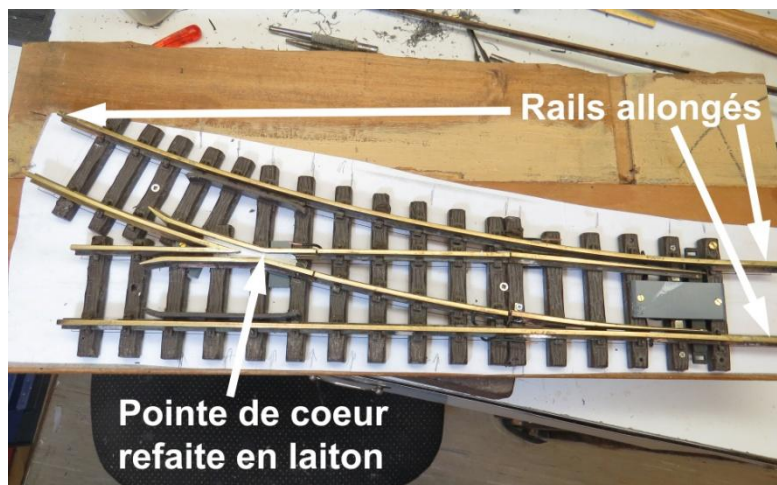


L'ANNEE FERROVIAIRE 2021

Cette année, moins de travaux que l'an passé et de plus, la maison a de nouveau été abandonnée pour l'hiver le 15 novembre. Le bambou nain planté à l'automne 2020 n'a pas repris et le mur de séparation au fond du jardin a été refait.

En hiver (passé pour la première fois à la campagne à cause de la pandémie), quelques travaux ont pu se poursuivre, surtout parce que les trains de circulaient guère ! La dernière semaine de janvier, lors d'un retour à Dijon, j'ai reconfiguré l'aiguille à la sortie du grand tunnel ; ➡↓

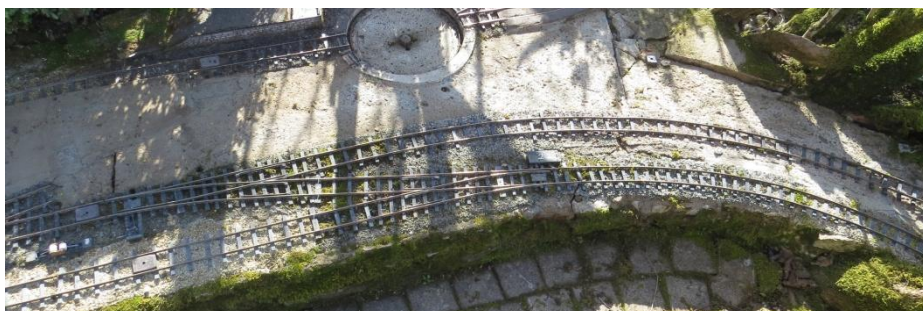


Outre la pointe de cœur refaite et les rails prolongés par brasure à l'argent, un mini-inverseur a été placé pour assurer la commutation électrique de la pointe de cœur. L'aiguille a été réinstallée dans le courant du mois de mars.

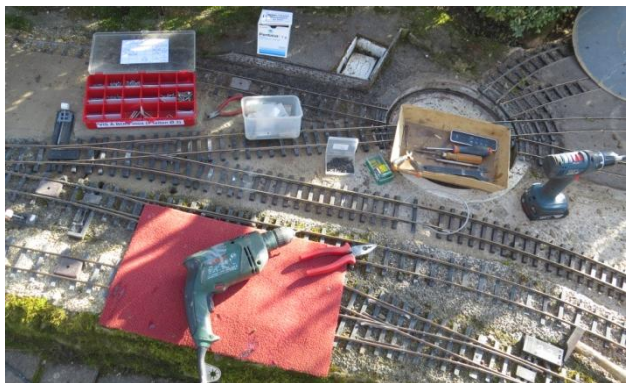
Ci-dessous, comparaison « avant-après » :



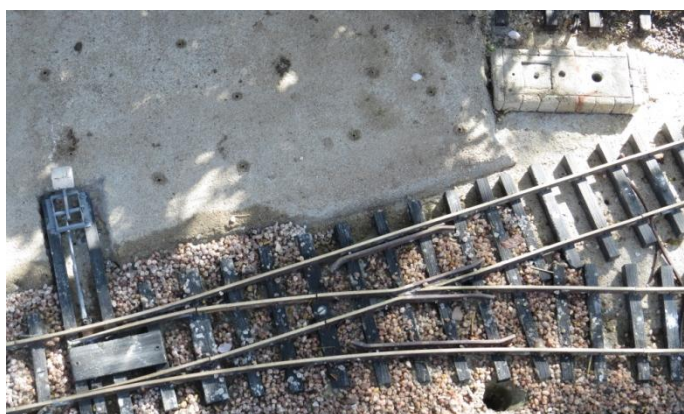
Lors de cette même semaine à Dijon, j'ai construit l'aiguille nécessaire à l'établissement d'une nouvelle voie de garage en gare de Noyers-sur-Couches. Son plan avait été fait sur mesure.



Début mars, un temps plus clément a permis de commencer les travaux d'installation de cette nouvelle voie de garage ; dans un premier temps, un nettoyage au Karcher a précédé l'implantation de la voie et de son aiguille d'accès.



Cette implantation a rapidement été réalisée puis le ballastage a dû attendre la fin du mois ! L'aiguille a été ballastée comme à l'accoutumée (lait de ciment recouvert de gravillons calibrés) et le reste de la surface rénovée a été « remplie » avec du mortier fin tiré au niveau du dessus des rails afin d'obtenir des voies encastrées :



La surface obtenue a été « floquée » au sable fin puis sera « teintée », comme le reste de la cour du dépôt, avec un mélange à base de goudron de houille.

Un heurtoir fut posé à l'extrémité de la voie.

Le mur du fond du jardin était en mauvais état et menaçait même de s'effondrer au niveau du viaduc présent juste après la sortie de la gare de Noyers-sur-Couches.

Il a été refait par un maçon et de ce fait, l'arrière plan de la gare et du viaduc a été modifié ; à terme, la plantation de plantes grimpantes sur le grillage surmontant le mur devrait cacher le dépotier du voisin.

En juin, j'ai alors décidé de compléter le séparateur scénique déjà obtenu avec des troncs de lilas par un massif en pierres maçonnées traversé par un tunnel en courbe





La voie et sa plateforme, établies en courbe de 120 cm de rayon, a servi de guide pour placer le moule que j'avais utilisé pour construire les deux extrémités de mon grand tunnel :



Ce moule a du être utilisé deux fois car la longueur à combler était du double de sa longueur. Il a été habillé de mousse fine et d'un film de plastique afin qu'il puisse être poussé pour être réutilisé puis éjecté définitivement.

L'espace autour du moule a été comblé avec des pierres récupérées de la démolition de l'ancien mur, jointoyées au mortier.

Ci-dessous, première et deuxième phase de ce comblement :



Et enfin, éjection du moule par poussage réalisé à l'aide d'un gros marteau et l'intermédiaire d'un liteau de bois changé lorsque sa longueur est devenue trop petite.





Voilà un train venant du viaduc qui entre en gare de Noyers après avoir traversé le nouveau tunnel.



Les autres « gros » travaux de 2021 furent consacrés à la finition de la raquette. Tout d'abord, en mars, le sol terreux fut recouvert avec des laves provenant, comme pour les rebords de la plateforme, de la réfection du toit de la maison. Ces laves furent légèrement enterrées puis un joint en mortier fin a été coulé au pied de la plateforme ; les autres joints ont été remplis de terre fine et ensemencés avec du gazon



Pour faciliter l'accès à l'intérieur de la raquette (surtout pour les enfants) sans avoir besoin de soulever le pont levant, deux petites marches ont été construites de chaque côté de la voie. De plus, la voie a été enrobée pour que l'on puisse poser le pied dessus sans appréhension.



L'été fut consacré à l'établissement d'un abri parapluie au dessus des voies de la raquette pour pouvoir mettre des trains à l'abri car de la pluie et bien de petits débris tombent du seringat qui surplombe ces voies. Le principe a été de positionner des morceaux de tube PVC sanitaire Ø32 au dessus des voies à protéger puis de leur fixer des feuilles transparentes de Styroglass®.



Une fois enlevée le film de protection, la transparence du matériau n'empêche pas de voir les trains et son inclinaison permet un accès facile aux trains.



C'est ainsi que tout l'automne, des trains sont restés à l'abri en attente de circulation. Cette saison n'a pas vu d'autres travaux mais beaucoup de visiteurs, notamment aux journées du patrimoine auxquelles je m'étais inscrit. J'ai aussi profité des belles journées (quand il y en avait) pour faire un grand nombre de clichés « d'atmosphère ».

Ah ! J'oubliais ! Le 16 janvier 2021, il y a eu un peu de neige et un train a pu vite sortir pour faire quelques photos. Mais la neige fut très éphémère...



Bernard Déluard