peut-être, plus facile à convertir en 25KV plus tard.

Il n'est pas exclu qu'un jour je sois amené à utiliser ces lignes S-tog des chemins de fer danois (DSB) pour venir à Birkerød depuis l'aéroport. Ce trajet nécessiterait un changement à Nørreport (en quelque sorte le « Chatelet - Les Halles » de Copenhague).

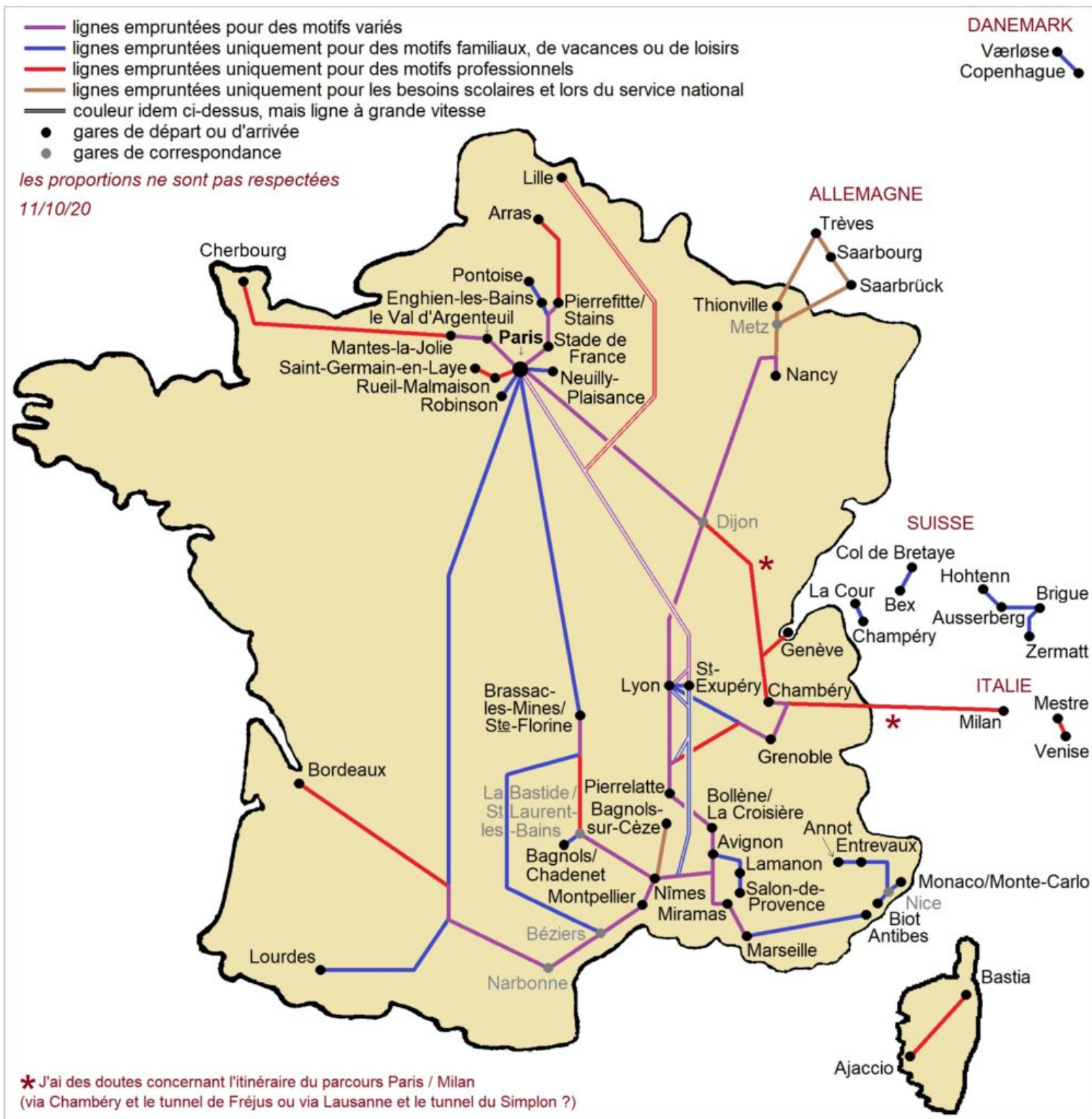
Pour élargir ma réflexion sur le train danois, j'avais étudié la possibilité de me rendre au Danemark en train ; plus pour faire du tourisme ferroviaire que par nécessité ou pour faire des économies car le tarif était exorbitant par rapport à l'avion et le trajet très long à cause du détour par Kolding. C'est ainsi que j'avais découvert la possibilité de faire le trajet avec un seul changement, en associant un TGV direct Marseille ↔ Francfort ou Marseille ↔ Bale et le train de nuit de la Deutsche Bahn (chemins de fer allemands) Bale ↔ Francfort ↔ Copenhague ; mais, aujourd'hui cela n'est plus possible, la DB ayant supprimé le train de nuit en question.

Malgré quelques regains d'intérêts pour les liaisons de nuit, la remise en service de ce train paraît très hypothétique. Toutefois, il n'est pas exclu qu'un jour il redevienne facile de faire le voyage France ↔ Danemark en train lorsque sera mis en service, à priori en 2029, le gigantesque tunnel sous-marin de Femern entre l'Allemagne (Puttgarden) et le Danemark (Rødby).

► les lignes de Papi Coco

Sur une carte de France avec figuration de quelques pays européens ([voir page suivante](#)), j'ai reporté toutes les lignes de chemin de fer que j'ai empruntées, pour autant que je m'en souviens. Chacune est colorée selon la raison ayant motivé le trajet. Je n'ai fait figurer ni les lignes et les gares utilisées ponctuellement en cas de détournement du trafic, ni les chemins de fer purement touristiques (listés séparément), ni les lignes abandonnées que j'ai eu l'occasion de parcourir à pied ou à vélo, ni la date des voyages, ni le type de trains (mais il y en a pour « tous les goûts » : du train de banlieue au TEE en passant par les TGV et les trains de nuit, ainsi que des trajets sur des lignes à voie métrique).

Je pense que la première fois que j'ai pris le train, c'était entre Entrevaux et Annot au début des années 60, à bord d'un autorail ABH des CP alors que j'étais en vacances avec mes parents à Entrevaux, mais, bizarrement, je n'ai jamais pris le train des Pignes à vapeur. Plus tard, quelques voyages, notamment professionnels, furent épiques ([voir le lorry escapades à Entrevaux](#) et [le wagon la passion des trains / lorry grande enfance](#)).



Certains itinéraires qui étaient directs à une certaine époque, ne sont possibles aujourd'hui qu'en effectuant des changements avec parfois des détours, comme dans l'exemple qui suit :

La problématique consistait à effectuer un aller-retour Montpellier ↔ Paris de manière à n'y passer que la journée du samedi mais en y arrivant avant 09h00 (évitant ainsi de passer une nuit à l'hôtel). Il n'y avait pas de problème pour le trajet retour. Par contre, pour l'aller, je n'ai pas eu de problème tant que le train de nuit Montpellier → Paris circulait. Lorsque celui-ci a été supprimé, je me suis rabattu sur le train de nuit Béziers → Paris par Neussargues. Il fallait alors que je parte un peu plus tôt pour utiliser un TER me permettant de faire le trajet d'approche Montpellier → Béziers. Mais ce train de nuit a fini, lui aussi, par être supprimé. J'ai donc été obligé de faire un crochet encore plus long et de partir encore plus tôt pour prendre un TER Montpellier → Narbonne, gare où je changeais pour monter dans le train de nuit Cerbère → Narbonne → Toulouse → Paris (« Paris Côte Vermeille » ?) qui, dit le contrôleur, n'était pas censé prendre de voyageur en gare de Narbonne (heureusement que j'avais la réservation en poche... !). De nos jours, les trains de nuit se font rares, obligeant à voyager de jour mais, même en prenant le premier TGV du matin, il n'est, en général, plus possible d'arriver à Paris aussi tôt que le permettaient les trains de nuit.

Bonne nouvelle, la nostalgie est rattrapée par l'actualité : la ligne de la rive droite du Rhône, que j'avais eu la chance de parcourir sur le trajet Nîmes → Bagnols-sur-Cèze en 1973 (juste avant sa fermeture aux voyageurs) à rouvert (29/08/2022), pour le moment partiellement.


Liste des chemins de fer touristiques que j'ai empruntés par ordre chronologique :

- ✓ Tramway du Mont-Blanc (Saint Gervais ↔ Le Fayet ↔ Le Nid d'Aigle) (fin des années 60)
- ✓ le train à vapeur des Cévennes (Anduze ↔ Saint-Jean-du-Gard)
- ✓ le chemin de fer du Vivarais (Tournon, et maintenant Saint-Jean-de-Muzols ↔ Lamastre)
- ✓ le chemin de fer du Montenvers (Chamonix ↔ Mer de Glace)
- ✓ barrage d'Emosson 1^{er} funiculaire + train + 2^{ème} funiculaire (Le Chatelard / Gietroz) (Suisse)
- ✓ le chemin de fer du Gornergrat (Zermatt) (Suisse)
- ✓ le petit train du Parc de la Tête d'Or (Lyon) (2007)

► viaduc de Garabit



Ma sœur était au bon endroit et au bon moment (09/2018) pour saisir un train de rouleaux de tôles se dirigeant vers l'usine métallurgique de Saint-Chély-d'Apcher, franchissant le viaduc de Garabit (Anglards-de-Saint-Flour / Cantal). Le convoi est amené par une UM de diesels 67400 alors que la ligne Béziers ↔ Neussargues (« ligne des Causses » à l'avenir incertain) est toujours électrifiée en 1500V=.

[le train de papi coco](#) [accueil](#)
Retour  : <https://letraindepapicoco.ovh/>

 **Navigation dans ce document .pdf uniquement par défilement dans les pages (absence de lien interne) ; pour le quitter, si le clic sur l'URL ci-dessus ne permet pas de revenir à la page d'accueil, il peut être nécessaire de le recopier dans la barre d'adresse du navigateur ou d'y revenir par clic sur la flèche de retour arrière.**

[autres bonus trains](#)
↓ page 

- 1 **le professeur de modélisme ferroviaire**
- 2 **tickets de quai**
- 3 **Laqueuille**
- 3 **Lattes**
- 4 **CC6549**

- ↓ page
- 4 **Mini World Lyon**
- 6 **Birkerød (Danemark)**
- 6 **les lignes de Papi Coco**
- 8 **viaduc de Garabit**

Page modifiée le 18/04/26 © Papi Coco 2002 – 2026