



La Plaque tournante

Numéro 2 – Juin 2025



Dans ce numéro

Glasgow Subway by Stadler
Hommage à Christian Béguelin

Le CEFEG fait peau neuve
Trams actuels

Sommaire

Sommaire

Le billet du Président	3
Le tramway un moyen de transport à la mode Jules Grucy	4
Editorial Jacky Colomb	5
Glasgow Subway by Stadler Jordan Orr - Jacky Colomb	6
Le CEFEG fait peau neuve André Reymond	10
Hommage à Christian Béguelin André Reymond	14
Revue de presse Échos d'articles glané dans la presse - Jacky Colomb	18
Nouvelles des réseaux Jacky Colomb	22
Agenda Vie des clubs, manifestations, expositions, etc.	24

Couverture : Rame Stalder pour le métro de Glasgow

jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme



Rue de la Colombière 14 - 1260 Nyon
T 022 362 53 66 - F 022 362 53 67
info@joutec.ch - www.joutec.ch

Articles en promotion uniquement au magasin ● = 30% ● = 50%

Grand choix chez:

Bemo, Märklin, Roco, Fleischmann, Liliput, LS-Models, Piko, LGB

Voies HO, HOm, N, personnages, bâtiments, matériel de décors:

Tillig, Peco, Preiser, Noch, Busch, Heki, Woodland, Brawa, Faller, Kibri,
Viessmann, Vollmer, ponts Hack Brücken, ESU

Véhicules 1/43, HO et N:

Brekina, Busch, Herpa, Schuco, Rietze, Wiking, etc.

Câbles et composants électroniques, digitalisation de machines

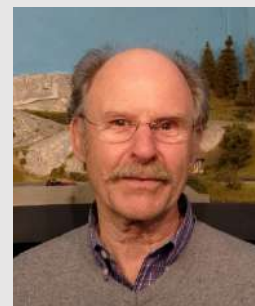
Une vitrine de matériel d'occasion, diverses échelles

Horaire d'ouverture : **LUNDI fermé**

Mardi au jeudi l'après-midi: 14h à 18h - Vendredi: 10h30-12h30 et 14h-18h

Samedi: 10h à 17h – Dimanche: 13h30 à 17h

Le billet du Président



Chers membres,
Chers amis,

Parfois la vie se charge de nous rappeler qu'elle a une limite.

Notre destin est écrit, nous n'y échapperons pas. Cependant ce n'est pas une chose que nous avons en tête chaque jour et lorsqu'elle survient même si c'est prévisible cela nous affecte et nous attriste. Un de nos membres, c'est le deuxième cette année, est parti vers un monde que l'on dit meilleur.

Après Philippe Loretan c'est Christian Béguelin qui est décédé à la suite d'une terrible maladie, au début d'une retraite dont il attendait mieux que ça. A son épouse Corinne, j'aimerais présenter, au nom de tous les membres du Rail Club La Côte, toutes mes condoléances et ma sympathie dans ces moments douloureux. Dans une autre page André Reymond rend hommage à Christian qu'il a mieux connu que moi pour en parler avec les mots qui sonnent juste.

Adieu Christian.

Jacky Colomb
Président

le TGV *Nicolas Chiriacescu*

Trains * Voitures anciennes
www.tgvshop.com



Achats * Ventes * Echanges * Restaurations
Rue St Martin 28
1005 Lausanne
Tél. 021 311 32 36
Fax 021 311 32 54

Le tramway un moyen de transport à la mode

Le tramway est un système de transport public dit léger qui ne date pas d'hier. En Suisse, de nombreuses villes ont connu et comptent encore de grands réseaux. On peut notamment citer les villes de Genève, Zurich, Bâle ou encore Berne. Ces réseaux ont un système d'alimentation à caténaire, similaire au réseau ferroviaire classique. Cependant, certaines villes en France connaissent un système différent, induit par des conditions géographiques et des restrictions urbaines. Nous allons ici parler de deux systèmes différents, celui de la ville de Nice et de l'agglomération de Tours.

Nice compte 3 lignes sur deux tracés indépendants. La ligne 1 mesure 9,15 kilomètres de long et comprend 15 stations. Mise en service en 2007, elle voit passer 120 000 passagers par jour. Les lignes 2 et 3 opèrent sur un tronçon différent. Mise en service en 2019, la ligne 2 permet de relier l'aéroport et le centre historique, en étant en partie enfouie.



Il est impressionnant de voir comment des solutions sont développées afin de répondre aux conditions de chaque centre urbain. Le tramway de Lausanne sera lui équipé de caténaires, mais nous verrons peut-être ces systèmes émerger un jour en Suisse.



Tronçon de circulation sur batterie

Ces deux tronçons ont deux alimentations différentes. La ligne 1, dans les zones périurbaines, fonctionne avec une caténaire en 750V via un pantographe. Cependant, dans le centre historique de la ville, où il n'est pas possible d'avoir de ligne de contact, les véhicules basculent sur des batteries internes d'environ 1,5 tonne.

Sur les lignes 2 et 3, à l'exception du tronçon en tunnel où l'on peut retrouver une caténaire, toutes les sections en surface sont exploitées sur batterie. Cependant, à l'inverse de la ligne 1, les tramways rechargent quelques secondes à chaque station à l'aide de pads métalliques situés entre les voies. Le système de recharge statique par le sol (SRS) recharge en une vingtaine de secondes à chaque arrêt de grands accumulateurs capables de stocker jusqu'à 13,6 kWh.

Source : Jules Grucy



Pads pour la recharge des batteries aux arrêts

Éditorial



Bonne affaire ? Vraiment ?

Un magasin de modélisme ferroviaire ferme à Nyon, victime des loyers excessifs, de la concurrence d'internet mais certainement pas des autres magasins concurrents, ni même pas des grandes surfaces !

C'est dommage car c'est une source précieuse d'approvisionnement de toutes sortes de produits et de conseils que l'on n'obtient pas sur le net. C'est aussi un lieu de rencontre et d'échange entre passionnés qui disparaît.

Mais la clientèle est ainsi faite que l'on ne voit pas toujours l'intérêt général en se concentrant sur l'apparente simplicité de faire ses achats, le cul posé dans son canapé, en ayant l'impression que l'on fait une bonne affaire en payant un peu moins cher que sur le catalogue.

C'est sans compter sur la sécurité du paiement d'avance, les frais de port et ceux de la douane qui arrivent par courrier séparé, la livraison par Truc Express qui intervient quand vous n'êtes pas à la maison, les démarches à faire pour récupérer votre colis, ou le déplacement à un point de collecte, à moins que le paquet ait été déposé dans votre boîte à lettre, pour autant que l'on ne vous l'ait pas dérobé entretemps. Et lorsque vous ajoutez les différents déplacements que vous aurez faits pour gérer votre achat à distance et les frais supplémentaires que cela vous aura occasionnés vous serez bien forcé d'admettre que le magasin du coin avait ses avantages...

Ah ! j'oubliais : la garantie, oui la garantie ! En cas de malfaçons, plutôt que de retourner au magasin qui vous échangera l'article ou au pire s'occupera de faire appliquer cette garantie ; il a en effet plus de poids auprès de son fournisseur que vous auprès du dealer internet, vous devrez vous-même renvoyer l'article, payer le port, écrire un e-mail explicatif, éventuellement en anglais ou en allemand.

Durant tout ce temps vous serez privé de votre nouvelle acquisition !

Jacky Colomb

Glasgow Subway by Stadler

Le métro de Glasgow, connu sous le nom de "Glasgow Subway" est un réseau qui relie le centre-ville, le West End et le Southside de Glasgow. Il est constitué d'une ligne circulaire d'environ 10 km qui entoure le centre-ville et s'étend du nord au sud de la rivière Clyde. C'est le troisième plus ancien métro du monde après ceux de Londres et Budapest.



Exploité actuellement par le Strathclyde Partnership for Transport (STP), le métro de Glasgow vient de vivre une grande rénovation avec le déploiement de nouvelles rames Stadler. Les particularités de ce métro font qu'ils circulent sur un écartement de 1219 mm (4 pieds) d'une part et que chacune des voies de circulation passe par son propre tunnel. Les tunnels mesurent 3,35 mètres (11 pieds) de diamètre, ce qui est particulièrement restreint. Ce sont les difficultés de percement du terrain qui, à l'époque de sa construction, ont dicté les dimensions du tube et l'écartement inhabituellement étroit des rails.

Histoire

Construite entre 1891 et 1896, la ligne n'a jamais été modifiée depuis l'ouverture. Sa configuration est unique parce que ses deux voies sont chacune insérée dans un tunnel distinct, sans connexion, n'aboutissant jamais à la surface. Les trains s'immobilisent pour la nuit sur les voies de circulation et, pour leur maintenance, sont soulevés par des grues jusqu'au dépôt en surface. A l'origine les convois étaient tirés par deux câbles, un pour chaque sens, mus par deux machines à vapeur de 1500 CV chacune. Les trains étaient composés de deux véhicules, le premier disposant d'une pince serrant le câble tracteur. La pince était libérée pour arrêter le train.



Voiture de première génération exposée au Riverside Museum

Les 15 stations ont été conçues avec un quai central pour les deux sens ainsi les voitures n'ont des portes que d'un côté.



Le métro du bon vieux temps en 1950

Reprise de l'exploitation

En 1921 la compagnie exploitante faisait face à de graves difficultés financières et cessa l'exploitation. La Municipalité racheta alors la ligne et créa une société d'exploitation.

En 1934 le trafic de la ligne atteignait les 14 millions de passagers par an toujours avec les voitures d'origine.

Électrification

En 1935 les trains furent électrifiés et modernisés. L'étroitesse des voies ne permettait pas l'utilisation de gros moteurs dans des véhicules étroits, on installa donc des moteurs de tramway de 60 CV sur chaque boggie d'une voiture par rame. Le temps de parcours de la ligne passa de 38 à 28 minutes pour un tour.

La fréquentation maximale a été enregistrée en 1953 avec 35 millions de passagers dans l'année.

La grande modernisation du réseau

En 1965, la ligne transportait 27 millions de passagers par an dans 24 trains de deux voitures roulant avec des intervalles de trois minutes aux heures de pointe. Dans les années 1970, le métro, en particulier le matériel roulant, donnait des signes évidents d'usure et d'obsolescence. Les pannes étant nombreuses et les réparations longues, la fréquentation chuta à 7 millions de voyageurs.

Des fissures furent constatées en mars 1977 dans la voûte de la station de Govan Cross. Les pannes devenaient de plus en plus fréquentes, et un seul train bloqué pouvait arrêter tout le réseau. Une rénovation radicale a donc été entreprise.



Station avec quai central, on voit combien la situation pouvait être peu sûre aux heures d'affluence. 1970

Le réseau fut fermé en mai 1977 pour une rénovation totale. Plusieurs stations à quai central unique se sont vu ajouter un second quai latéral ou bien furent reconstruites dans une configuration classique à deux quais latéraux, afin de disposer d'un quai pour chaque direction et de diminuer leur saturation à l'arrivée des rames.

Neuf stations furent équipées d'escaliers mécaniques et une station de trottoirs roulants.

Le dépôt et le centre de contrôle sont situés à Govan. La fosse permettant de lever les trains jusqu'à la surface a été remplacée par une rampe remontant jusqu'au sol pour atteindre le dépôt de maintenance de Broomloan Road (situé en surface, entre les stations Govan et Ibrox). Les trains sortaient ainsi du système de tunnels à des fins d'ingénierie, de nettoyage ou de stockage. La nouvelle flotte du métro comprenait 33 voitures motrices, 12,58 m. de long et de 2,34 m. de large, construites par Metro Cammell entre 1978/1979 dans son usine de Birmingham et équipées de moteurs électriques GEC. La composition des trains était de deux ou trois voitures selon les heures. La capacité d'un véhicule était de 90 passagers dont 38 voyageurs assis. La vitesse maximale était de 54 km/h ; la vitesse



Station Buchanan Street après construction d'un quai latéral

commerciale de 29 km/h. Les trains étaient désormais en fonctionnement automatique, le conducteur n'étant responsable que de la fermeture des portes en appuyant sur un bouton de démarrage en fonctionnement normal.

Le métro a été inauguré le 16 avril 1980 et rendu à l'usage du public.

Nouvelle modernisation en 2023 – 2024

En 2005, SPT lance des études pour une modernisation et une extension d'un système qui depuis sa création ne l'avait jamais été. En 2007, SPT annonce que les plans recommandés par son consultant Atkins proposent dix scénarios allant de la fermeture du métro jusqu'à son extension massive. L'option prioritaire conduisait à une rénovation majeure du matériel roulant et des gares existantes.

En avril 2010, le Strathclyde Partnership for Transport proposa la mise en œuvre du projet prioritaire de modernisation pour 290 millions de livres sterling. Ce programme fut approuvé par le gouvernement écossais en mars 2011. Il incluait une billetterie intégrée, de nouveaux trains sans conducteur, une signalisation améliorée avec

automatisation, la rénovation de toutes les stations de métro, notamment en les rendant plus accessibles et plus sûres grâce aux portes palières en station (comme pour le M2 lausannois). Le plan s'est traduit par une réduction du personnel d'exploitation de 65 postes, l'effectif passant à 258 employés. Le programme put être lancé après que le financement eut été finalisé. En mai 2012, STP a désigné Systra en tant que conseiller technique pour l'acquisition de nouveaux trains, systèmes de signalisation et de contrôle des trains en vue de la modernisation du métro. Une commande de 17 rames automatiques à gabarit et écartement adaptés a été passée en mars 2016 auprès d'un consortium formé des constructeurs Stadler et Ansaldo STS pour 203 millions de livres. Les nouvelles rames gardent les caractéristiques essentielles des anciennes, mais ce sont des trains de quatre véhicules de 39,24 m de longueur. La livraison de ces nouvelles rames devait coïncider avec le basculement en mode entièrement automatique prévu pour 2020.

La première rame fut délivrée en mai 2019 mais les premiers essais ne débutèrent qu'en décembre 2021. Alors qu'il était prévu que l'utilisation commence en 2022, la première rame a été mise en service pour les passagers le 11 décembre 2023.

L'équipement complet de la ligne s'est achevé le 28 juin 2024 avec la suppression de la dernière rame de seconde génération.



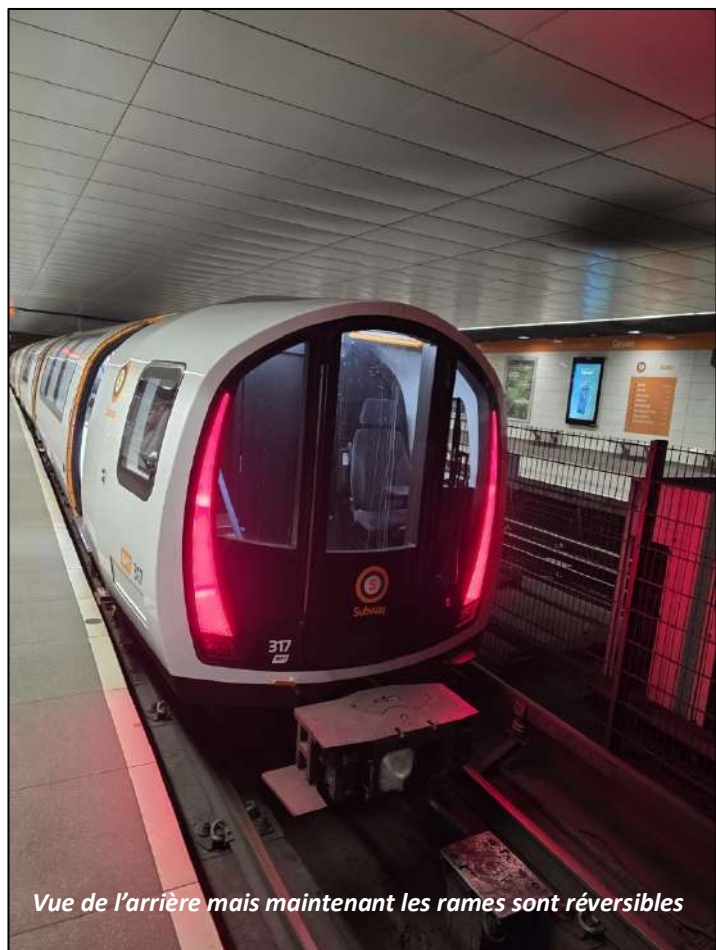
Nouveau tunnel en service - 2025



Nouvelle rame Stadler dans une station à quai central



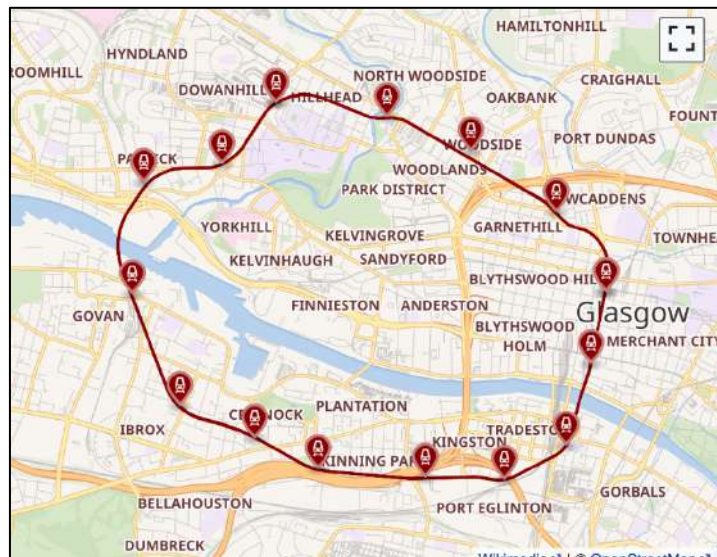
Vue intérieure d'une nouvelle rame



Vue de l'arrière mais maintenant les rames sont réversibles



Sortie de tunnel arrivée à la station



Le réseau actuel : 15 stations, 10,4 km, un dépôt en surface entre Govan et Ibrox, 17 rames Stalder de 4 éléments, circulation entièrement automatique



Le système d'alarme aussi en cas d'agression

Reportage effectué au printemps 2025 à l'occasion d'un voyage en Ecosse qui nous a amené en divers endroit du pays qui feront l'objet d'autres articles dans les prochaines éditions de la Plaque Tournante. Les photos sont de Jordan Orr et d'archives Wikipédia.

Le CEFEG fait peau neuve

Infos et photos reçues du CEFEG - Reportage et conclusion André Reymond

Ma visite au CEFEG, club genevois au Petit-Lancy, du samedi 24 mai 2025 lors du traditionnel café-croissant a révélé un lot de surprise. Alors que je discutais avec des membres du club sur la qualité de la maquette, et surtout du fait que le réseau HO est constitué de 2 voies en 2 rails commutable en analogique ou en digital, bien sûr pas en même temps, et d'un réseau Märklin à 2 voies, également en analogique ou en digital.

Le réseau HOM, qui a été agrandi, est aussi commutable en analogique ou en digital.

Alors que j'admirais le passage des convois, le président André Vuilleumier me glisse à l'oreille, «regardez bien car ce réseau va bientôt disparaître !». Je suis resté surpris et c'est alors que le président m'a présenté les faits et le pourquoi d'une nouvelle maquette. C'est la réflexion apportée par le comité sur ce nouveau projet qui m'a interpellé et je pense que cela va intéresser plus d'un lecteur. Cette même réflexion pourrait être bénéfique au RCLC.

Vue partielle du HO continu de la maquette actuelle et historique avec un train de feroutage en double traction BLS, convoi aussi historique avec l'abandon prochainement du transport des camions sur le rail. Au-dessus passe le réseau Märklin, invisible ici, et en bas le réseau HOM.



Le CEFEG construit la maquette Périard

Philippe Périard était membre de notre association depuis de nombreuses années.

Décédé brutalement en 2021, il avait fait le choix de léguer l'entièreté de sa collection de train comprenant de très nombreux modèles de marques de prestige comme Fulgurex, Lemaco, etc. Le comité avait fait le choix de faire profiter aux membres de cette collection par le biais de ventes exclusives. Puis nous avons ouvert ces ventes à l'extérieur du club en participant à de nombreuses bourses à travers la Suisse. Ce legs fut l'occasion d'une rentrée d'argent inattendue pour le club. C'est ainsi qu'est arrivé dans les discussions du comité le remplacement de notre vénérable maquette.

Voici donc la genèse de ce projet «**Maquette Périard**».

L'idée d'une nouvelle maquette trottait dans l'esprit de

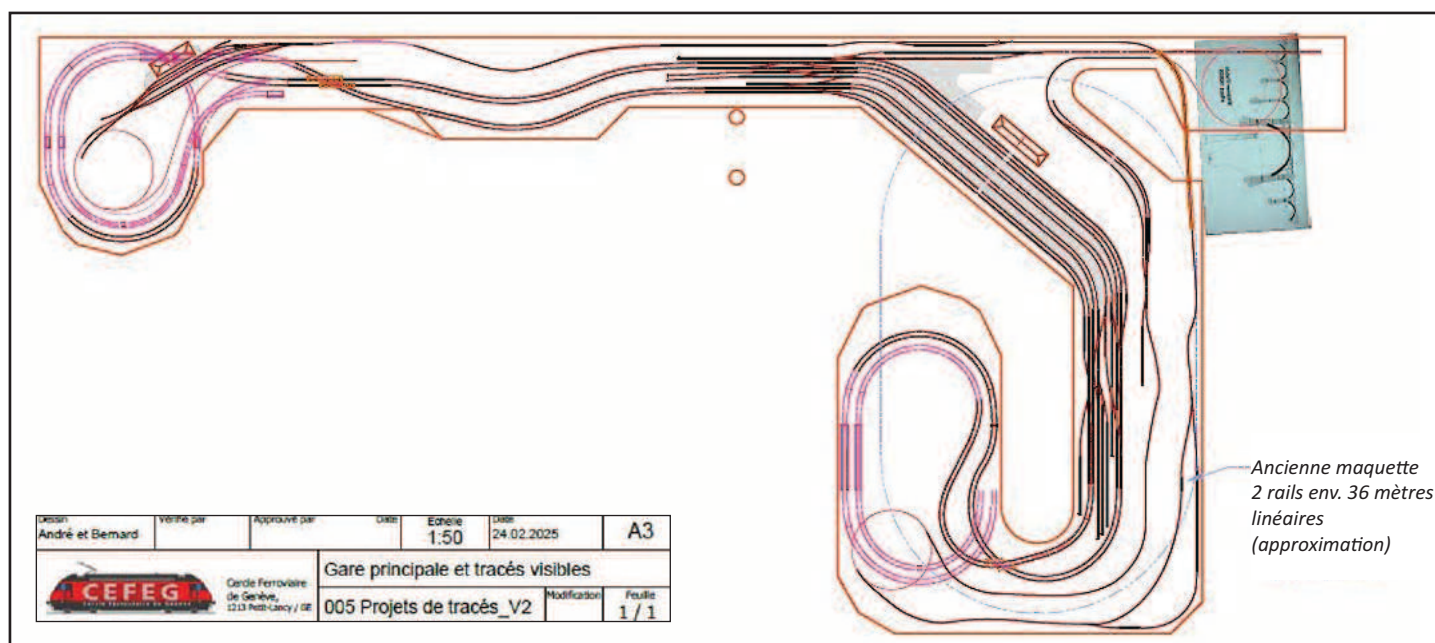
certain depuis bien longtemps. Combien de fois au détour d'une conversation au bar a-t-on entendu : «*on casse tout, et on reconstruit*» Mais casser pour faire quoi ? C'est ce à quoi s'est attelé le comité.

La maquette actuelle n'a pas loin de 60 ans

Elle a été successivement modifiée avec plus ou moins de réussite. La maintenance de cette dernière devient compliquée. Les habitudes ont changé, les tracés à la mode ne le sont plus.

Cette maquette était prévue d'être pilotée depuis son centre, obligeant à se contorsionner pour y accéder. De plus le réseau 3 rails est peu intéressant par son tracé. Sur le 2 rails, il y a trop de monde lors de nos ouvertures hebdomadaire, et il est difficile d'offrir à tout le monde un roulement optimal.

Le comité c'est donc attelé à élaborer un cahier des



charges qui reprend les points suivants :

- Réseau en boucle comme la configuration actuelle. Après réflexions et discussions au comité et dans le groupe de travail. C'est la configuration qui offre le plus de capacité ainsi que la plus simple exploitation pour des séances de roulement sous forte affluence.

- Pas de trous d'homme, toutes les zones doivent être accessibles depuis l'extérieur de la maquette (une longueur de bras ~85cm).

- HO 2 rails continu, HO 3 rails alternatifs, H0m 2 rails continu. Avec commande numérique des appareils de voies, et exploitation numérique ou analogique de la commande des trains pour les 3 réseaux.

- Capacité de la gare cachée ainsi que de la gare principale d'accueillir des trains de 4 m pour les réseaux HO 2 et 3 rails. 1.7 m pour le Bemo.

- La maquette ne s'attache pas à reproduire un lieu précis

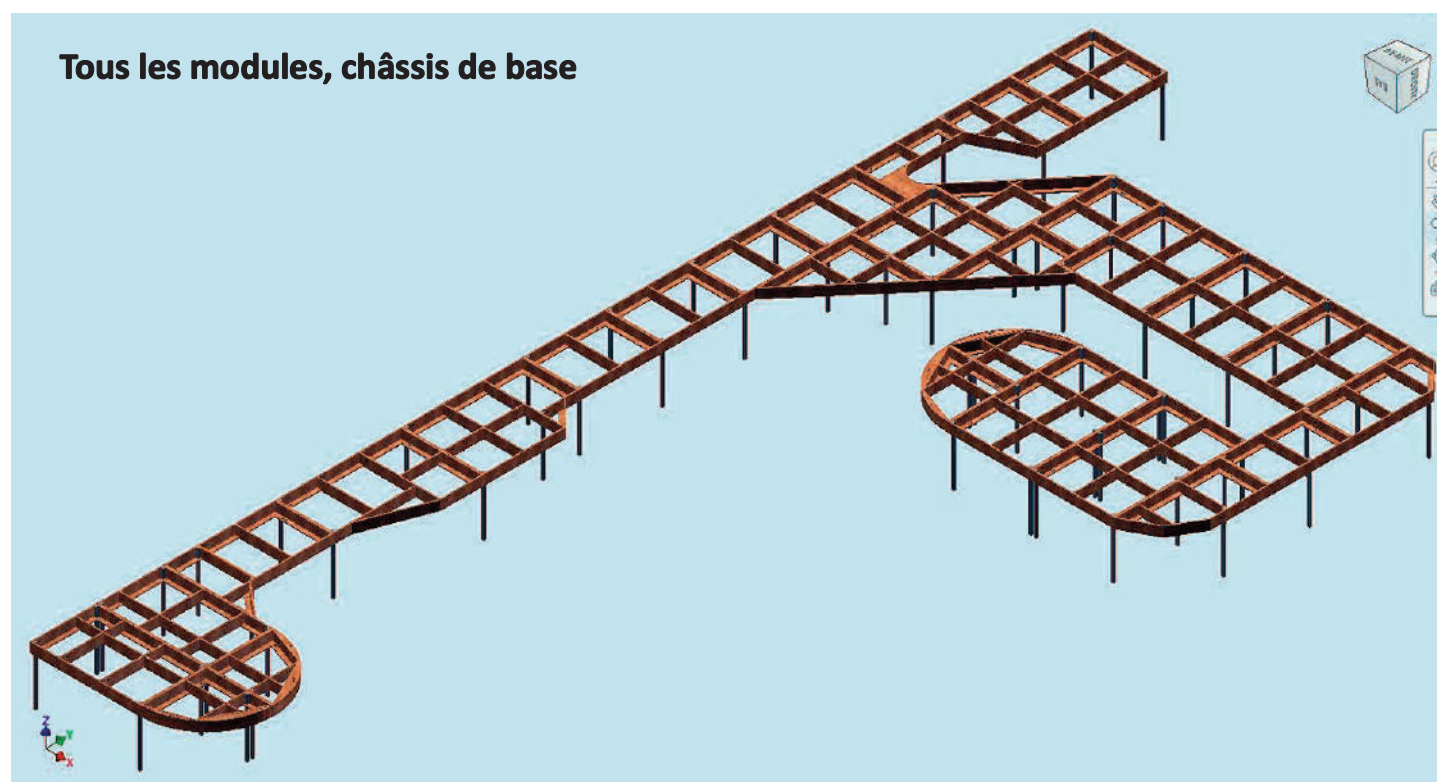
au sens strict du terme. Nos membres ayant la liberté de faire rouler leurs matériels de nombreux pays.

Constructeur externe

Une fois que l'on a défini ce cahier des charges qu'est-ce qu'on fait ? Dans notre cas, l'idée est venue de faire appel à un constructeur externe à notre association. Un nom est vite ressorti. BRIMA. Pour Brillmayer Modellanlagenbau société allemande basé à Gau-Algesheim non loin des villes de Mayence et de Mannheim. Nous prenons contact avec eux, nous convenons d'une visite dans leurs locaux. On en prend plein les yeux en découvrant l'atelier avec les 5 maquettes en cours de construction. La discussion est passionnante, nous abordons tous les points qu'ils nous semblent importants. Nous donnons au chef des lieux un exemplaire de notre cahier des charges. Il apprécie lui qui voit passer de nombreuses personnes avec des idées parfois très vagues.

Nous sommes en automne 2023 et rendez-vous est pris

Tous les modules, châssis de base



en décembre pour qu'un de ses employés se déplace dans nos locaux afin de finaliser le relevé des cotes. Décembre, deux employés visitent notre local et déterminent le volume maximal des modules en fonction des accès (portes, escalier, couloirs).

Le calendrier est fixé

Juin 2024 les plans sont faits. Ils permettront de débuter la construction du châssis en juillet, et d'entreprendre la pose des voies en septembre. Pour ne pas trop faire grimper les coûts, nous avons souhaité commander une maquette précâblée. Charge à nous de finir le câblage et de réaliser le décor. La livraison devait intervenir en novembre-décembre 2024. Oui, mais voilà tout ne se passe pas comme prévu, et à la suite de diverses péripéties, en janvier 2025 sans réponse de leur part, nous renonçons au service de cette société. L'idée de faire appel à un constructeur était de limiter le temps d'indisponibilité de la maquette. En effet, la crainte de voir des membres désertir l'association si la maquette devenait indisponible trop longtemps avait en partie motivé cette solution. Laisser la réalisation des plans permettait également d'éviter les remarques «ça ne marche pas le truc à machin.»

La bonne décision

Entre membres du comité, l'idée commence à poindre le bout du nez.... «*Bien d'autres associations avec bien moins de membres y sont arrivées, pourquoi pas nous...*»

Nos membres ont quasi tous le même comportement lors des séances de roulement. Ils enraillent leurs trains, les font rouler 20 à 40 min puis laisse la place aux copains. Il est très rare de voir des manœuvres se réaliser. (Le circuit actuel ne s'y prête pas vraiment). Donc sur la nouvelle maquette des possibilités y seront ajoutées mais avec parcimonie. Il n'y a pas de train ou de convois qui dorment sur la maquette en dehors des heures d'ouvertures. Donc, n'en déplaise à certains, pas de gare de triage, ni de rotonde. Pour la gare de triage et faire quelque chose de réaliste, il faut une place conséquente. Pour la rotonde, suivant les habitudes des membres, et sachant que le club ne possède pas de matériel

se prêtant à cet usage. La rotonde aurait été vide 95 % du temps, de plus cela prend de la place.

Bien souvent, pour faire un plan de voies esthétique et réaliste, il faut rester simple. Nous sortons donc quelques esquisses qui sont discutées au comité. Il faut discuter zone par zone de ce que l'on a en tête pour éviter de se voir retoquer le plan après de très/trop nombreuses heures de travail. Il faut être ouvert à la discussion et au compromis. Entre le 2 et le 3 rails les tracés seront équitables mais pas égaux. Car géométriquement certaines choses sont difficiles à mettre en place de manière totalement égalitaire.

Le regroupement des 3 réseaux dans la même gare permet d'éviter un mitage du territoire, laissant la part belle à des zones «naturelles» les constructions et habitations seront ainsi concentrées. Il est prévu de créer un bord de lac, grande première pour le club, car jusqu'à présent, il n'y a pas un seul point d'eau sur la maquette.

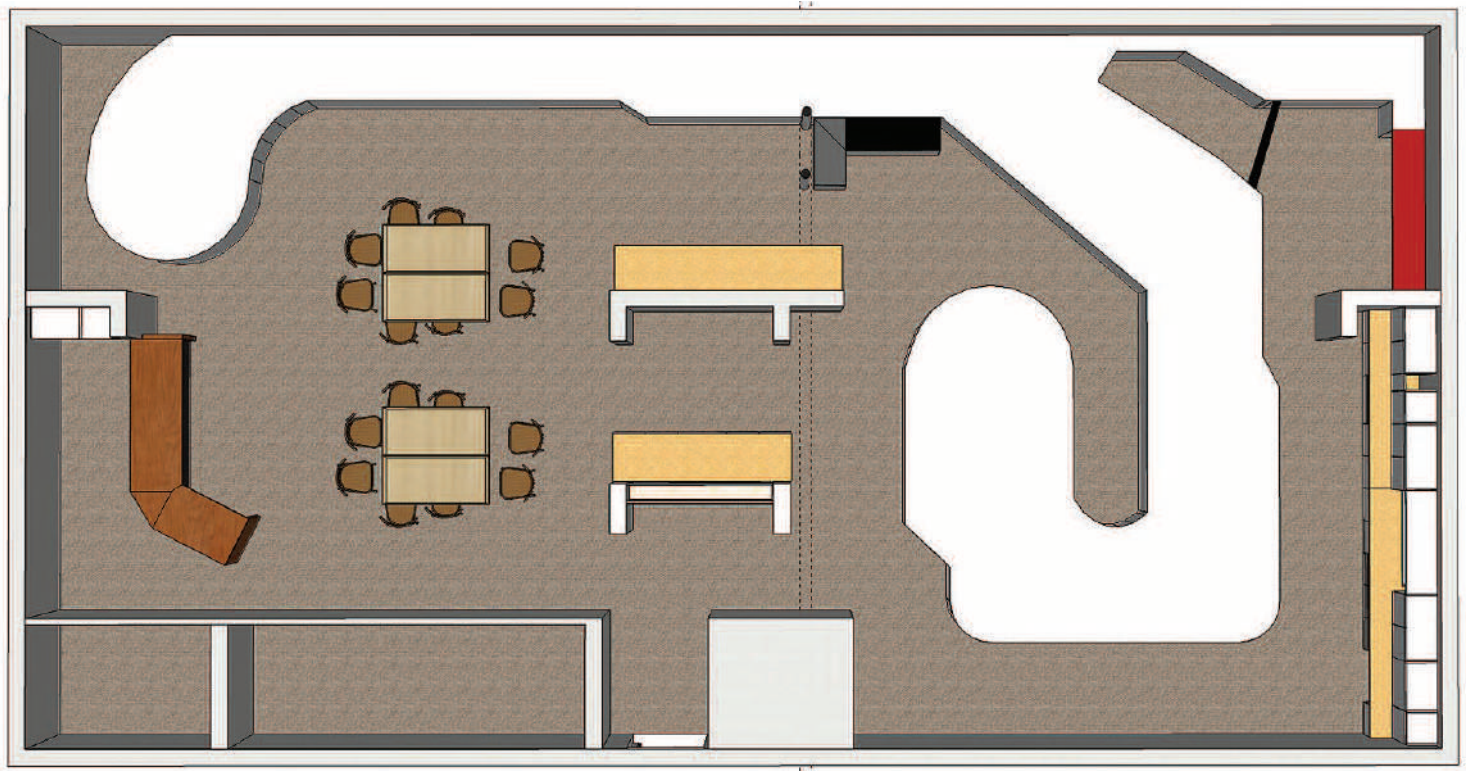
En mars, les plans commencent à ressembler à quelque chose d'intéressant. Outre le plan de voies, des plans et modèles 3D de l'ensemble des châssis pour les 26 modules qui composent cette nouvelle maquette sont dessinés. Une fois le plan de voies validé, nous lançons quelques appels d'offres auprès des magasins spécialisés.

Les boucles seules sans les voies de garage représentent : 67 m pour le HO 2 rails, 53 m pour le HO 3 rails, et 67 m pour le HOm. Ce sont 73 appareils de voies pour les 3 réseaux, représentant 109 moteurs.

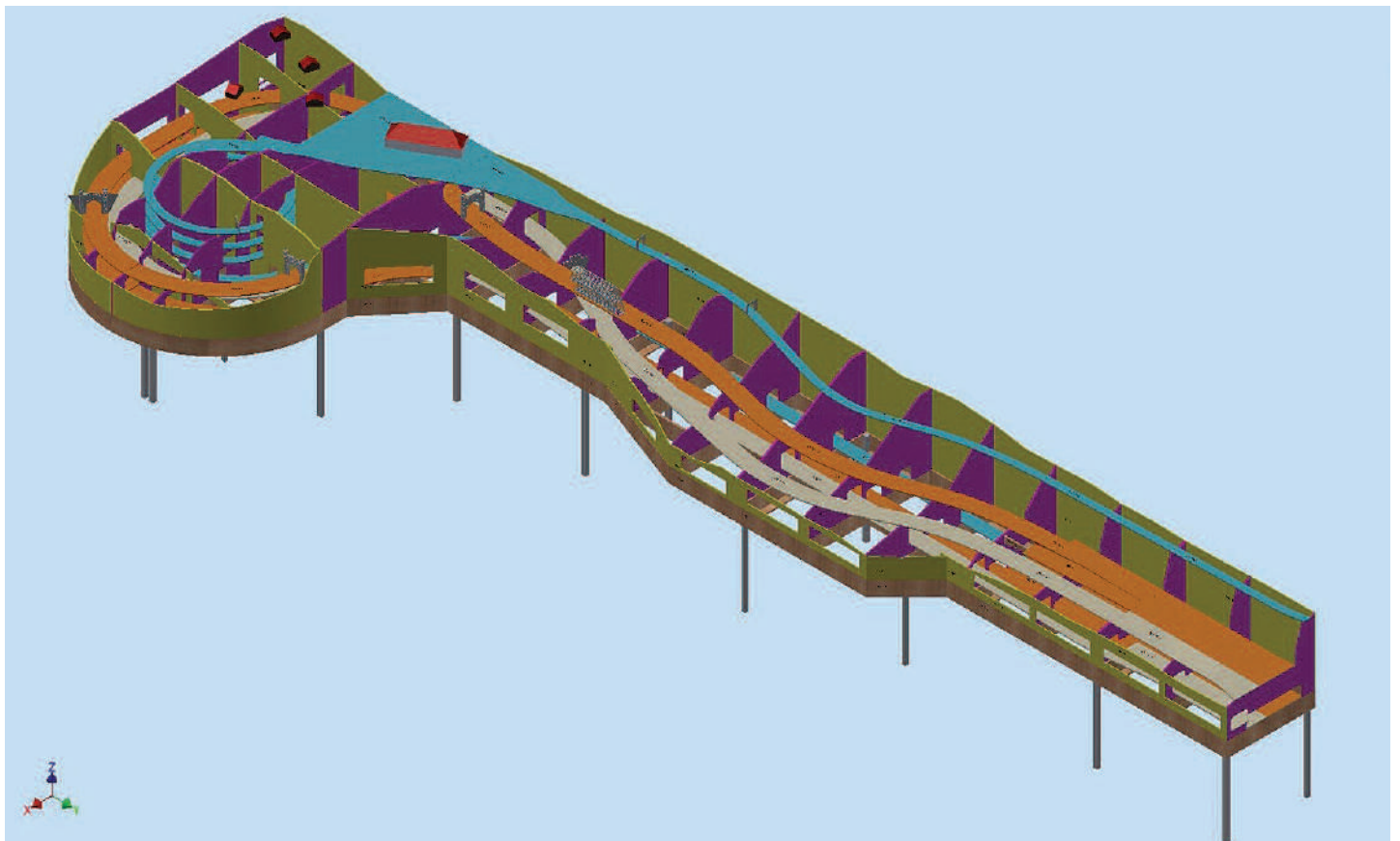
Pour le HO 3 rails, nous allons installer 45 m de voies Peco avec le système Puko Streifen de chez Weichen Walter.

À fin mai, nous avons réalisé la mise à jour de l'éclairage du local. Pour la future maquette nous avons acheté toutes les voies nécessaires ainsi que le câblage. En juin, nous achetons le bois et commençons à réaliser les 9 premiers modules. Grâce au dessin par ordinateur, nous avons une mise en plan de chaque élément, ce qui va nous permettre de procéder à certaines découpes avec une CNC. La maquette actuelle devrait être démontée d'ici la fin de l'année pour permettre l'installation des 17 modules restants.





La partie blanche représente l'emplacement de l'ensemble de la nouvelle maquette dans le local actuel.
On remarque la place du bar, les chaises autour des deux tables et des armoires pour le rangement.



Représentation des module 1 à 9 avec les différents tracés HO 2 et 3 rails sur 2 niveaux ainsi que le HOm en haut.
La partie centrale est dédiée à la voie de parade pour les 3 circuits.

Conclusion

Ce projet magnifique va redonner une nouvelle vie au CEFEG en dynamisant les énergies pour mener à bien la construction, du châssis, puis de la pose des voies qui est la condition primordiale pour assurer un roulement optimal des trains. Ensuite vient tout le câblage qui doit être effectué

avec soin pour éviter toute pannes dues à des soudures froides. La touche finale revient au décor qui va donner le charme à cette imposante maquette avec un ballastage soigné qui rend la voie réaliste. La pose de poteaux de caténaires et de transversales dans les gares devrait suffire à l'œil sans les fils mais avec des pantos levés et attachés. ■

Hommage à Christian Béguelin

Photo Corinne Béguelin – Texte André Reymond

J'ai connu Christian lors d'un des premiers Rail Expo à Nyon organisé par Jean-Blaise Wagon, je ne me souviens plus de l'année, peut être entre 1980 et 1988. Christian venait de rentrer des Grisons où il avait travaillé quelques années à St-Moritz, accompagné de son épouse, comme monteur et service d'entretien des ascenseurs Schindler.

Lors de cette expo, Christian avait présenté une magnifique maquette à l'échelle Z avec, comme thème, les grands espaces américains et les longs trains de marchandises qui les traversent dans un paysage typique.

De mon côté, j'étais présent avec un module HOM présentant la halte de Furna qui faisait partie du réseau modulaire de Train Passion.

Puis Christian a été pris par le charme de la voie étroite avec un réseau modulaire HOe décoré avec soins. A cette époque, il créait en dessinant des maisons et des bâtiments sur son PC avec impressions sur carton en imprimante couleurs. Ces maisons et bâtiments donnaient une touche personnelle à ses modules. Il vendait aussi ses maisons de cartons aux amateurs.

Son réseau HOe était constitué de trains de voyageurs et marchandises des marques Roco et Liliput et, à la manière de Jean-Michel Mayor, il créait ses propres compagnies ferroviaires en imprimant les logos fabriqués par ses soins sur ses véhicules.

Lors d'un autre Rail Expo, il s'était associé avec un autre amateur de la voie HOe pour présenter un grand réseau modulaire en mettant leurs modules en commun avec la particularité d'avoir une partie en HO. Christian avait modifié deux boîtes Faller d'une usine VW pour en faire un grand dépôt ferroviaire avec le toit vitré typique en Z. Tout son réseau était décoré avec un soin particulier des détails.

Le digital n'a pas de secret pour lui

Christian était un vrai bricoleur dans le bon sens du terme, tout en finesse et méticuleux, il pouvait ouvrir sans difficulté n'importe quelle locomotive pour y installer un décodeur ou l'éclairage pour les voitures. Il s'est dirigé très tôt vers le digital en utilisant les premières centrales Uhrenbrock et les premiers accessoires Roco pour la commande des aiguillages.

Lorsqu'il a déménagé à Daillens il a aménagé au sous-sol un local pour y construire le réseau HO/HOe de ses rêves. Possédant du matériel analogique et digital, il a construit son réseau commutable dans ces deux mondes.

Très discipliné et consciencieux, à l'aide de son PC il a tout détaillé dans un répertoire au format A6 oblong en consacrant une page par locomotive avec photo du modèle et toutes les fonctions.

Un travail de bénédictin. C'est vrai que ça rend la conduite des trains plus aisée.

Réparateur hors pair

Je me rappelle d'une intervention de Christian lorsque j'étais à Modélisme 2002 à Lausanne sur le stand du LEB pour présenter mes premiers modèles Malutram des rames LEB en HOM qui circulaient sur ma maquette HOM «La Fin-Dessus». Tout se déroulait normalement lorsque, soudain, une rame LEB s'est arrêtée à la montée sans raison apparente. Christian arrive en visiteur pour me dire bonjour et je lui explique, un peu gêné, que ma maquette est en panne. Christian me pose quelques questions sur le fonctionnement de la maquette et me dit en 5 minutes «tu as une partie qui n'est plus alimentée».

Le stand d'à côté était occupé par le groupe le CAMM qui construisait les premiers modules HOM de leur futur réseau. Par chance, Christian pu emprunter un fer à souder et du fil électrique et fit une réalimentation provisoire pour que la maquette puisse continuer à fonctionner pendant l'expo. Et son provisoire a duré très longtemps.

Je lui ai confié quelques locomotives Fleischmann pour les digitaliser et d'autres pour les réparer.



Ce fut le cas pour la Voight Maxima qui est tombée en panne de roulement alors que le son n'était pas touché. Le démontage s'est avéré très compliqué et je n'obtenais pas un moteur de rechange de l'importateur. Christian a finalement ouvert le compartiment moteur pour y découvrir un entraînement par courroie qui s'est rompue. Encore une chance, il avait dans un tiroir une courroie crantée Märklin qui faisait exactement l'affaire.

J'ai reçu par WhatsApp une petite vidéo montrant ma Voight Maxima remontée et de nouveau en train de rouler sur son réseau.

Grand voyageur

Il était abonné à *La Traverse métrique* et contribuait de temps à autres par un article technique détaillé sur l'emploi et le câblage d'un réseau analogique et digital. Il a participé à de nombreux Voyages de Lecteurs de *La Traverse métrique* en Europe.

Il est rentré au club du RCLC et a œuvré sur les quais de l'ex-gare HO en posant quelques aiguillages. En compagnie de son ami Piero, il a visité des bourses en Suisse et des expos en Italie en voyageant toujours en train. Hélas, depuis 2024 sa santé s'est détériorée et il a passé quelques séjours aux CHUV en perdant beaucoup de poids. Il a fait quelques apparitions au RCLC le mercredi quand il allait mieux. Je l'ai rencontré une des dernières fois avec Corinne le 7 décembre 2024 lors de la traditionnelle fondue annuelle à la Croix Vertes à Vich, au printemps 2025 chez Joutec et une dernière fois 10 jours avant son décès aux HUG, très affaibli.

C'est dans sa deuxième année de retraite que mon ami et membre du RCLC est décédé le lundi 14 avril 2025 à l'âge de 66 ans à la suite d'une longue maladie. Je présente ici toute ma sympathie à son épouse Corinne ainsi qu'à toute sa famille et je garderai un excellent souvenir de Christian qui a rejoint le paradis des trains. ■



Photo Christian Béguelin

Vue partielle de sa maquette HO/HOe. Une acquisition récente est cette locomotive à vapeur Fleischmann BR38 2609 DRG (en tête d'un omnibus) que Christian a réussi à digitaliser et à remettre l'éclairage qui était en panne.

Ce train roule sur sa voie de parade HO. Au-dessus on aperçoit le viaduc de la ligne HOe qui est à voie unique avec un croisement dans une gare intermédiaire. La fin du réseau aboutit à une gare cul-de-sac en voie Tillig HO/HOe et décorée de bâtiment et de quais de sa fabrication en carton, très réalistes.

Une partie HO non décorée est constituée de voies Trix actuelles, elles permettaient à Christian de faire circuler ses trains en mode analogique et digitale. Une plaque tournante Fleischmann est installée sur un plateau pour garer ses locomotives à vapeur et diesel. Un hélicoïdal a été construit pour rejoindre une vitrine active avec des rames complètes et la gare en cul-de-sac situé sur une étagère à bonne hauteur des yeux. Christian, tout comme moi, «aimait jouer avec ses trains».



ELECTRISEZ VOTRE VIE !



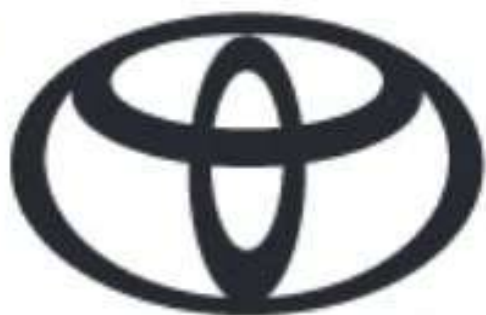
HYBRID ELECTRIC

PLUG-IN HYBRID ELECTRIC

BATTERY ELECTRIC

FUEL CELL ELECTRIC

Plus de 25 ans d'expérience en électrification.
**Lancez-vous dans l'aventure électrique avec
10 ans de garantie et d'assistance.**



GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

021 631 99 31 | toyotacrissier.ch

info@toyotacrissier.ch

A vendre H0m Spécial BEMO, analogique - Juin 2025

Modèle H0m Bemo: RhB, FO, CFF Brünig et BOB (2 voitures rares), train complet



H0m CFF Brünig, HGe 4/4 101962-9 **190.-**
Loco à crémaillère, valeur 460.-



H0m BOB, voiture AB 215 **60.-**
Série limitée, rare



H0m BOB, voiture B 252 **60.-**
Série limitée, rare



H0m CFF Brünig, voiture AB 406 **50.-**



H0m CFF Brünig, voiture A 203 **50.-**



H0m CFF Brünig, voiture Jass B 736 **55.-**



H0m TPF, voiture sur base MOB **30.-**



H0m FO, HGe 4/4 No 31 **200.-**
A crémaillère avec rambarde, valeur 503.-



H0m FO, wagon ballast Fad 4855 **65.-**

Modèle H0m, 5 voitures STL en métal avec soufflets réels et suspensions sur les bogies
Toutes les voitures neuves CHF 115.- **prix spécial CHF 50.-/pièce**



H0m STL voiture RhB B2324 verte **50.-**



H0m STL voiture RhB B2327 rouge **50.-**



H0m STL voiture lourde RhB B2229 rouge **50.-**



H0m voiture BEMO Panoramic FO **50.-**



H0m STL voiture Appenzeller Bahn B241 **50.-**



H0m STL voiture Appenzeller Bahn B242 **50.-**



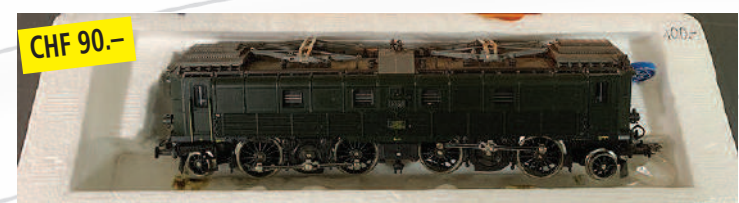
CHF 80.-
HO Roco CFF Re 4/4 No 10202



CHF 200.-
HO Roxy BLS Ae 4/8 No 206 tout métal, feux Led, neuve **CHF 680.-**



CHF 80.-
HO Roco CFF Ae 6/6 Bern No 11427



CHF 90.-
HO Roco CFF Be 6/8 No 12323



SWISS TRAINS PROMOTION
MODÉLISME FERROVIAIRE, LE SPÉCIALISTE DE LA VOIE MÉTRIQUE H0m

André Reymond
16, place d'Armes • CH 1227 Carouge
Tél. 076 616 83 53 • Mail: andre.stp@bluewin.ch

Revue de presse

Jacky Colomb

Quotidien de La Côte du 3 juin 2025

Des nouveaux trains pour le Léman Express

MOBILITÉ Les CFF souhaitent augmenter leur offre dans le bassin genevois.

Afin de répondre au succès grandissant du Léman Express, les CFF ont décidé d'augmenter la capacité de leurs trains circulant sur le réseau RER genevois. Ils ont lancé mardi un appel d'offres public pour l'acquisition de 25 nouvelles rames qui devraient entrer en service au plus tôt en 2032.

Le marché est évalué à plus d'un demi-milliard de francs, ont indiqué les CFF dans un communiqué. Les nouvelles rames viendront compléter les 17 rames Régiolis du constructeur français Alstom et les 23 rames Flirt fabriquées par l'entreprise suisse Stadler Rail opérant sur le réseau RER genevois.

Les nouveaux trains que souhaitent acquérir les CFF disposeront, à longueur égale,



Les CFF veulent renforcer le Léman Express avec 25 nouveaux trains (image d'illustration). KEYSTONE/MARTIAL TREZZINI

de 40% de places assises en plus par rapport aux flottes actuelles. Ils seront homologués pour circuler tant en Suisse qu'en France. Les nouveaux wagons offriront aussi plus d'espaces aux vélos, aux bagages et aux poussettes. Les constructeurs de matériel roulant peuvent soumettre leur offre aux CFF jusqu'à fin février 2026. Ce projet d'acquisition est coordonné avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les cantons

de Genève et de Vaud et l'Office fédéral des transports, qui agissent en tant que commanditaires en trafic régional.

Le réseau Léman Express dessert plus de 40 gares du bassin genevois sur environ 230 km de lignes en Suisse et en France. Mis en service en 2019, le Léman Express a vu ses affluences fortement augmenter au fil du temps. Il transporte aujourd'hui plus de 70 000 passagers par jour. **ATS**

Les quatre leçons du déraillement

GOTHARD La rupture d'une roue avait provoqué le déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Gothard en août 2023. Il a fallu attendre plus d'un an avant de pouvoir rejoindre le Tessin plus rapidement et facilement. Au final, les dégâts ont été évalués à 150 millions de francs. Par chance, personne n'avait été blessé.

Quatre recommandations

Afin d'éviter des incidents similaires à l'avenir, le Service suisse d'enquête de sécurité (Sese) a adressé hier trois recommandations de sécurité à l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA) et une quatrième à l'Office fédéral des transports (OFT). Premièrement, les réglementations existantes visant à augmenter le diamètre

actuellement en vigueur des roues doivent être étendues à tous les types d'essieux équipés de semelles de frein en matériau composite. Deuxièmement, les critères des prescriptions de maintenance pour ces essieux doivent être adaptés, notamment en ce qui concerne les intervalles de maintenance et les méthodes de contrôle. Troisièmement: une étude doit examiner l'influence des semelles de frein en matériau composite sur la charge thermique des roues.

La quatrième recommandation de sécurité s'adresse à l'OFT et concerne les aiguilles équipées de dispositifs de verrouillage situés au-dessus des traverses. Le Sese recommande d'évaluer le risque d'endommagement mécanique de ces dispositifs, et si nécessaire de le réduire. **ATS**

Commentaire

Le 27 août 2023, quelques jours après l'accident dans le tunnel du Gothard, on pouvait lire dans la presse suisse alémanique :

Accident au Gothard, le directeur de l'OFT critique CFF Cargo.

Le déraillement au tunnel du Gothard est la faute de CFF Cargo. C'est le message du directeur de l'Office fédéral des transports. En tant que transporteur de marchandises, CFF Cargo est responsable de l'accident survenu dans le tunnel de base du Gothard. La loi est claire à ce sujet, estime le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), Peter Füglistaler, dans le SonntagsBlick.

CFF Cargo porte la responsabilité en tant que transporteur de marchandises, selon lui. La filiale des CFF est en charge de la sécurité de l'exploitation et doit prendre les dispositions nécessaires. C'est elle qui doit contrôler les wagons avant le départ et par conséquent en assumer la responsabilité, précise-t-il.

Le tunnel du Gothard est sûr

Il rejette le reproche selon lequel l'OFT effectue des contrôles trop laxistes. L'office a doublé le nombre de

contrôles de wagons de marchandises, notamment en vue de l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Il est par exemple arrivé que nous n'ayons pas renouvelé le certificat de sécurité d'un petit opérateur suisse de fret parce que nous avons des doutes. Si l'on tente de réduire un tel risque résiduel, cela coûtera incroyablement cher. Ce ne serait pas la bonne priorité. Peter Füglistaler ne voit pas de raison de contrôler plus sévèrement les trains.

Coûts élevés et garde-fous internationaux

Des détecteurs de déraillement pourraient prévenir un déraillement grâce à des capteurs numériques. Mais il faudra encore des années avant que cette solution ne soit opérationnelle au vu des centaines de milliers de wagons de marchandises en Europe.

A la lumière de cet article il semble que le service suisse d'enquête de sécurité (Sese) en ait conclu différemment puisqu'il suggère de renforcer la maintenance et d'augmenter la fréquence des contrôles.



MBC, LEB et Travys (de gauche à droite) envisagent de fusionner. Christian Brun - Odile Meylan

L'union de trois «petits trains» laisserait les TL sur le carreau

Mariage sur les rails Les compagnies ferroviaires LEB, Travys et MBC vont étudier une fusion. Les TL ne gèreront plus la première.

**Marine Dupasquier
Fabien Lapierre
Sylvain Muller**

Le paysage ferroviaire vaudois pourrait connaître une révolution avec la fusion de trois des dix compagnies qui le composent: le Lausanne-Échallens-Bercher (LEB), les Transports Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix (Travys) et les Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC).

Le projet a été rendu public mercredi en début d'après-midi par un communiqué du Conseil d'État. Il explique que «ce projet permettrait de créer une entreprise régionale forte dans le Nord-Ouest vaudois, capable de répondre aux exigences opérationnelles, financières et réglementaires en constante évolution».

Quelques minutes plus tard, le président du conseil d'administration du LEB, Philippe Gauderon, livrait quelques explications supplémentaires aux actionnaires réunis pour leur assemblée annuelle à Bercher. «Notre secteur d'activité connaît une évolution rapide et plusieurs entreprises arrivent à leurs limites pour répondre aux exigences légales ou financières. Nous avons tous les mêmes défis à relever.»

Le président a aussi révélé que le chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM) avait par-

ticipé aux premières discussions, mais s'était ensuite mis en retrait, notamment pour mener à bien sa fusion avec les Transports publics de la région yvernoise, récemment communiquée. «Ils seraient toutefois, à terme, toujours les bienvenus dans cette nouvelle entité.»

Fin de la gestion par les TL

Conséquence de ce projet, les Transports publics lausannois (TL) perdraient la gestion des trains du LEB, reprise en décembre 2013 à la demande du Conseil d'État. «Ce projet n'est pas contre les TL, a précisé Philippe Gauderon durant l'assemblée. Il permet de répondre à une vision cantonale des transports publics qui réunit des acteurs ayant des intérêts communs pour leur donner la taille nécessaire à la poursuite de leurs activités.»

Également présente à Bercher, la présidente du conseil d'administration des TL, Tinetta Maystre, ne voit effectivement pas de désaveu dans ces changements: «Nous ne nous sentons pas punis. Nous sommes, au contraire, fiers d'avoir contribué aux performances actuelles du LEB (*ndlr: annonce a été faite durant l'assemblée qu'un nouveau record de fréquentation a été établi en 2024 avec 4,1 millions de passagers transportés*). Nous comprenons cet enjeu majeur pour le LEB et nous nous concentrerons sur l'aggloméra-

tion Lausanne-Morges où nous avons encore des compétences à développer.»

Valable jusqu'à fin 2024, le contrat de gestion des trains du LEB par les TL a été prolongé d'une année. Mais aucune date n'a été fixée pour l'entrée en vigueur de la nouvelle entité, qui devra reprendre tous les collaborateurs affectés à la compagnie, «à des conditions équivalentes», a promis Philippe Gauderon.

Ton optimiste

Dans la région de Morges, le ton est optimiste, même si Pierre-Alain Perren, directeur des MBC, souligne qu'il est primordial que le personnel et la clientèle continuent de ressentir une forte proximité avec leur entreprise de transport régionale. À ce propos, la question d'une éventuelle harmonisation entre les noms des trois compagnies n'a pas encore été étudiée.

Le directeur reconnaît les avantages potentiels d'une fusion. «Les normes et règlements, tant au niveau fédéral que cantonal, exigent un niveau de compétence de plus en plus important. Y répondre représente un coût élevé, explique-t-il. Le rapprochement entre entreprises de transport doit permettre de limiter ces dépenses et d'éviter qu'un même travail soit réalisé en parallèle dans plusieurs entreprises.»

Face à une pénurie de personnel qui guette de plus en plus intensément, ce projet d'union pourrait apporter une solution bienvenue. À condition de bien faire les choses. «Il est crucial de rester un employeur attractif, souligne Pierre-Alain Perren. On espère qu'une structure plus importante suscitera davantage d'intérêt lors de la publication d'offres pour des postes techniques ou administratifs.»

Nord vaudois dubitatif

Dans le Nord vaudois, le conseil d'administration de Travys se montre, lui, pour le moment, assez réservé. «Nous sommes dubitatifs et il y a quelques craintes sur la façon dont ça va se faire. Il s'agit de ne pas se faire manger tout cru. Mais on ne peut pas ignorer le souhait du Canton et de la Confédération. Ce sont eux qui paient!» rappelle Jacques-André Mayor, son président.

Quoi qu'il en soit, les dirigeants de Travys – 256 collaborateurs et 5,5 millions de voyageurs – ont l'intention de pleinement collaborer à l'étude. «Nous allons mettre toute notre énergie et notre volonté pour définir le meilleur scénario possible pour tous, mais il reste un grand chemin à parcourir», poursuit Jacques-André Mayor. Un rapprochement avec le LEB et les MBC permettrait selon lui «d'offrir des prestations encore plus efficaces qu'aujourd'hui».

Des contrôleurs «incognito» dans les trains?

MOBILITÉ

Habillés en simples passagers, des contrôleurs CFF se cachent parfois parmi les voyageurs. La pratique étonne.

«Contrôles des titres de transport s'il vous plaît». Cette rengaine est bien connue des usagers des transports publics, qui s'empres- sent de sortir leur ticket ou leur abonnement. Mais lorsque la demande vient d'une voyageuse a priori lambda, tenue de ville et sac à dos d'écolière, elle a de quoi sur- prendre. C'est la drôle d'ex- périence dont a été témoin l'auteur de ces lignes, un lun- di soir, dans un train régio- nal entre Genève et Nyon. A bord du wagon, tout le monde obtempère, non sans une certaine surprise. «C'est normal que vous n'ayez pas d'uniforme? C'est la pre- mière fois que je vois ça», s'étonne un passager auprès d'un autre contrôleur, lui aussi habillé en parfait pen- dulaire moyen. «Oui, ça ar- rive parfois», répond sobre- ment le jeune homme, qui arbore un simple badge CFF avec sa photo à la ceinture.

Une campagne de contrôles renforcés

Seule une passagère n'est pas munie de son ticket dans le wagon. La contrôleuse prend son identité et rédige un constat, avant de sortir de son sac une petite machine pour imprimer l'amende sur du papier officiel. Plus courante dans les com-

pagnies de bus, cette prati- que des contrôles «banalisés» ou en tenue «civile» est moins fréquente chez l'ex- régie fédérale. Pourtant, cette méthode, par ailleurs parfaitement légale, est ré- gulièrement utilisée lors de campagnes de contrôles ren- forcés, et cela depuis «de nombreuses années».



Le resquillage coûte environ 200 millions de francs par an aux entreprises de transports publics en Suisse."

FRÉDÉRIC REVAZ
PORTE-PAROLE DE CFF

«Nous les planifions en fonc- tion des informations de no- tre personnel et des réac- tions des clients, comme en ce moment dans les RegioEx- press entre Genève et Lau- sanne, par exemple. D'autres contrôles renforcés sont ré- gulièrement effectués, mais nous ne communiquons pas sur les détails des lignes et des dates prévues pour des raisons évidentes», nous ex- plique Frédéric Revaz, porte- parole des CFF.

Ce sont d'ailleurs les trains régionaux qui font le plus souvent l'objet de ces contrô- les sporadiques, étant donné qu'ils ne sont pas systéma- tiquement accompagnés par un agent de train des CFF. Le porte-parole précise encore que, en Suisse, le resquillage coûte «environ 200 millions de francs par an aux entre- prises de transports publics en Suisse». **ROJ**

TRANSPORTS PUBLICS

Les TPN et le NStCM annoncent leur fusion



ARCHIVES SICREDO HARO

Les Transports publics de la région nyonnaise (TPN) et la Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM) se sont mariés. Les deux poids lourds locaux du transport en commun ont annoncé leur fusion, ce mercredi, par voie de communiqué. L'union des deux sociétés a été formellement validée le 27 mai, à Genolier, lors de la dernière assemblée générale des actionnaires. Avec cette union, les entreprises deviennent une entité unique sur le plan juridique et comptable. Si aucun changement n'est attendu côté usagers, cette fusion permettra en revanche «d'optimiser la gouvernance, le financement et les processus internes», dicit le communiqué.

Pas de suppression de poste

Autre information importante: aucune suppression de poste n'est prévue, pas plus que de changement au sein du service à la clientèle. Les marques «NStCM» et «TPN» et leurs logos respectifs continueront d'ailleurs d'exister.

Côté gouvernance, Regula Zellweger, syndique de Givrins et députée PLR, a été élue présidente du nouveau conseil d'administration. **GBT**



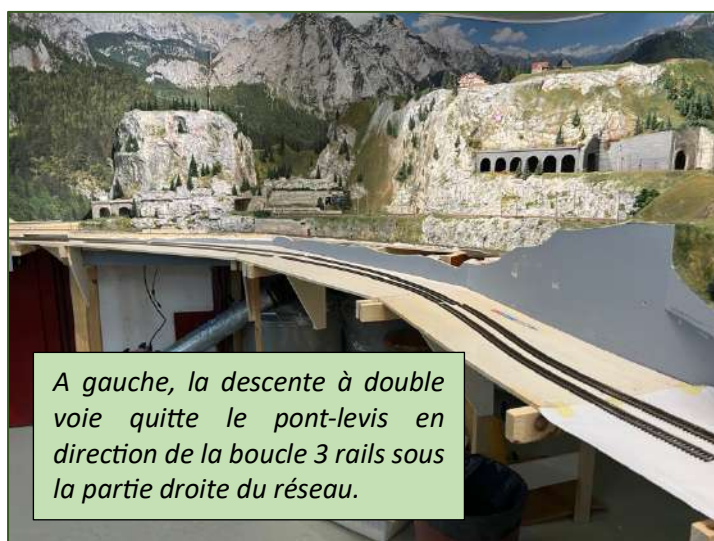
Pharmacie Nyonnaise

43, rue de la Gare 1260 Nyon

Nouvelles des réseaux

HO Grande

C'est derniers temps le réseau HO avance, stagne et recule. Il avance quand on trouve des solutions pour une meilleure mise en scène du passage des voies entre les deux parties de la salle par le pont devant la porte où sont stockés les modules du GARM. Il avance quand on sait maintenant comment on va poser les voies 3 rails pour une bonne esthétique en surface, alliée à une bonne technique de pose. Ceci implique la gestion d'un stock de matériel de voies diverses et variées en notre possession et une économie de moyens. Markus a trouvé des fournisseurs pour la semelle phonique et le conducteur central, ce sera différent selon que les parties seront visibles en surface ou dissimulée sous le réseau. Il avance encore lorsque le tracé a encore été simplifié par la séparation totale des réseaux 2 et 3 rails. Il avance encore quand la construction de la boucle du 3 rails, sous la partie déjà « finie » du réseau, a débuté.



A gauche, la descente à double voie quitte le pont-levis en direction de la boucle 3 rails sous la partie droite du réseau.

Il stagne, en revanche car on n'a pas la solution concernant la programmation du 2 rails existant, le concepteur programmeur a quitté le club sans laisser de documentation, on baigne dans une incertitude épaisse quant à la manière de poursuivre. Doit-on plonger dans l'étude du « système » afin de savoir le maîtriser ? Le sentiment est que l'on a créé une « usine à gaz », un dispositif automatique qui ne laisse que peu de place pour « jouer au train » et que l'on ne sait plus par quel bout démêler le sac de nœuds. Doit-on tout repenser en fonction des besoins bien définis des membres du RCLC afin que chacun puisse y trouver son compte ?

Le réseau semble reculer quand après avoir discuté et dessiné les plans de l'extension du réseau, commencé

la construction d'une partie du bâti, le choix du tracé et surtout du partage de l'espace entre 2 et 3 rails sont remis en question de manière assez radicale. Cela implique de démolir une partie du travail effectué sans apporter d'avantages autres que de donner plus de possibilité de manœuvre à un des systèmes au détriment de l'autre !



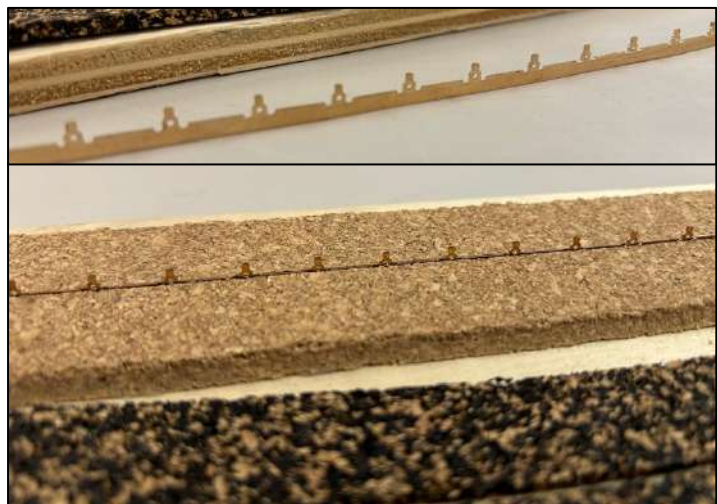
Le pont-levis devant la porte du local de stockage du GARM a déjà été modifié trois fois au gré des divers changements de vision.

Qu'importe, nous allons remettre l'ouvrage sur le métier, rediscuter et choisir une bonne fois pour toutes les solutions qui conviendront le mieux à l'ensemble des membres et à l'esprit d'ouverture d'un club qui cherche à s'adresser au plus grand nombre.

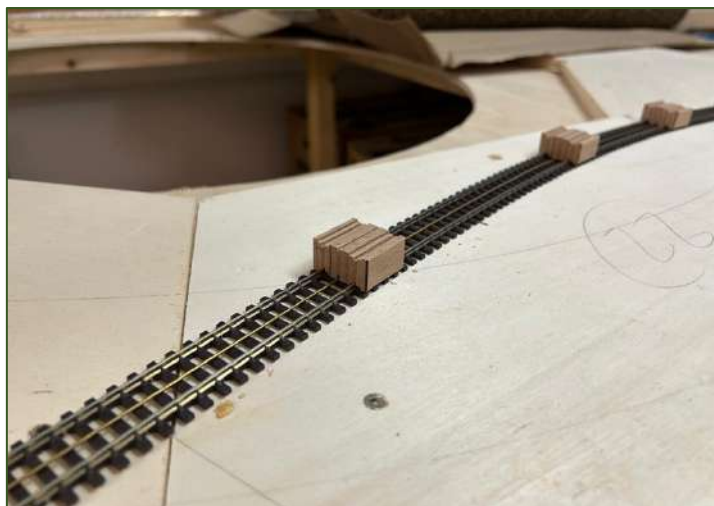
Cela impliquera des compromis de la part de chacun. Entre le 2 et le 3 rails les tracés seront équitables mais pas égaux car géométriquement certains parcours sont difficiles à réaliser de manière totalement égalitaire.

Un point déjà acquis est que les voies pour le 3 rails seront confectionnées avec de la voie Peco et un conducteur central rapporté. Le système sera différent selon qu'il soit visible ou non. Sur le plan de roulement par exemple Markus a trouvé un système de rail à picots que l'on peut poser entre deux plaques de liège ou de néoprène on pose ensuite la voie Peco par-dessus et on obtient une voie 3 rails très esthétique. La pose est plus aisée qu'avec de la voie Märklin notamment au niveau des raccords, le prix de revient est lui aussi plus intéressant. En-dessous du réseau, comme pour les gares cachées on peut confectionner un autre type de voie dont le rail central est constitué d'un fil de laiton collé sur les traverses. Le prix en sera nettement réduit par rapport à de l'équipement Märklin. En revanche les aiguilles seront de la marque

allemande car nous avons renoncé à modifier des Peco, le travail s'étant révélé chronophage.



Ci-dessus le conducteur central avec ses plots de contact qui s'insèrent entre les traverses, un essai avec du liège, puis en dessous le liège-néoprène pour des raisons d'insonorisation. La voie Peco est ensuite posée au-dessus du conducteur à plots de contact.



La voie Peco avec le conducteur central en fil de laiton et les gabarits pour le tenir en place pendant le collage, elle est destinée à la partie cachée du réseau.



La Cueilie, HOm, N

Peu de chose ont été entreprises sur ces réseaux qui, pour l'instant, satisfont une bonne partie des membres qui recherchent des solutions simples pour faire circuler leurs trains.

Micros-réseaux

Les Juniors et leurs micros-réseaux sont en bonne voie. Nous avons participé les 7, 8 et 9 juin à la manifestation organisée par le Mini Train de Pully à l'occasion de leur 40^{ème} anniversaire. Nous avons présenté deux de nos Micros-réseaux raccordés pour l'occasion. Démonstration de manœuvres et trafic régional entre des lieux fictifs mais néanmoins bien existants.

Nous avons eu un bon succès auprès des enfants mais



le public est très différents de celui dont nous avons l'habitude aux portes ouvertes. Peu respectueux, peu intéressé, heureusement il y avait quand même quelques jeunes assez enthousiastes à l'idée de construire un petit réseau semblable aux nôtres.



Jacky Colomb

Agenda 2025

par Jean-Michel Mayor et André Reymond

Dimanche 6 juillet *	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT entre la gare de Cornavin, Plainpalais, Acacias et Lancy, en tenant compte de la fermeture de la rue de Carouge.
jeudi 21 août 2025 *	Circulation vespérale avec le tram historique de l'AGMT via le centre-ville sur le réseau des TPG
6 septembre	Bourse des jouets de collection. Salle de spectacle de Peseux NE, 10 à 15 heures. Contact 079 328 32 00
Dimanche 7 septembre *	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT entre la gare de Cornavin, Plainpalais, Acacias et Lancy, en tenant compte de la fermeture de la rue de Carouge.
6 et 7 septembre	Gartenbahnfest à la pépinière de Schinznach (AG) avec circulation vapeur sur le réseau de 600 mm, nombreux stands de fabricants et un (petit) réseau Passion Ilm . Entrée 5 CHF
6 et 7 septembre	Fête de la Remise à Hochdorf (LU). Exposition modélisme et circulations historiques sur la ligne du Seethal.
13 et 14 septembre	Blonay-Chamby. Week-end consacré aux chemins de fer disparus.
Dimanche 5 octobre *	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT entre la gare de Cornavin, Plainpalais, Acacias et Lancy, en tenant compte de la fermeture de la rue de Carouge.
25 et 26 octobre	Blonay-Chamby. Week-end avec circulations spéciales pour marquer la clôture de la saison.
31 oct. au 2 novembre	Faszination Modellbau à Friedrichshafen (D). La plus grande expo toutes disciplines visitable en un jour pour les modélistes suisses.
20 au 23 novembre	Convention N à la foire d'automne de Stuttgart. Un pèlerinage incontournable pour les N-istes. Dans le complexe de la Messe à proximité de l'aéroport.
22 novembre	Bourse d'Auvernier. Salle polyvalente 9 à 16 heures. A proximité de l'arrêt Auvernier du tram 15. Parking gratuit.
Dimanche 2 novembre	Festival tramways historiques 2025 de l'AGMT. Circulations publiques d'automne de plusieurs motrices historiques au départ de la station de Rive.
1er et 2 novembre 2025	Salon Savoie Modélisme , 5ème édition, organisé par l'AMMAURA (Association de Modélisme et Maquettisme Auvergne Rhône-Alpes). L'événement a lieu tous les 2 ans. Exposition multidisciplinaire à dominante ferroviaire sur 13'500 m² – 600 exposants et 80 commerçants, plus de 90 clubs toutes tendances. Trains, maquettes voiture, avion, camion, figurine, modélisme RC avec un bassin de 100 m² pour bateau, piste camions et voitures, slot, Lego, Mecano, divers. Horaires : Samedi 9h-18h – Dimanche 9h-17h Entrée : 10 € – Enfants 12-18 ans : 5 € Gratuit pour les moins de 12 ans, les enfants accompagnés d'un adulte. Lieu : Savoieexpo - Parc des Expositions - 1725 avenue du Grand Ariétaz - 73000 Chambéry
20 au 23 novembre	Convention N à la foire d'automne de Stuttgart. Un pèlerinage incontournable pour les N-istes. Dans le complexe de la Messe à proximité de l'aéroport.
Samedi 20 décembre *	Tram de Noël de l'AGMT. Circulation publique de Noël entre la gare de Cornavin, Plainpalais et Carouge.

*** De nombreux chantiers sont annoncés cette année, entre autres en ville de Genève, bouleversant la programmation des circulations publiques. Le tram historique du dimanche 3 août est supprimé en raison de travaux de voies à de Staël.**

*** Les circulations de juillet à octobre passent par les Acacias au lieu de Carouge.**

*** Circulations publiques d'été entre la gare de Cornavin, Plainpalais et Lancy, via le centre-ville.**

Annoncez vos manifestations à insérer dans le prochain agenda :

Délai 12 septembre 2025 à

jm.mayor@bluemail.ch - Etat au 14.03.2025