

ASSOCIATION REGIE PAR LA LOI DE 1901



Numéro 6

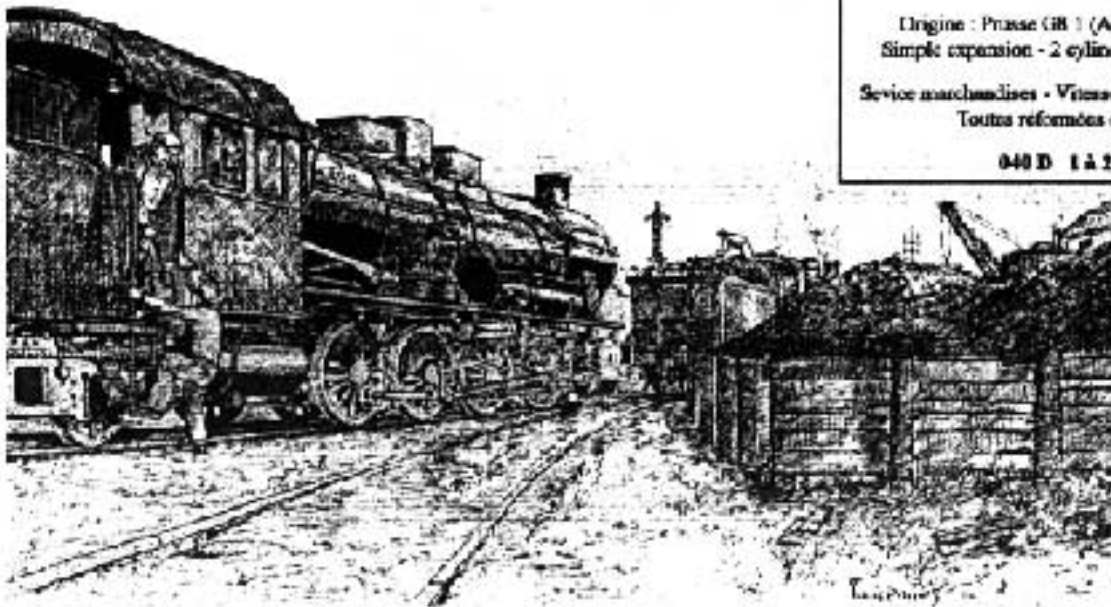
Septembre 1996

# L'Infoclub

Louis Pansel

LOCOMOTIVES de FRANCE-NORD

G.M.R.



**Locomotives type 040**

Série 4351 à 4562

Origine : Prusse (G 1) (Armistice 1918)

Simple expansion - 2 cylindres - Surchauffe

Service marchandises - Vitesse limitée à 60 km/h

Toutes reformées en 1969

040 D 1 à 211

Voici votre deuxième numéro de l'Infoclub sponsorisé par la BRED Banque Populaire. Je profite de cette rentrée et du fait que je sois à la moitié de mon mandat pour faire le point sur ces cinq derniers mois.

Pour montrer le chemin déjà parcouru, je voudrais rappeler simplement les objectifs que le nouveau conseil d'administration s'étaient fixés au soir dur 1er avril 1996. Ils étaient au nombre de deux.

Le premier, remettre de l'ordre dans la gestion administrative de l'association et tout particulièrement sur le plan financier, de ceci dépendait la survie du club.

Le second, redonner confiance aux membres et goût à la vie associative autour d'un projet fédérateur : la construction de notre réseau HO.

Qu'en est-il au bout de cinq mois ?

Sur le premier point l'ensemble des axes de travail sont atteints ou sur le point de l'être, c'est-à-dire :

- la mise en place d'une structure au sein du conseil d'administration en créant neuf départements (voir l'Infoclub n°5).

- la mise en place d'une véritable comptabilité permettant de justifier de notre activité économique, mais aussi de créer un outil de gestion pour mener à bien nos projets. Objectif atteint à ce jour, la commission de contrôle pourra très prochainement en attester.

- La mise en place d'un secrétariat fonctionnel et efficace, non seulement pour les membres actuels du bureau, mais aussi pour les autres c'est-à-dire ceux qui seront amenés à nous remplacer, en laissant une trace écrite de notre activité.

- La mise en place d'un fichier des adhérents de l'association qui soit le reflet de notre population, mais aussi d'un outil d'aide à la gestion et à l'élaboration de nos projets. Celui-ci étant en cours de réalisation.

Quant au second point, je crois malheureusement que le chemin est encore long. Même si aujourd'hui de nombreux adhérents sont occupés à la réalisation de ce qui sera notre réseau fixe (voir l'article de Vincent LIBERGE sur l'avancée des travaux), d'autres trouvent plus intelligent de saboter, de dégrader voir même de voler ce qui nous sert d'outil de travail.

Il n'est pourtant pas trop tard pour bien faire. Vous pouvez rejoindre ceux déjà présents sur le terrain, si vous ne l'avez encore fait, pour qu'enfin l'AMHA ressemble à une association vivante et dynamique, à la hauteur de ses ambitions.

Pascal CHAUSSE

## LA VIE DU CLUB

### ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU RESEAU.

#### Historique :

Le réseau a été commencé le 30 mars : le squelette en Tixit de la spirale Nord-Est fut alors monté sommairement.

Depuis, force est de reconnaître qu'une équipe très active s'est constituée : après une première réunion le 15 avril 1996 pour constituer un pool de responsables - qui a subi il est vrai quelques modifications - c'est le 13 mai 1996 que nous avons pu mettre en place nos premières orientations techniques, rébarbatives mais capitales telle que l'entraxe des voies. Mais déjà, les progrès étaient considérables sur le terrain : les squelettes des 2 spirales Est (côté rue) étaient présentés lors de notre exposition du mois de mai.

L'exposition terminée, le rythme s'est accéléré : tout le Tixit de la gare terminus fut monté en 15 jours, et au 1er juin, le bois était déjà monté au niveau des coulisses.

#### L'organisation de notre chantier :

Le réseau :

- Découpe du bois au rez-de-chaussée à partir de plans réalisés à l'échelle 1/1, l'axe de la voie, et emplacements des aiguilles tracés. En fait de bois, nous utilisons de l'Isorel expansé type médium.

- Positionnement de la planche à moins de 5 mm près par rapport au plan, travail des emplacements de tiges filetées et du clavetage.

- Equipement des tiges filetées, placement définitif de la planche avec contrôle immédiat de l'altimétrie.

- Repérage du tracé de la voie avec des clous spécifiques, collage du liège, en 2 mm en parties non visibles, 4 mm en parties visibles.

- Préparation de la voie en longueurs de 3 à 4 mètres avec éclissage décalé pour éviter les casses que l'on rencontrait sur de la voie de 91cm de longueur.



Positionnement sur le liège avec soudure d'un fil de traction à chaque morceau de rail, en plus des éclisses (double contact, encore moins de pertes de courant).

- Position vérifiée de la voie par rapport au tracé, on laisse "reposer" pour déceler tous les problèmes de dilatation. Simultanément, pose de la caténaire dans les parties non visibles : on utilise de rail code 100 récupéré du réseau de Palfray, soudé en grandes longueurs et tenu par un ingénieux système monté sur tiges filetées.

- Pose du chemin de câblage sous les planches de roulement.

- Motorisation des aiguilles. Essais.

- Câblage des aiguilles sur borniers prédéfinis.

Le MAP :

Les travaux, toujours en cours seront détaillés dans un autre article.

Les cartes cantons :

C'est encore un énorme évolution par rapport à Palfray, et l'équipe de travail tâtonne moins maintenant.

L'étude porte sur la mise au point de cartes programmables par informatique. L'explication sera le but d'un article technique dans le prochain Infoclub.

Les moteurs d'aiguilles :

Gros travail effectué à la chaîne pour le montage de ces moteurs sur une platine. On a vraiment besoin de monde, il ne faut pas hésiter à voir Anthony DESVARIEUX.

#### La progression de la construction du réseau

Au moment où je rédige cet article, c'est-à-dire le 20 août 1996 (il y a donc encore des progrès au jour où vous me lisez), toutes les

planches de roulement du saut de mouton, le bas de la spirale Nord-Est, la coulisse, l'entrée de gare terminus, le remisage voyageurs de cette gare et son tiroir sont montés, voies positionnées (50% définitivement fixées) : on compte déjà plusieurs centaines d'heures de travail, des séances lourdes pour certains qui n'hésitent pas à venir de nombreux soirs par semaine.

Cela représente concrètement un chantier ouvert sur 100 m<sup>2</sup>, avec déjà plus de 100 mètres de voies posées. Tout le saut de mouton est quasiment monté, on attaque les planches de roulement des deux spirales côté rue J-J Rousseau. Pour se donner une idée du travail déjà effectué, il faut savoir que la longueur de voie entre les premières aiguilles du saut de mouton sur les voies principales et le butoir de la gare terminus est d'une quarantaine de mètres... incluant déjà deux zones de cantonnement.

Alors pour ceux qui n'ont pu jusqu'ici se déplacer pour voir l'avancement des travaux, n'hésitez pas à prendre le pouls de l'AMHA et si vous êtes intéressés pour participer à la construction, sachez qu'un tableau est à votre disposition au rez-de-chaussée avec tous les responsables des différents chantiers. On se fera un plaisir de vous orienter suivant vos compétences.

Vincent LIBERGE

## EXPOSITIONS

Retour sur le mois de mai de cette année pour l'inauguration de notre local. Même si déjà plus de trois mois se sont écoulés, il est important de revenir sur cette manifestation pour informer ceux qui n'ont pu y assister.

Cette première exposition dans notre nouveau local s'est déroulée du 23 au 27, avec l'inauguration officielle le jeudi 23 au soir, suivi de quatre jours d'exposition.

L'inauguration s'est faite en présence de deux adjoints au maire, monsieur MORIN (à droite sur la photo) et monsieur FATRAS (qui coupe le ruban sur la photo), ainsi que de monsieur RICOUARD, ancien adjoint (au centre sur la photo).

Nous avons également eu la visite de monsieur MERVILLE, député de Seine-

Maritime et de monsieur MASSE responsable des commerçants du Havre.

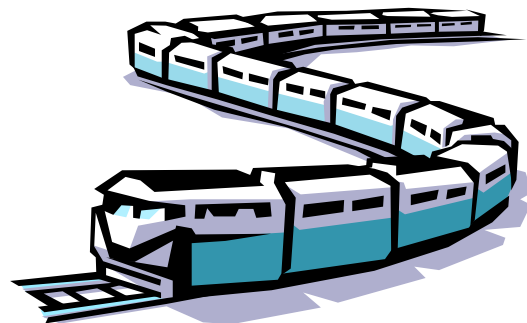
Après la visite du bâtiment et des différents stands présents pour l'exposition du week-end, le ruban fut coupé par monsieur FATRAS symbolisant ainsi l'inauguration officielle de notre local. Vint ensuite l'heure des discours dont celui que j'ai pu prononcer (voir page 4).

Cette manifestation s'est terminée autour du verre de l'amitié en ayant tous le sentiment du devoir accompli.

Le lendemain, c'est-à-dire le vendredi 24 mai, une autre manifestation s'est déroulée après la journée d'exposition. Il s'agissait de l'inauguration de deux espaces, situés au premier étage, à la mémoire de Bernard LALONDE et de Patrick GUEGUINER. A noter la présence ce soir là, des parents et du frère de Patrick. Merci à Claude PORCHERON pour avoir officié cette cérémonie.

Revenons maintenant sur les résultats de quatre jours d'exposition. Avant de parler de chiffres, je tiens à remercier tout personnellement trois personnes, que sont madame PORCHERON, madame DE DECKER et mademoiselle GUESNET, qui ont très fortement contribué à la réussite de ce week-end. Un merci d'autant plus grand que n'étant pas membre de l'association, elles se sont portées elles-mêmes volontaires. Action à méditer pour les membres de l'AMHA.

Côté chiffres, je crois que l'on peut être satisfait. Le bénéfice obtenu à l'issue de cette exposition a été très supérieur à celui escompté lors de sa préparation. Vous



En conclusion, on peut dire que cette première manifestation au local Jean-Jacques Rousseau a été un succès. Succès de la prestation auprès du public (716 entrées), succès financier on vient de le voir, succès d'une équipe qui croit en l'avenir du club et qui a su donner beaucoup d'elle-même. Il y a eu certes quelques loupés, et je tiens à m'en excuser. Nous tâcherons donc lors de la prochaine manifestation d'en tenir compte pour que le résultat soit encore plus grand.

Pascal CHAUSSE



trouvez ci-dessus un tableau vous permettant de voir en chiffres le résultat de ce week-end avec les dépenses et les recettes, ainsi qu'une répartition par activité des recettes.

## CALENDRIER

### OCTOBRE

\* Eurotrack VIENNE  
26 et 27

\* Bourse échange  
Il est organisé une grande bourse échange de jouets anciens et de collection, le dimanche 20 octobre de 9h à 18h à la salle des fêtes de Criquetôt l'Esneval, par l'Union Sportive Criquetôtaise Section Football.



Messieurs les Elus,  
Mesdames, Messieurs,  
Chers amis,

*Je suis ravi de vous accueillir dans notre nouveau local et je vous remercie d'être présent ici ce soir pour son inauguration.  
Vous venez de parcourir au cours de cette visite, qui j'ose l'espérer fût agréable, les différents étages de ce fabuleux bâtiment.  
Vous avez peut-être pu observer sur le stand de notre association quelques photos qui témoignent du travail effectué.  
A ce titre, je tiens à remercier la municipalité du Havre et le Conseil Général pour leur généreuse contribution ainsi que les adhérents pour leur active participation.  
Cette première étape achevée, nous disposons maintenant d'un local susceptible de répondre aux différents besoins de notre association, mais surtout fonctionnel pour accueillir en toute sécurité de nouveaux adhérents, en particulier jeunes modélistes.  
Une autre grande étape nous attend dorénavant et non la moindre puisqu'il s'agit de la construction de notre réseau.  
Ce projet, certes ambitieux comme vous avez pu le constater, devrait permettre à la ville du Havre de posséder le plus grand réseau miniature du genre en France, mais aussi l'un des plus grands d'Europe. Cependant, notre association ne pourra réaliser ce fabuleux projet qu'avec l'aide de la ville du Havre, du département, de la région et bien sûr avec la collaboration active de tous nos adhérents, en ayant tous à l'esprit la ferme volonté d'aboutir.  
J'espère donc bientôt tous vous revoir pour qu'ensemble nous fêtions la réalisation et l'achèvement du plus grand réseau de France, ici au Havre, dans ce local.*

d'abord du train ; c'est souvent du train ancien, voyer traction vapeur et autres attractions d'intérêt historique. C'est une ligne - donc génie civil et ouvrage d'art - qui s'inscrit dans un paysage. Nul doute que les sites montagneux soient avantagés : chacun possède peu ou prou " son " chemin de fer. Ne négligeons pas pour autant les plats pays avec leur charme particulier : rendez-vous au Crotoy une fin d'après-midi d'été, lorsque le soleil déclinant donne un éclat chatoyant aux vieilles voitures à frise de la S.E. ....

Guy CHARRIERE

## BOITE A IDEES

Des nouvelles fraîches, vous en avez régulièrement grâce à l'Infoclub. Depuis le mois de juin, l'affichage des informations en provenance du conseil d'administration est fait au rez-de-chaussée, à proximité de l'escalier. Sur ce panneau d'affichage, vous pourrez découvrir, grâce à l'impulsion de Jean-Luc CHERON, la boîte à idées. Sa vocation est simple : recueillir toutes les questions, propositions (même anonymes) qui vous viennent à l'esprit et que vous voulez voir débattre au Conseil d'Administration.

Sébastien JET

## RUBRIK' AMHA

### CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

Par ses aspects ludiques, le chemin de fer touristique est parfois considéré comme du " modélisme à l'échelle I ". C'est un peu plus que cela.

La paternité du concept revient certes aux Associations d'Amateurs, qui, dès les années soixante multiplient les initiatives de sauvetage de lignes et de matériels en voie d'abandon par les exploitants traditionnels : SNCF, réseaux secondaires, réseaux industriels....

Aujourd'hui, la réussite spectaculaire d'expériences exemplaires relève l'impact positif d'ordre socio-économique de ces réalisations, qui structurent favorablement l'espace géographique desservi ; ainsi l'Agence Française d'Ingénierie Touristique (Ministère du Tourisme) se prend-elle d'intérêt pour le phénomène. De même est reconnue la dimension culturelle avec, entre autre chose, l'inscription de matériels roulants représentatifs à l'Inventaire Complémentaire des Monuments Historiques.

L'on assiste d'ailleurs actuellement à une promotion nouvelle du tourisme ferroviaire

sous ses diverses formes (même, par exemple, dans la presse non spécialisée), et ce en dépit - et peut-être à cause - de la motorisation individuelle envahissante.

En même temps, l'on tend à redéfinir le concept de chemin de fer touristique, qui englobe désormais amateurs et professionnels, lignes préservées et réseaux traditionnels.

Consultez le " Guide de l'Amateur " publié dans le n°254-1996/2 de la revue F.A.C.S./U.N.E.C.T.O. " Chemins de Fer Régionaux et Urbains " : vous découvrirez pour la France quelques 63 réseaux (à l'exception des installations statiques), lesquels produisent bon an, mal an environ 3,5 millions de voyageurs ayant qualité de touristes.

La variété de ces réseaux est extrême : S.N.C.F. (Canari, Corse), " gros " métriques (Provence, Blanc Argent), crémaillère (Montenvers, Rhune), lignes de montagnes (Artouste, La Mure), lignes de plaine et de vallée (Gorges du Doux, Gardon d'Anduze, Estuaire de Somme, ....) de différents écartements. Cette brève énumération n'a rien d'indicatif : l'embarras du choix en matière de ballade ferroviaire est la règle. Quelle que soit leur taille, tous les réseaux sont méritants et sont justiciables d'une visite. Pour nous, le chemin de fer touristique, c'est

## IMPRESSUM

Rédacteur en chef :

Pascal CHAUSSE

Auteurs :

Guy CHARRIERE

Sébastien JET

Pascal CHAUSSE

Vincent LIBERGE

Illustrations :

Louis PANEL (page 1)

Mise en page :

Pascal CHAUSSE

Remerciements :

Sébastien et Pascal tiennent à remercier sincèrement les personnes non membres du club pour leur précieuse collaboration dans la réalisation de ce journal.