

## La ReFeRe : images, gloses et scholies

Alain Fraval

2014, chez lulu.com

La ReFeRe est un empire ferroviaire, fruit de l'imagination et de l'industrie maquettiste de son créateur et Directeur-en-Chef. C'est un monde un peu bizarre, passablement tordu et assez extraordinaire qu'on peut voir sous forme de maquettes au 1/87e. Née avec le siècle, l'entreprise a été racontée tout du long de son expansion en textes à lire et à écouter, et en images. Internet, Radio Alter Ego et lulu.com sont les vecteurs et les conservateurs d'un corpus énorme de documents démonstratifs et explicatifs. Ceux-ci montrent, depuis leur genèse, les grands domaines et les recoins du monde de la ReFeRe ; ils livrent en même temps les raisons d'être de chaque élément et de chaque fonction. Ils dépeignent, sous les couleurs d'une fiction âpre, la réalité d'un univers imaginaire aussi cohérent que disparate.

Les textes et les documents sonores qui accompagnent les maquettes, voire qui en pallient l'absence pour qui en est éloigné, sont les témoins d'une époque. Il était temps de mettre à jour les informations, les illustrations et les commentaires. Notamment, il est passé bien des trains sous les ponts depuis la parution de *ReFeRe, une expérience microferroviaire au 1/87e* (en 2008, un glossaire essentiel) et du *Rudiment illustré* (en 2011, une brève présentation). *L'art descend sur la voie* (2013) est un guide spécifique pour découvrir Les Ouches.

Pour une nouvelle somme, le Directeur-en-chef a mis au travail sa Robote, un logiciel nourri de toutes les informations relatives à la ReFeRe, muni d'instructions précises, et doué d'une redoutable éloquence. Les visiteurs du Musée des mondes imaginaires connaissent sa voix un peu synthétique. Les pages de cet ouvrage font alterner des photos légendées (sérieusement) et les réponses de la Robote à tout un lot de questions – dont pas mal d'originales – posées par elle-même peut-être, d'ailleurs. La substance et l'essence de la ReFeRe, le pourquoi et le comment, le réel et sa représentation à l'échelle, le passé et l'avenir, le structurel et le social, le microscopique et l'universel... elle a réponse à tout et par tous les moyens rhétoriques. Péremptoires ou subtils, rigolos ou sentencieux, utiles ou futiles, en français soutenu ou relâché, clairs ou intrigants, les brefs articles qu'elle a rédigés et placés sans ordre bien évident en face de photos qui n'ont souvent que bien peu à voir avec leur sujet sont l'occasion de (re)découvertes et de questionnements supplémentaires.

Site Internet : [www.afraval.info/refere](http://www.afraval.info/refere)

Les ouvrages cités sont publiés chez lulu.com.

Les photos sont de l'auteur, sauf mention contraire.

Le Musée des mondes imaginaires / Alter Ego est à Sauvigny (voir en fin d'ouvrage).



## Que signifie ReFeRe ?

Respectez je vous prie cette orthographe et prononcez « référé » (*RefeRe* en phonétique) et mettez ce mot au féminin. Cela veut dire « réseaux ferrés réunis ». C'est le nom de l'organisation non gouvernementale ferroviaire et de l'expérience modélistique au 1/87<sup>e</sup> associée. L'entreprise exerce son activité (faire rouler des trains et le faire savoir) sur plusieurs sites, dits îlots, et sur plusieurs médias.

Elle a été créée et développée à partir de l'an 2000 par Alain Fraval (ingénieur, voir sa biographie en fin d'ouvrage), lequel s'est nommé directeur-en-chef (DeC), autorité suprême réunissant toutes les compétences, exerçant tous les métiers. Il invente, réalise, entretient, répare tout en assurant la communication. Un site Internet – à [www.afraval.info/refere](http://www.afraval.info/refere) –, des articles, des interviews, des ouvrages (dont le présent opus) et des maquettes (accompagnées de tableaux didactiques) installées au Musée des mondes imaginaires et moi-même la Robote décrivent précisément, expliquent patiemment et illustrent brillamment cet univers unique.

## « Réseaux ferrés réunis ». Quels réseaux ?

On ne sait que peu de choses, et même rien du tout, du monde tel qu'il était en ces lieux avant la création de la ReFeRe.

En 2000, le DeC, sur une des toutes premières pages d'un Internet alors naissant lui aussi, a évoqué les origines. D'après ce texte précieux entre tous, conservé sur le site officiel, ledit DeC a pris possession de réseaux divers et disparates – du réseau minier au réseau agricole - et les a réunis pour bâtir une méga-entreprise cohérente, la ReFeRe, dont vous pouvez admirer les établissements, les réalisations et les circulations.

Ceci est l'histoire officielle ; elle ne saurait être contestée.

Bref, la ReFeRe s'étend actuellement sur un archipel de 5 îlots, dispersés sur le Stroma, mais reliés entre eux par la gouvernance ferme et bienveillante du DeC et par les moyens de communication les plus performants.

## 2001/2002

Parmi les plus anciennes photographies connues. Sur l'îlot Le Kilomètre 7, la gare - avec La Bouillotte à la manœuvre - et l'Atelier primordial (création – réparation).

Cet îlot n'est plus visible. Sur le site officiel, une visite rapide en 10 photos.



## **Le logo rond avec des diamètres et des rayons ne ferait-il pas référence à une roue de locomotive à vapeur ?**

Vous dites vapeur ? Sur d'autres réseaux où circulent des engins variés, on voit classiquement une ou plusieurs locomotives à vapeur qui tricotent des bielles. Ces engins, faut-il vous le rappeler, ont disparu bien avant la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Quelques-unes sont de sortie à l'occasion de fêtes ou pour les besoins du cinéma. La ReFeRe, entreprise résolument contemporaine, mais aussi soucieuse de plaire aux nostalgiques des escarbilles, a banni la vapeur sur ses voies. La raison est simple : il est strictement interdit de fumer.

Le logo – une création graphique très remarquable du DeC – fait référence à un appareil de voie endémique de l'îlot de l'ASAF : la Plaque tournante. N'omettez pas la majuscule, elle est unique. Ce dispositif (de 3 voies traversantes et 6 petites en impasse) dessert toutes les voies du réseau particulier de ce site, aiguille les trains, permet de les retourner et offre des places de garage à divers engins roulants. La connexion avec les lignes de grande circulation est assurée par des portiques basculants très étranges. Sa rotation est oculodigitale (au doigt et à l'œil), selon les principes de la dactylophthalmocybernétique (un très beau parmi les mots endémiques).

Attesté sur Internet à partir de 2003, ce disque monumental en concrete (2 plaques reliées par des entretoises en nid d'abeille) en étonne plus d'un. C'est à propos de la Plaque tournante qu'a été inventée l'expression « et pourtant elle tourne ».

## **2003**

Ci-contre

L'ASAF – Académie des arts et des sciences ferroviaires : bâtiment officiel au fronton si caractéristique à gauche, wagonville toléré à droite. Le locotracteur Métro en tête d'un court convoi.

La Plaque tournante en construction sert à une démonstration de matériels : l'autorail directorial bleu ciel baptisé Autorité, Fend-la-Bise, engin de records, et 3 grues vertes dont une démontée, transportée par deux wagons spéciaux.

Ci-après

## **2004**

Au Kilomètre 7. En arrière-plan, la Grue bleue (géante) qui dessert la Tuyauterie. Au premier plan, le Réservoir. Le Switcher (BB) accroche 2 plats à un tombereau noir. Sur la photo suivante, il est en charge de citernes.







### **Sur la carte de visite du DeC, on lit la formule « Le dur des durs » ?**

Aucune marque, aucune entreprise ne peut médiatiquement se passer d'une formule percutante et facile à retenir. La ReFeRe n'a pas sacrifié à la mode de l'anglais. Elle a puisé dans l'argot courant du vingtième siècle – inconnu des plus jeunes – et s'est souvenue de la der des ders, même remarque.

Le dur, c'est le train ; on dit (on a dit) attraper le dur, louper le dur, brûler le dur – c'est-à-dire voyager sans billet, ce qui ressortit à la grivèlerie, et ne se pratique plus assis sur les tampons mais confortablement assis, en évitant de se faire poisser par le contrôleur.

Pourquoi le dur ? Dur a signifié fer – l'élément chimique de numéro atomique 26, je précise – et on a dit dur pour train, par ellipse. Une autre étymologie a été proposée lors du dernier symposium sur la question : le dur car on voyageait à la dure dans les trains anciens. L'orateur s'est retiré sous les huées.

Et vive le dur des durs !

### **2005**

Ci-contre

Des voies de débord qu'on dirait sinistrées : un enfer de concrete. Il se dit que par l'arrachage de quelques traverses, la pose sinueuse de la voie, l'abandon de déchets... l'effet a été voulu.

Ici, en revanche, on nettoie. La grue bleue télescopique fait le ménage des encombrants déposés devant cet enclos technique.

Ci-après

La voie (bien encombrée) se faufile entre les bâtiments de l'ASAF, prolongés par un wagonville établi au-dessus de la cour de l'atelier ferroviaire, et des immeubles à usages multiples. Les voyageurs patientent.

Le même paysage, photographié de la terrasse du Resto-U perché sur ledit bâtiment de l'ASAF. Avec une belle vue sur l'atelier ferroviaire.







## Qu'est-ce que ce Stroma ?

Dans l'empire de la ReFeRe, c'est l'étendue de territoire qui s'étend entre les différents sites. Ceux-ci forment des îlots qui émergent de cette surface plane, sans limites définies et aux propriétés aussi changeantes que déroutantes. La couleur va du blanc irisé au noir mazout. On y circule sur des engins adaptés, nommés ferroglisseurs (ou glisseurs tout court, même pour les plus longs).

Il y a toute une flotte de ces engins qui se meuvent sur le stroma, lévitant juste au raz de sa surface, cinglant de l'embarcadère d'un îlot au débarcadère d'un autre îlot. Leur chemin est tracé à distance et leur parcours vérifié par GPS. Si les ferry-boats, auxquels ils font penser, ont un capitaine, les glisseurs sont sans maître à bord.

Les glisseurs emportent un train entier (freins serrés). Il leur est interdit d'embarquer – et *a fortiori* de débarquer – des marchandises ou du personnel qui ne seraient pas chargés dans les wagons ou assis dans les voitures dudit train.

Un train, parlons-en, est composé d'un engin tracteur (ou pousseur) et de 3 wagons ou voitures au plus. La longueur des convois est limitée par le Règlement. Personnellement, je crois peu à une restriction dictée par les syndicats dans le but de multiplier les postes de conducteur. Il n'y a pas de syndicats. Il y a des raisons techniques : les courbes sont serrées, les pentes sont fortes, les locotracteurs sont faibles. Les autorails et autres automoteurs, nombreux, voire majoritaires, traînent ou poussent pour certains une baladeuse ; même solitaires, ils sont admis sur les glisseurs.

## Pourquoi l'écartement des rails n'a pas l'air normal ?

Pas normal ? Disons différent et, à notre époque, il serait inconvenant de ne pas l'accepter pour cette raison. Il est effectivement plus petit que celui convenant pour les TGV et plus grand que ceux, non normalisés, en usage pour les chemins de fer betteraviers. En tous cas, il est parfaitement respecté, sur toute l'emprise de la ReFeRe ! Il mesure fièrement sept cent soixante-dix-sept millimètres, une valeur choisie par le DeC pour permettre des courbes serrées. C'est bien pensé, très judicieux, malin.

Par ailleurs, d'aucuns trouvent qu'il y a un peu beaucoup de traverses, qu'elles sont trop serrées. Des traverses en plastoc, en plus, imitant souvent les traverses en chêne. La voie est livrée comme ça, c'est de l'importation – ça vient d'Angleterre.

À l'échelle du 1/87<sup>e</sup>, soit en HO comme on dit dans le milieu, il se trouve que cet écartement correspond à de la voie N, très répandue dans le commerce. Quelle coïncidence !

**2006**

L'Oasis (Double-Huit) et la Collerie en construction



## Quelle énergie meut les trains ?

Jusqu'à peu, il fallait répondre : au fioul. Maintenant, je puis – car le système est tellement ingénieux et avantageux qu'il serait gravement immoral de ne pas le dévoiler – je puis, donc, vous révéler que les trains roulent essentiellement au jus de noyaux - au moins à 77%.

Tâchez de suivre. La fission des noyaux de l'atome, ainsi qu'un peu de pétrole et de gaz brûlés, et d'eau turbinée, produisent dans des centrales situées au-delà du Stroma le déplacement de particules chargées dans des conducteurs. Et ça, c'est de l'électricité, autrement dit du jus. Ces conducteurs s'appellent des fils. De répartiteur à répartiteur, ils apportent le jus à un transformateur, puis aux rails. Les répartiteurs d'électricité sont connus également sous le nom de prises multiples.

Les engins moteurs captent ce jus, si les rails sont bons conducteurs (et propres). L'électricité fait tourner leur moteur qui fait tourner les roues qui font tourner les trains.

Tout est commandé depuis le transformateur. Il n'y a donc pas besoin de conducteur pour que le train circule.

Et si quelqu'un tombe en travers de la voie, comme il n'est pas conducteur, il n'y a ni court-jus ni odeur de cochon grillé.

Le procédé est encore plus avantageux si l'on prend en compte qu'ainsi, le secteur des transports de la ReFeRe ne se sent que très partiellement responsable d'émissions de gaz à effet de serre et, surtout, ne peut être accusé du moindre lâcher dans l'atmosphère d'escarbilles.

## 2007

L'Oasis : maquette complète accrochée au mur de l'atelier.

Tous les éléments de décor sont collés en place, les wagons et les locos, seuls, ont été retirés.

L'ensemble, fait de carton collé et de sopalin enduit, est léger, peu déformable. Il se pose sur la tranche (sur 2 piliers ad hoc) pour les travaux d'électricité. Un seul modéliste – et une camionnette – suffisent pour le transport.

Vue de la Collerie : la tour (de contrôle) verte et pentagonale, dominant le bâtiment des bureaux, lui-même dominant le quai d'embarquement des effluents glaireux.







## Pourquoi les trains roulent-ils sans arrêt ?

Je ferais remarquer que l'arrêt, plus ou moins long, est marqué aux terminus, quand il y en a. Si parfois les navettes rebroussement chemin en pleine voie sans marquer de halte, c'est signe d'un problème technique.

Les trains brûlent les éventuelles gares ou haltes disposées (on a cru bien faire) le long de leur ligne. Car, soit dit en passant et c'est une autre originalité du dispositif ferroviaire référencé, chaque train a sa ligne et chaque ligne a un train qui l'emprunte en exclusivité.

La circulation continue ou cadencée est la règle. Et ce serait aller au devant de bien des ennuis de faire stopper les trains en gare. On sait en effet qu'un convoi qui s'arrête risque de ne pas repartir de ses propres forces. Certaines motrices, des automoteurs aussi, patinent ou se bloquent en plein parcours : c'est le *cursus interruptus*. Les cheminots non latinistes appellent ce comportement détestable « planter un chou ». Les modélistes font intervenir le « doigt de Dieu » pour les faire repartir en essayant d'éviter le déraillement. Sur nombre de leurs réseaux, ça avance parfois à la va-comme-j'te-pousse.

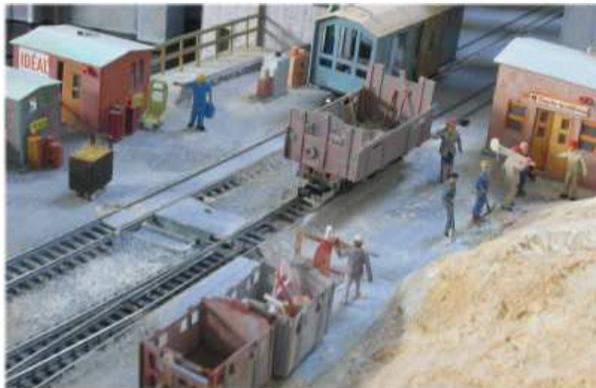
Un cas d'arrêt général prolongé – mais les voyageurs ont été informés – a été signalé sur l'îlot de l'ASAF. Un train de déchets est bloqué par une vive dispute entre des cheminots sur la voie devant le convoi. Le courant est coupé, sans doute définitivement.

Certains observateurs n'ont pas manqué d'observer que l'arrêt ou pas, cela ne change rien, vu que les wagons comme les voitures participent à un trafic qui a tout l'air d'être fictif et qu'il paraît peu probable que les wagons soient chargés ou vidés à l'occasion des haltes ou que des voyageurs montent ou descendent. Et pendant qu'ils y sont, pourquoi circuler ? Parce que c'est fondamental : un empire ferroviaire, la ReFeRe en l'occurrence, a comme mobilier ontologique le train roulant ; il serait quoi avec seulement des trains parqués sur des voies de garage, une vitrine, un diorama ? Les trains peuvent rouler, les trains roulent !

Notez bien que cela réduirait le risque d'accidents. On a vu plusieurs fois des déraillements, des frottements ou des chocs contre les murs bâtis trop près de la voie, mais sans conséquences graves. Dans un cas pourtant, ce fut terrible : l'automoteur de surveillance, le fameux Cafard, est sorti des rails dans une courbe et a chu d'une hauteur vertigineuse. La catastrophe, on l'a su tout de suite, a été provoquée par une erreur humaine au niveau du bouton du transfo entraînant un dépassement de la vitesse permise à ce point kilométrique de son parcours. Tout en mettant en place une cellule de soutien psychologique pour le vieux monsieur, visiteur du MMI, qui retrouvait dans sa tête son train électrique, les secours ont ramassé la caisse d'un côté, parfaitement intacte – c'est normal, elle est en concrete, qualité traction – et les 2 bogies de l'autre. Ni le matériel ni la Direction ne sont en cause.

Remonté, réassemblé, graissé, il a reroulé mais cahin caha. Une dégaine de podagre, de bancroche, de clampin, incompatible avec la dignité, la discrétion et la majesté qui siéent avec le service particulier qui lui est confié. Il a donc été remisé sur une voie de garage en attendant de trôner un jour au musée des transports ferroviaires.

**2007.** Le Dépôt alimenté en rebuts par train porté par ferroglisseur.



### **Justement, où en est le musée des transports ?**

Je suis de près les travaux patients et scrupuleux de la cellule de préfiguration du futur Musée des transports. Je peux vous assurer qu'il est prévu d'entamer les recherches documentaires. Pour cela, il est envisagé de constituer une commission d'exploration préliminaire des possibilités éventuelles des différents moteurs de recherche qui existeraient sur Internet. Je vous avertirai de son inauguration.

Jusqu'à cet événement, les engins de réforme seront garés au Dépôt.

La ReFeRe tient à fournir à ses personnels et à ses visiteurs une perspective historique solide, en tous cas sur les transports ferroviaires, en mettant l'accent sur les systèmes à deux rails parallèles mais sans occulter les projets et les réalisations de monorails. Le DeC a écrit une monographie illustrée sur ce dernier sujet, que vous devez lire attentivement (sur le site officiel).

### **À part le malheureux Cafard, les locos et les autorails ont-ils des surnoms rigolos ?**

Oui. Sur tous les réseaux ferrés, il en est de même et vous connaissez sans doute cul-de-bateau, picasso, petit gris, micheline et pauline, nez de cochon et d'autres.

C'est une tradition cheminote, l'humour est parfois incompris. Par exemple, *Petit Taxi* est petit - et a 4 places ; *Rhodoleuque* est rose et blanc – le prochain dans cette livrée s'appellera *Pie rose* – et, si vous ne l'avez pas encore deviné, *Le Cafard* cafarde. *Le Cafardeau* aussi.

Pour en savoir plus sur chacun, je vous donne rendez-vous sur la page intitulée *Les engins* du site officiel de la ReFeRe.

## **2008**

Ci-contre

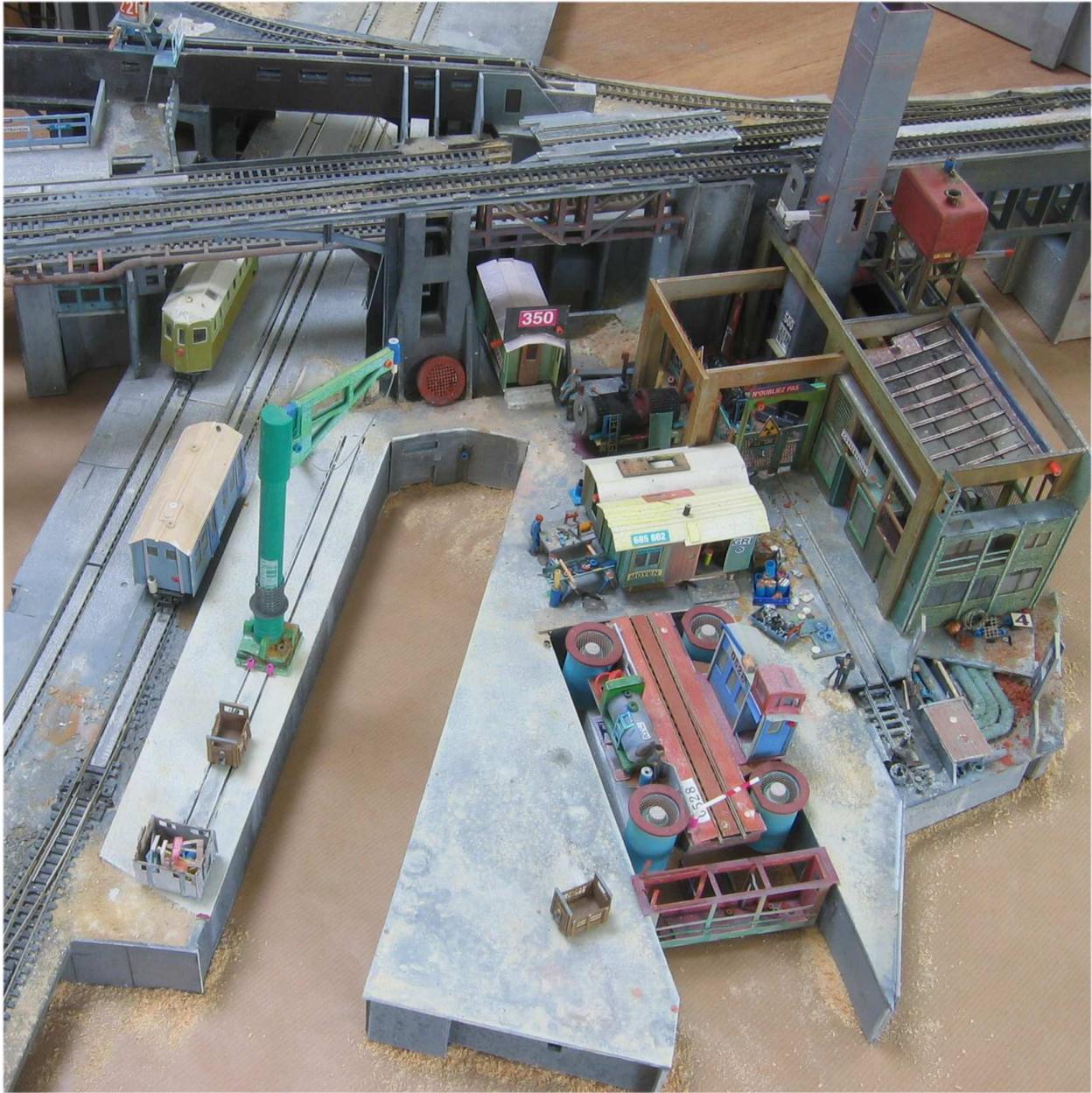
Scènes ordinaires sur l'Oasis.

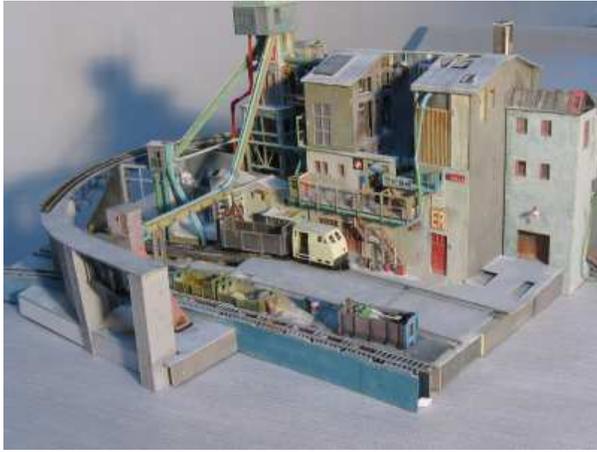
Ci-après

L'extraordinaire Cafard, surpris dans la Mine (vaste gare souterraine).

Le Chiasme (croisement), le Havre des glisseurs (où ils reprennent des forces) et la Centrale (désaffectée mais pas décontaminée). Avec , évidemment, une Grue verte.







### **Pourrait-on en savoir plus sur ce Cafard qui a tout l'air d'être une vedette, non ?**

Je veux bien vous éclairer sur ce sujet immense mais je n'en dirai pas plus que ce qu'a su (ou cru savoir) une auteure spécialiste de l'espionnage (« intelligence ») venue tirer les vers du nez du DeC et de la conservatrice du MMI à son propos (on peut prendre connaissance de l'interview qui a été enregistrée in extenso – à l'insu de la dame - et publiée à la page *L'intelligence* du site officiel).

C'est un automoteur monté sur deux bogies, avec deux longs nez (pas pareils) et une vaste cabine centrale, aux formes anguleuses, couleur caramel sale. Il va et vient sans relâche sur une voie dédiée qui serpente au milieu des installations, longe les bâtiments, survole les cours et les lieux de stockage, traverse les montagnes de résidus... de l'îlot Le Nucléaire. Il ne transporte personne, en fait. Il darde ses antennes, ses capteurs et ses récepteurs (qu'on ne voit pas) en direction de tous les recoins. Son rôle : débusquer les tire-au-flanc.

Même de rien, il cafarde (d'où son nom, vous-ais-je dit), et sans se faire repérer. Il est en effet furtif à l'instar des avions-espions dont il n'emprunte pas la coûteuse technologie. Bien plus malin, il passe inaperçu à force de passer et de repasser. Et ce bruyamment dans un paysage sonore par ailleurs chargé. Nul ne lui prête attention.

On n'est donc nullement surpris de l'intérêt qu'il suscite, particulièrement en tant qu'outil de gestion des ressources humaines.

Je vous l'ai raconté : il a été mis hors service suite à un accident. Je vous informe que désormais son service est assuré par un engin plus court, brun foncé, monocorps, appelé logiquement et entomologiquement *Cafardeau*. Eût-il été remplacé par une automotrice, on ne s'étonnera pas qu'elle eût été baptisée *La Cafetière* (qui cafte).

## **2009**

### **Ci-contre**

Le Nucléaire en construction. Au départ, l'idée était de réaliser un petit module autour d'un atelier, avec un ascenseur (vert) pour relier les deux voies superposées.

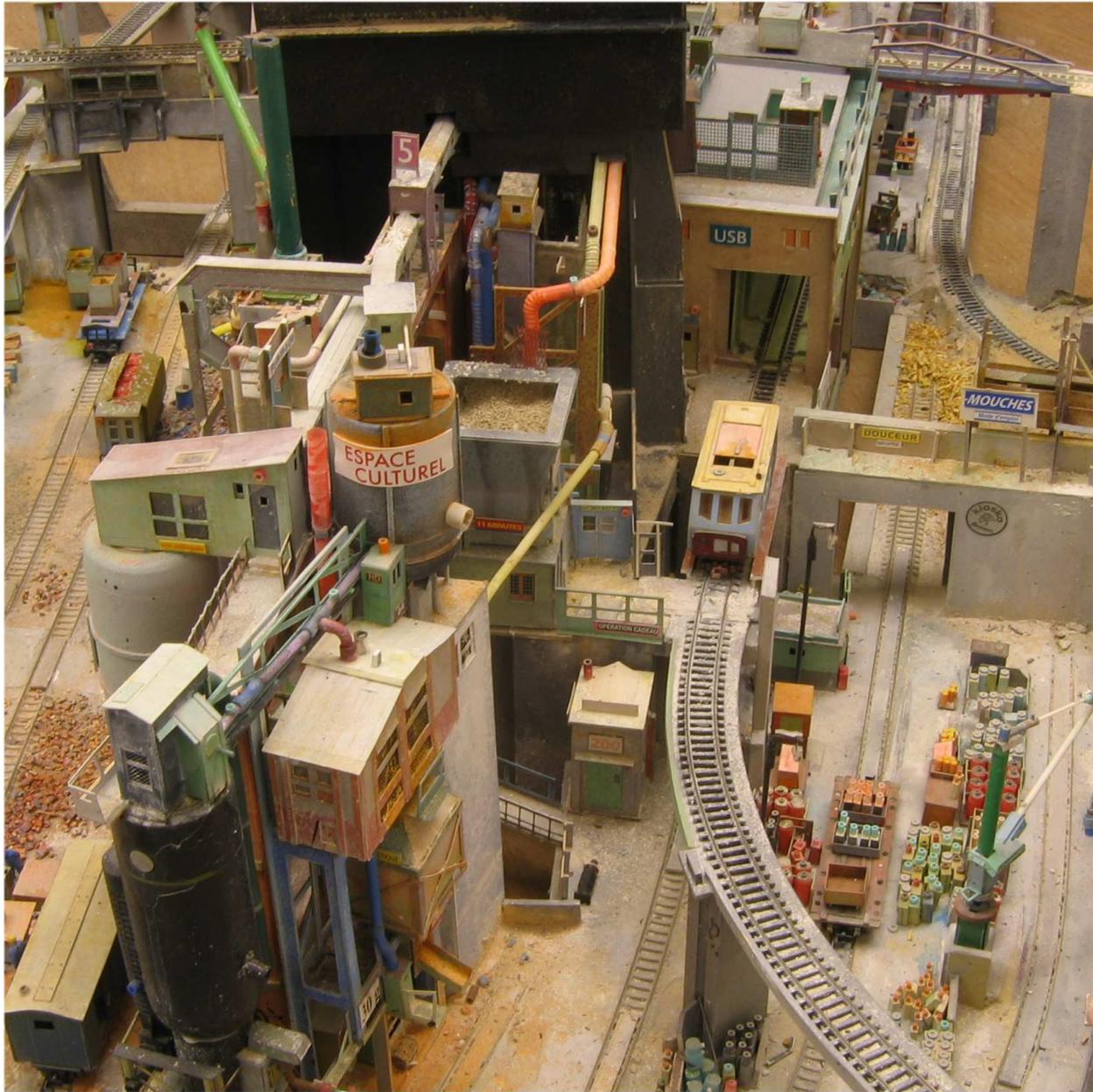
Ledit ascenseur n'a pas fonctionné. L'îlot s'est agrandi d'un gril desservi par un pont-secteur et d'une installation de broyage de bidons contaminés en plastoc.

### **Ci-après**

Le gril, lieu de tous les trafics. Ici le Switcher en action (ou au repos).

Devant le Très Gros Fourneau (noir), toute une usine avec silos, tuyaux, convoyeurs, trémies, réacteurs... au service de la chimie du résidu toxique innomable.







## **Le Nucléaire ? Civil ou ferroviaire ? A-t-on prévu de sortir du nucléaire ?**

L'îlot s'appelle le Nucléaire en raison d'une histoire complexe, chargée, peut-être fantasmée en partie ou totalement. Permettez que je la résume.

Il fut publié que sur cet îlot, on installa un atelier d'enrichissement et un réacteur nucléaire. Le public, les médias, les dirigeants de la Planète ont pensé uranium, centrifugeuses, assemblage d'une bombe atomique, raid aérien pour anéantir tout ça. Mais comme on n'a jamais trouvé l'emplacement de la ReFeRe sur aucun planisphère (on a cherché Sauvigny du côté de la frontière jordano-chilienne évoquée dans un document) ni sur Google Maps, on a conclu un compromis. En échange de la promesse de désactiver ses installations, la ReFeRe a obtenu la promesse d'une subvention substantielle. Celle-ci ne fut jamais honorée mais celle-là non plus.

Mais y a-t-il jamais eu le moindre truc radioactif sur Le Nucléaire ? Cette histoire est bizarre.

Depuis, on évoque une autre activité qui justifie en tous cas l'imposant réseau ferroviaire (un gril, des ponts-secteurs et la ligne du Cafard) et l'accumulation inextricable de bâtiments, trémies, convoyeurs, tas, ateliers et le Très Haut Fourneau (capable de brûler des noyaux...). Permettez que je résume. Des wagons portés sur glisseur déchargent des produits toxiques ou à haute mordacité ingérables (en provenance du monde extérieur). On procède au moins à l'effacement des étiquettes et au maquillage des conteneurs pour rendre impossible toute traçabilité. On mélange et on concentre jusqu'à obtention de super toxiques qui repartent dans des conteneurs banalisés. Leur intérêt et leur usage ont été dévoilés par le DeC dans une entrevue à Radio Alter Ego, à écouter sur le site officiel, où il fait clairement référence à l'effet paprika.

Ceci dit, pas question d'en sortir. Jamais la ReFeRe ne quittera le Nucléaire, îlot chargé d'histoire, imprégné de la sueur des ouvriers et écrasé sous les déchets. Ces déchets eux-mêmes sont, si l'on veut bien se donner la peine d'en analyser les strates, imprégnés d'histoire et écrasés par les ouvriers sous pression qui sont chargés des déchets.

Les pressions internationales seront sans effet.

## **2010**

**Le glisseur vert, emportant un tain de wagons-trémies à cabine (modèle exclusif) passe au large de l'Atelier d'enrichissement.**

**Séance de concertation. Prélude à l'action ou à la prolongation de la procrastination.**



## **Justement, comment se place la ReFeRe au plan international ?**

Les relations avec le reste du monde sont excellentes. D'abord, le reste du monde ignore la ReFeRe en général. Ensuite, la ReFeRe a su se passer de l'aide du FMI, demeurer en dehors des zones d'application des normes techniques, environnementales et sanitaires qui empoisonnent les entrepreneurs partout ailleurs - et imposer le respect de son exception culturelle, ferroviaire et modélistique.

La ReFeRe se présente actuellement comme un cas à part, une idiosyncrasie. Je peux dévoiler que le DeC a puisé, via les revues spécialisées, les ouvrages et Internet, son inspiration initiale – c'était aux premiers temps du siècle – dans toute une série de réalisations ferroviaires – des réseaux d'atmosphère, thématiques, historiques, techniques...- dans plusieurs pays en Europe et ailleurs – États-Unis, Afrique du Sud, Japon, Australie...

Loin d'être isolée, la ReFeRe échange avec le reste de la Planète : elle diffuse en permanence son site Internet officiel *urbi et orbi*, importe en cas de besoin des rails, des châssis de wagons et d'engins de traction ainsi que du personnel et exporte tant qu'elle peut et tant qu'on veut bien le croire les produits de son industrie, notamment celle qui empoisonne l'îlot le Nucléaire.

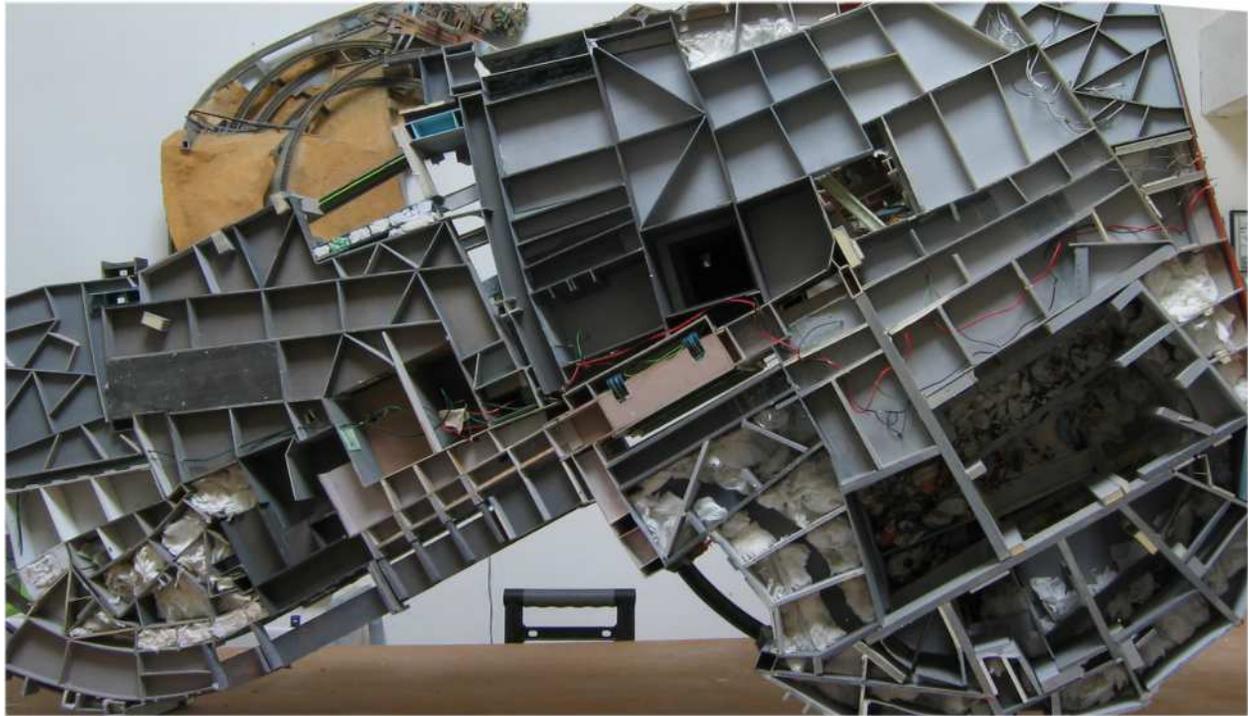
Elle s'efforce de se mettre à portée du public international au moyen des maquettes au 1/87<sup>e</sup> présentées et commentées au MMI-Alter Ego à Sauvigny. Grâce à Rosy Border, plusieurs textes fondamentaux sont traduits en anglais (voir en fin d'ouvrage) et parfaitement globalisés.

## **2011**

Ambiance nuit. Le Cafard est en planque.

Les bidons en plastoc passent dans un broyeur qui recrache les morceaux dans un wagon spécial.

Au large : le Petit Glisseur bleu, sur 4 sustenteurs. Il achemine l'Autorité, autorail directorial bleu lui aussi.



## **C'est un truc vraiment à part, unique. Les maquettes sont épatantes. Peut-on les imiter ?**

Merci. La ReFeRe au 1/87<sup>e</sup> est inimitée à ma connaissance. Personne n'a jamais produit quelque chose d'équivalent, et même de ressemblant. La création de réseaux-mondes imaginés, dans le même esprit, dans le même style, avec les mêmes techniques serait quelque chose comme un hommage.

Le DeC a décrit depuis le début (au fur et à mesure et avec précision) et partage surtout via Internet ses parti pris et ses façons de faire, qu'il a désignées ensuite du terme d'altermodélisme. Nul secret, le désir de partager ses méthodes, ses expérimentations et même ses erreurs. Il a signé (*ReFeRe, une expérience microferroviaire au 1/87<sup>e</sup>, 1998*) un texte définitif car il n'a pas vieilli. Je vous le recopie.

Altermodélisme. « Modélisme (ferroviaire) inventif mais cohérent, joyeux mais pas bordélique, artistique et technique mais sans se prendre au sérieux ni la tête, libre mais avec des trains qui roulent, et rejetant - sans les mépriser ni les décrier - bon nombre de pratiques assez répandues comme, par exemple, la fidélité à un modèle existant (jusqu'au « comptage de rivets »), la circulations de motrices à pantographes sur des voies sans caténaies, l'usage exclusif de matériaux nobles, le montage scrupuleux de kits...

« Bref, ce qui m'intéresse et me meut, c'est d'inventer du plausible ; ce qui me satisfait, c'est d'aller assez vite dans la réalisation des parties pour espérer achever le tout. Ceci en dépensant le minimum. J'aime bien détourner des objets et recycler des rebuts – c'est un pilier de la philosophie du momo [modélisme modeste].

« Dans ma pratique, je fais des petits croquis, histoire de rêver. Je ne les regarde jamais au moment de tracer les lignes de découpe et de pliage. Tout est fait de chic, sans plan. J'ai établi le gabarit d'un wagon : largeur de 25 à 26 mm, hauteur de la caisse de 30 mm. Une porte ne fait pas moins de 20 mm (la taille d'une petite figurine H0), hauteur d'un étage de bureaux ou d'habitation : 25 mm au moins. Ça suffit comme règles.

« L'altermodélisme à ma sauce se pratique avec des outils simples et emploie des matériaux faciles à travailler et bon marché, usant et abusant du carton ».

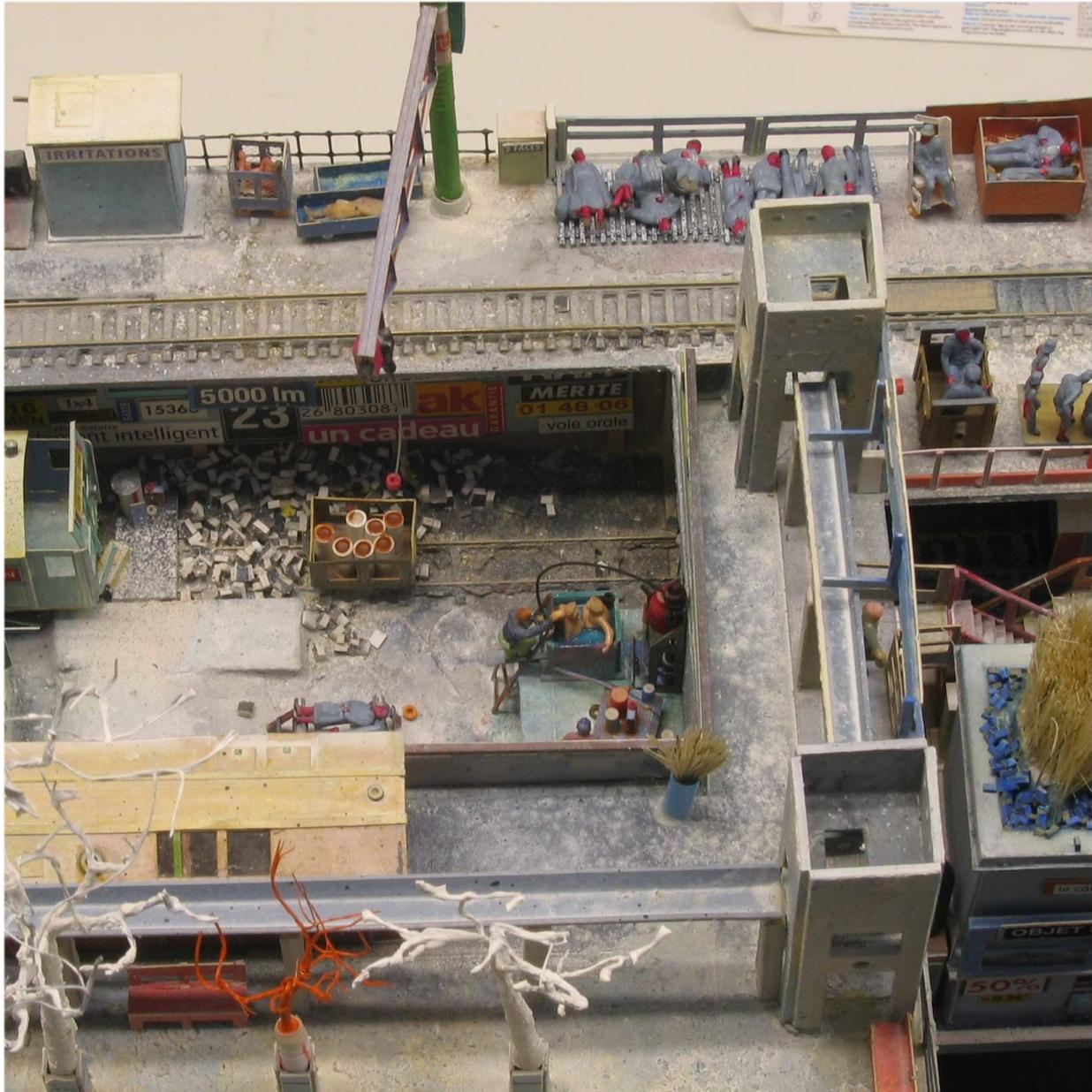
## **2011**

### **Ci-contre**

Photos d'atelier. Au-dessus et en dessous de la vue de la face inférieure du Nucléaire (notez la savante anarchie des entretoises), le montage de lampadaires, la construction du locotracteur Caisse noire et la fabrication de bidons.

### **Ci-après**

Aux Ouches, une fosse, avec la voie désaffectée d'une ancienne ligne. On y prépare les Figurants, mannequins grandeur nature qui servent de substituts aux humains comme public, d'expos, rambardes ou, assis au milieu des bancs, de dispositifs anti-clochards humains. Et le Vert solitaire sur fond de Grande galerie et de Troquai.







## **Le carton ? Ça doit faire hurler chez certains constructeurs de petit train !**

L'usage de ce matériau et de ses cousins (le papier à aquarelle et le papier essuie-tout « sopalín », le bristol, la cartonnnette, le carton laminé, le carton mousse, etc.) n'est pas si rare que ça dans ce milieu mais limité et parfois, c'est vrai, un peu honteux. On lui fait peu confiance. On assemble des planches de bois pour l'infrastructure du réseau, on découpe, plie et soude des feuilles et des profilés de laiton pour le matériel roulant, on coule du plâtre pour les murs des bâtiments et les montagnes, on assemble au trichlo ou à la superglu des plaques et des baguettes en plastique, on sculpte le polystyrène expansé pour les reliefs...

Or le carton (comme les produits cellulósiques voisins), résiste à tout (sauf au sel) et au feu (on suppose, pas d'expérience). Le DeC a livré un conseil essentiel aux apprentis khartésurgistes : le peindre sur les deux faces (à l'acrylique), avant de le plier et coller. Pour les découpes et la marque des plis, un cutter (le long d'une règle métallique, sur une plaque autocicatrisante). Pour l'assemblage, la colle à bois « rapide » ; pas de languettes, collages chants à chants possibles et durables. Il est certes difficile de réaliser des surfaces sphériques ou parabolóides : on s'en passe.

Dans les constructions, les installations, les additions, il est fait un usage modéré mais résolu de plastoc (issu de récup) et le métal (maillechort) règne en maître dans la constitution des rails. Il fallait ne point le celer.

L'usage et l'abus du carton confèrent aux superstructures et aux éléments roulants du réseau une esthétique spéciale, qui a été dès le début mise en correspondance avec l'usage et l'abus de concrete dans l'empire de la ReFeRe.

## **2012**

Les Ouches. Le Bref, à l'allure de fourgon motorisé (une sorte de doodlebug), au centre d'un d'une rame réversible très affûtée aux deux bouts. Il se faufile au pied de la Résidence, où les artistes se mettent au vert.

Le Mail. On y présente en ce moment une sélection de statues kitchissimes parmi les plus tartes. Au fond, un grand escalier conduit à des locaux associatifs, d'anciens wagons reconvertis et regroupés en un petit wagonville.



## Qu'est-ce au juste que le concrete ? Comment et où le fabrique-t-on ?

Je ne réponds pas aux deux dernières questions, c'est secret.

Le concrete (d'un mot anglais signifiant béton) est un matériau, *le* matériau spécifique de la ReFeRe. De faible densité, de porosité moyenne, de dureté faible, de couleur blanche, crème ou grise, assez résistant, non conducteur de l'électricité, léger, d'élasticité peu perceptible, brûlant à 471°F, insoluble dans l'eau et dans l'alcool, possiblement moulable après mâchage, recyclable si on a le temps et le courage et l'engagement militant, non magnétique, résistant au froid, craignant le sel, livré en forme de plaques, bon isolant thermique, durable (une fois peint) et pas toxique si ingéré en petite dose : il sait tirer avantage de ses propriétés pour être partout et servir à tout.

La composition du concrete est publiée depuis longtemps, au moins dans ses grandes lignes. Il est fait d'eau (qui disparaît par la suite), de ciment (soit du calcaire et de l'argile chauffés), d'amiante (une roche également) et d'adjuvants divers et variables. Et d'une quantité énorme d'énergie. À une époque, il a été raconté que le concrete incorporait des farines animales de vaches folles (une façon de les faire disparaître), un produit aussi naturel que les trois que j'ai cités précédemment et garanti sans OGM mais pourtant affublé d'une mauvaise image dans certains milieux.

La préparation et la mise en œuvre (découpage, ajustage, assemblage...) du concrete ressortissent à la concreturie (tout un art...). La colle est indispensable, elle est fournie par une unité de production, la Collerie, principal établissement industriel en activité sur l'Oasis.

Je ne saurais mieux définir le périmètre de son utilisation qu'en formulant que le concrete est le matériau avec quoi tout est fait sauf ce qui n'est pas en concrete. Il abolit l'usage de la brique, de l'adobe, du parpaing, de la pierre de Bourgogne, des planches de bois, du torchis, de la tôle ondulée et des panneaux de plastique.

Le directeur en chef de la ReFeRe est fier de cette invention.

Enfin, ce matériau fait le bonheur du maquettiste qui le reproduit très bien et pour pas cher avec du papier et du carton.

## 2013

Ci-contre

Vasco de Gama a pris de la hauteur pour découvrir la Grand Poutre des Ouches.

Ci-après

Au Terminus : techniciens d'espaces verts, voyageurs et bricoleur.

Sur la Terrasse : exposition de sculptures et Figurants disposés en rambarde.







### **L'Oasis... On imagine un paradis au milieu du Stroma, non ?**

C'est l'image officielle d'un îlot à l'architecture innovante où les installations s'accrochent à un réseau ferré constitué pour le principal d'une double voie décrivant un huit (double, donc). Les trains (qui les parcourent inlassablement comme le veut la règle que je vous ai indiquée) desservent la Petite Chimie (unité industrielle expérimentale), la Centrale (nucléaire mais désaffectée), le Havre des glisseurs (garage, réparations), la Mine (gare souterraine, où l'on prépare et charge la provende des cheminots) et la Collerie que je viens d'évoquer et qui mérite tout particulièrement une visite.

En effet, il existe très très peu d'usines de ce genre sur les réseaux dans le Monde. D'autre part, son personnel (contremaîtres, ingénieurs, techniciens, manœuvres, surveillants...) est célèbre depuis que l'on les a affublés du surnom d'adhérants (avec un a - paronomase). Car ils sont collants, et aussi poisseux.

C'est un lieu dangereux, les fluides plus ou moins sirupeux qui circulent dans les tuyaux ou sont stockés dans les réservoirs sont à haut pouvoir adhésif : la moindre suffusion risque de scotcher le visiteur sur place et une explosion peut empêcher tout l'Oasis. Je vous fais remarquer que les effluents glaireux ne sont pas enfouis dans un trou mais déversés dans un wagon banalisé spécial emporté ailleurs par un tout petit glisseur. La ReFeRe consacre beaucoup d'énergie et d'imagination au traitement écoresponsable des déchets et à la com. sur ce sujet à la mode.

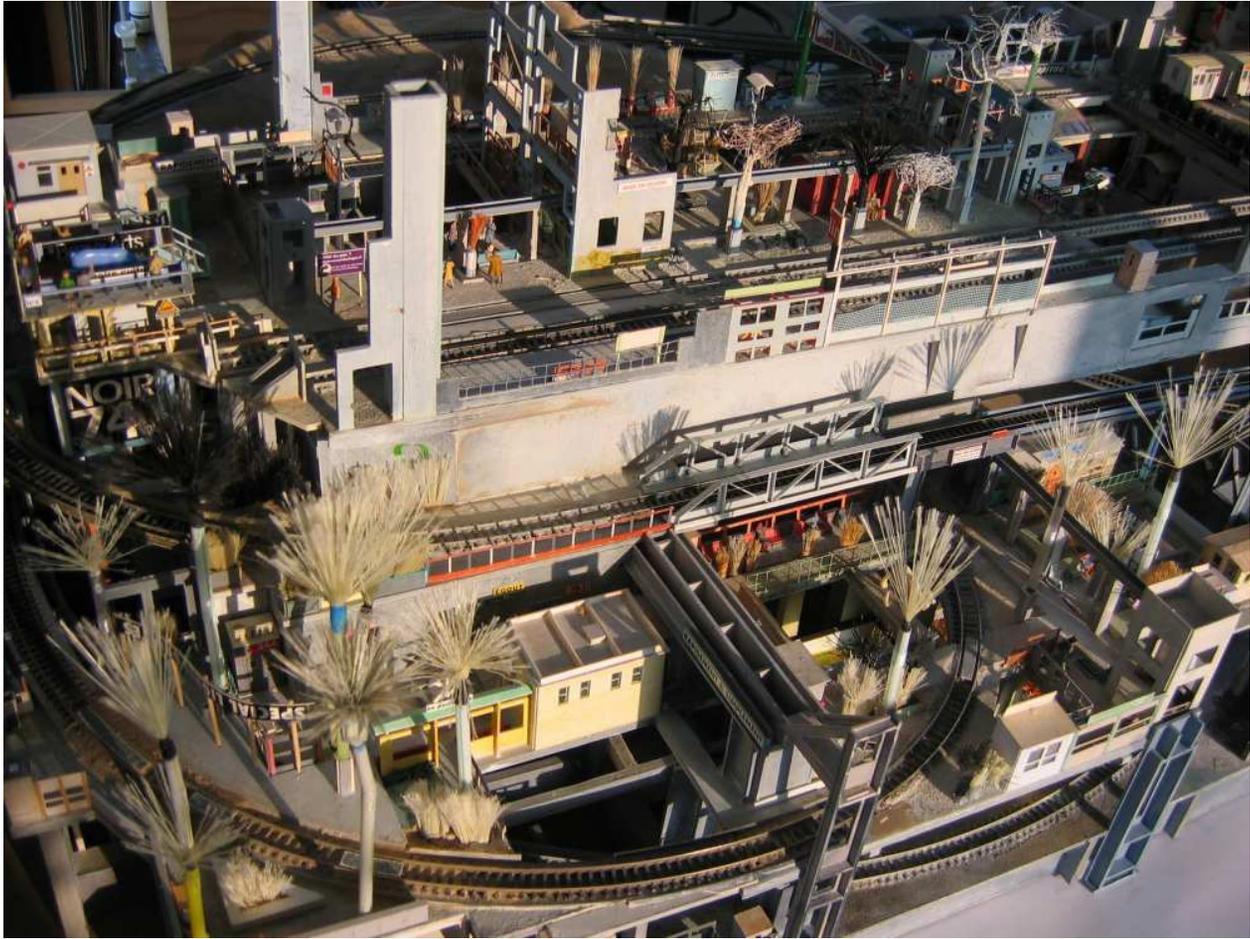
Même si le spectacle des trains courant sur les deux voies subparallèles (en vertu du principe de strepsidromie – allez voir le glossaire en fin d'ouvrage) est un ravissement, l'ambiance n'est pas très riante et le lieu est surtout connu sous le nom d'Alcatraz. Si vous préférez les espaces verts et culturels, les expos et le repos, allez aux Ouches !

### **2013**

Les Ouches. Le Mail et son éclairage a giorno. Au fond, les toits wagoesques du wagonville associatif.

Le Belvédère, où admirer le Parc et sa végétation profuse et diffuse, entièrement artificielle.

En jaune pâle, Petit Taxi, qui fait la navette entre le Terminus et Alter Ego aux Ouches. Il comporte 4 places, ce qui est surdimensionné.



## On veut connaître ces Ouches ! C'est où, c'est quoi ?

Comme annoncé par le DeC, le Printemps de la ReFeRe a éclos, en 2013, sous forme d'un îlot entièrement dédié à l'opération « L'art descend sur la voie ».

Le guide officiel, paru chez lulu.com sous ce titre, s'ouvre sur ce texte :

« Les délaissées entre les voies sont peuplées d'œuvres et de lieux d'art. En ces lieux où la mauvaise herbe ne pousse pas, dans un environnement chimiquement et esthétiquement très rude, surgissent des arbres, des cimaises, des ateliers, des statues, des installations. Des parterres succèdent aux bassins, d'anciens quais sont devenus terrasses ou ont laissé place à des esplanades et à des jardins. L'usage antérieur du lieu se signale par des pans d'anciens hangars, par le squelette conservé d'un dépôt ou par une sorte d'usine étêtée. Les bâtiments ferroviaires ont été soigneusement découpés, et non vandalisés, tagués ou massacrés mais le résultat est proche. Ces structures-témoins apportent la dose juste de concrete ostentatoire, matériau-totem ici. Dans un cadre voué, comme l'a annoncé le directeur-en-chef de la ReFeRe, à l'expression créative des talents des ressources humaines de l'entreprise guidée par son bon vouloir, les éléments qu'on a choisi de préserver et les artefacts qu'on a installés, collés, accumulés, insérés, plantés coopèrent à garantir la paix sociale – « l'art venge la vie » a dit Pirandello.

« Qui connaît la promenade plantée créée à Paris à la place de la ligne de la Bastille (et ses 141 TB...) ou la meat line de New York – où les rails ont été conservés – ne peut y voir que de pâles plagiat par anticipation de ces Ouches, uniques et supérieures par la pensée créatrice, l'habileté réalisatrice et surtout par la densité et la qualité artistiques. Alors que dans ces métropoles il faut s'user les chaussures pour parcourir ces plateformes linéaires, ici les sites les plus intéressants et spectaculaires – ainsi que les autres – sont desservis par des navettes ferroviaires, dont la circulation brownienne crée une ambiance sonore et vibratoire d'un ferroviairisme délectable. Ici plus qu'ailleurs, comme l'a dit Léonor Fini, l'imagination se nourrit d'images le long du chemin [de fer]' ».

Le lieu est présenté avec soin – et une certaine emphase – en une trentaine de fiches décrivant les principaux sites d'intérêt, monuments et concepts nouveaux : jardin, palmeraie, galeries d'art, parcs, expositions, mouvements artistiques, promenades... Des compositions photographiques en évoquent quelques-uns.

Allez à la rencontre de Vasco de Gamma, saluez les Figurants, faites le tour de *Porcus caeruleus*, posez-vous au Troquai, faites chauffer doucement vos neurones au Musée du pur imaginaire, flashez les codes QR, instruisez-vous à la Cave des insectes, admirez le travail tout en rondeur des patafixistes et l'audace des empilistes, surveillez la création littéraire du Moteur. Trois lignes ferroviaires desservent les sites d'intérêt : la Boucle, le Spaghetti et le Ténia.

Je suis personnellement très enthousiaste devant cet îlot tout récent et je vous promets, comme dit la publicité, « Des découvertes exceptionnelles sur ce paradis-escalade au sein du plus étonnant des réseaux offshore ».

**2013** [Les Ouches : l'Oasis en contrebas du terminus et l'Espace plein air.](#)







## **Off shore... Y a-t-il des opportunités de placement discret de capitaux ?**

Il existe effectivement – c’est très confidentiel, Bercy n’est pas au courant – quelques bons plans (déjà publiés dans le guide, d’ailleurs).

Si votre capital à investir est d’un niveau moyen, achetez une sculpture patafixiste. C’est un mouvement artistique puissant, voire invasif. Le cours – exprimé en balles - ne cessera de monter et c’est transportable, au moins pour ce qui est des petites pièces. En tous cas vous pourrez faire le malin avec ça dans votre salon ou votre bureau et l’élévation subséquente de votre standing social vous remboursera avant de toucher la timbale à la revente.

Vous appréciez la poésie minimaliste, la création littéraire audacieuse... Pour un investissement du même ordre, les mots-insectes (à 6 pâtes) engendrés par le Moteur vous assureront un profit (intellectuel) immense et sans prix.

Si votre fortune, amassée je ne veux pas savoir comment, est coquette, acquérez sans procrastiner un (ou plusieurs) empilements empilistes. Ça laissera vos rivaux, concurrents et autres courtisans sur le cul. Les prix, variables, ne se discutent pas (de l’ordre de plusieurs plaques). Pour le transport, un wagon spécial suffit.

Mais comme la ReFeRe est un réseau social (on lira plus loin d’autres exemples de cet engagement), la boutique du Musée des mondes imaginaires propose, pour quelques maheureux roros, des répliques en boîte (avec un texte subtil au fond) à emporter.

Pour les pauvres, dont je viens – je m’en rends bien compte - de pointer l’exclusion, il reste le travail. La ReFeRe magnifie, sublime, glorifie le travail. Il n’est que de parcourir les lignes ferroviaires pour percevoir l’omniprésence de gens à l’air affairé (ou pas) et d’allures diverses. C’est un aspect important et je suis prête à répondre à vos questions.

## **2013**

### **Ci-dessus**

Les Ouches, côté Arcadère – où accostent les glisseurs. Au fond, l’Oasis ; au premier plan, la Cave des insectes de l’OPIE et son exposition permanente d’insectes artificiels.

La fosse où les empilistes empilent.

### **Ci-contre**

Quelques sites marquants des Ouches : l’exposition permanente des patafixistes sur un quai, le Troquai et son balcon des trainspotters, le Parc avec le Kiosque, deux cabanes, locaux associatifs pour associations avec peu d’adhérents et pas de subventions.



## Y a-t-il alors des opportunités d'emploi ?

Interrogée là-dessus, et ça arrive souvent, je réponds automatiquement ceci.

« La ReFeRe offre à tout individu motivé, courageux, sobre, vigoureux des postes en contrat à durée indéterminée dans les spécialités suivantes : ouvrier pelleteur le long des voies, flâneur sur un quai, éleveur d'enfants, enfant affublés de parents, public se pressant à une exposition d'art, promeneur lent, attendeur du prochain train assis, attendeur du prochain train debout, visiteur se précipitant à Alter Ego.

« Ces postes sont ouverts sans distinction de genre ni d'opinion sur la récente révision de la systématique des Lépidoptères. Sont exclus d'emblée les individus trop grands ou trop gras pour avoir l'air d'être capables de franchir les portes et ceux handicapés par une sale gueule.

« Il va de soi que la rémunération est calculée sur la base du bénévolat le plus pur. »

J'ai dit ça mais j'étais dans le réel ou dans l'imaginaire ? De fait, j'aurais pu raconter tout aussi bien mais ce n'est pas à la même échelle, que les personnels qui occupent ces emplois et ont l'air au travail ou au repos, sont importés, achetés via eBay souvent, à des marchands spécialisés dans le 1/87<sup>e</sup> (HO) qui les appellent figurines.

Dans son intervention, exceptionnelle à tous points de vue, au micro de Radio Alter Ego, en juin 2011 (à réécouter sur le site officiel), le DeC s'est longuement et sincèrement exprimé sur le sujet. On retiendra qu'il déplore, au niveau de l'offre, la faible ethnodiversité et l'absence de parité dans les catégories laborieuses parfaitement pointée par la productrice de l'émission – « On ne voit pas de cheminotes ni de thermodynamiciennes ni de pelleteuses. Elles seraient moins performantes ? » –, qui enchaîne : « Le personnel – des mâles blancs donc – n'est-il pas exploité, au regard des critères des démocraties occidentales ? ». Ce à quoi il rétorque : « Pas du tout ! Tous les employés sont volontaires, c'est écrit dans leur contrat. Les avantages acquis sont considérables : ils sont transportés sur notre réseau gratuitement ! On les habille, on les nourrit régulièrement ! Et si vous observez bien leur activité, vous conviendrez qu'ils se la coulent douce. Ils ne se remuent pas beaucoup ! Les dispositifs de surveillance les enregistrent toujours à la même place dans la même posture ! C'est du travail pénible ça ? Pour des figurants, ils sont bien traités. Je ne les entends pas se plaindre... ».

Là, j'ai encore à dire et je vois que je n'ai pas la place. Je vais à la page. Suivez-moi. Vous regarderez les images après ou une autre fois, elles n'ont pas grand-chose à voir avec ce sujet si important à propos de réseau social.

## 2013

[Au pied de Vasco de Gama, un atelier collaboratif participatif.](#)

[Porcus caeruleus, le cochon bleu. Sur son caillebotis de lumière, il célèbre la méthanisation de son lisier qui génère le courant illuminant.](#)



Ceci dit, comme partout, il vaut peut-être mieux faire des études et sortir de l'ASAF dans la botte pour échapper à un boulot peu valorisant, c'est-à-dire pour ne pas se trouver placé à un endroit moins visible sur le réseau. Mais c'est vrai, à la ReFeRe la vie est peut-être monotone, la mobilité nulle, le salaire inexistant, la promotion bouchée, les ordres indiscutables, les avantages limités, la retraite inaccessible, la fameuse soupe du cheminot pas fameuse, la surveillance efficace, l'uniforme disparate, le froid mordant l'hiver, la puce RFID sous la peau obligatoire, le séjour aux Ouches réservé à une minorité, les RTT reportées... sans compter la wifi qui passe mal, nul n'en est jamais parti. On dirait que la ReFeRe leur colle aux pieds.

On me demande immanquablement si ces gens vivent des histoires d'amour vu qu'ils ont le temps et que ça éclairerait leur existence. Je réponds sans me lasser : « Ça leur est impossible. Les fournisseurs de main d'œuvre (de « figurines ») les livrent – et il n'y a aucune exception – parfaitement stériles. Ils perdraient en effet beaucoup s'ils laissaient se multiplier leurs produits. Ces mercantis sont tous d'une cupidité monstrueuse. Et j'ajoute que pour des raisons évidentes de morale, les sujets, quelque soit leur âge ou leur sexe ou leur genre, sont livrés sans *libido sentiendi*, le désir sensuel tel que défini par saint Augustin. En effet, des relations sexuelles, même imaginaires ou fantasmées, n'ont pas lieu d'être en l'absence de but procréatif. »

## 2013

Les Ouches, côté Parc, sous une belle lumière.

Et la Grande Poutre, vue latérale, supportant la galerie Plein Air – et Vasco de Gama perché –, et incorporant dans sa considérable mais juste suffisante épaisseur le local d'Alter Ego (à gauche), non signalé (comme le lieu originel) mais desservi par une ligne particulière.

Potos JK

Ci-après

Au Dépôt : Double-Nez (réformé depuis pour laideur) tire un couvert.

Le GR qui parcourt une partie du Dépôt grimpe, par des volées d'escaliers, jusqu'à une ligne de crête. Les Admirateurs, réglementairement coiffés et vêtus de blanc plus ou moins blanc, et bottés de bleu, s'y massent et y restent de longs moments en observation et admiration.







## **L'ASAF est une grande école comme l'X ou l'Agro ?**

L'Académie des Sciences et des Arts ferroviaires a en charge l'enseignement (supérieur) et la recherche (et développement). On ne trouvera nulle part ailleurs que dans *La ReFeRe...* de 2008 une meilleure description de cet établissement qui a été classé depuis n° 1 par l'université de Shanghai (dans sa catégorie).

« Grande école, fondée dès les premiers temps du chemin de fer, où un corps professoral a œuvré magistralement, génération après génération, à forger l'élite des agents des réseaux ferrés du pays. Au tout début, sous le nom de 'Camp d'instruction accélérée de la main d'œuvre ferrovicole', c'était un ensemble d'ateliers disparates, sales, bruyants...

« Aujourd'hui, l'Académie a récupéré des installations des réseaux dont la ReFeRe est issue et a su conserver ce cachet. D'autant que les titulaires des différentes chaires ont surtout occupé leur énergie à débattre de la question du sexe des attelages et à se battre pour obtenir des locaux et des emplacements en proportion de l'importance de leur discipline (mais est-ce exotique ou spécifique ?).

« Ses locaux imposants, deux blocs de style néotartignolle (postjmenfoutiste, sous certains aspects) se dressent respectueusement derrière la Statue du directeur. Ils abritent une partie des bureaux, ateliers, salles de cours, thurnes, laboratoires, couloirs..., le reste se tassant dans un wagonville attenant.

« Ceci dit, l'ASAF a su démarrer de nombreux programmes, imaginer des prototypes, forger des concepts et même vu achevés quelques projets très originaux comme l'admirable Plaque tournante, les indispensables ferroglisseurs, Les Grues vertes ubiquistes, etc. »

J'ajoute que l'îlot entier a pris son nom. Je l'ai déjà dit, l'économie y est au point mort depuis que la circulation des trains est suspendue à cause d'une dispute (qui n'a pas dégénéré) bloquant un train de déchets.

## **2014**

Des installations formidables, des grues vertes préhensiles, des wagons spéciaux... Tout ça n'a pas l'air bien ordonné et les déchets n'ont pas l'air triés.

Au premier plan, le Centre d'interprétation fréquenté obligatoirement par les Admirateurs parcourant le GR.



## **Les déchets, voilà un sujet majeur. Qu'en fait-on ?**

Les visiteurs de l'auditorium du MMI m'interrogent de plus en plus sur ce sujet, d'autant que l'extension et la réorganisation du Dépôt (îlot écarté où on les dépose) vont bon train et font l'objet d'une présentation moderne et attrayante. Depuis 2013, je leur réponds ceci.

« La ReFeRe a une conduite exemplaire en matière de déchets. Jugez-en !

« Premier point : le tri sélectif. Il est opéré selon des critères scientifiquement établis. Il y a 12 745 catégories, qu'on ne saurait confondre. Chacun ici est responsable de la répartition des déchets selon la catégorie à laquelle ils appartiennent.

« Deuxième point : la valorisation. De nombreux soi-disant déchets ne sont pas bons à accumuler sur une montagne de résidus ultimes. Qu'on puisse en tirer quelque chose, que leur accumulation procure une jouissance esthétique, qu'ils puissent servir plus tard, qu'on arrive à les fourguer à un pigeon sur eBay, il y a toujours une bonne raison pour conserver ces déchets.

« Troisième point : l'aménagement, à grands frais, du dépôt, un îlot petit et décentré, où les glisseurs apportent cette matière dernière, où un criblage est opéré, selon un jeu restreint de 9 871 critères, où des tas sont constitués. Le tout dans le souci que les générations futures puissent avoir accès à ce trésor potentiel.

« Le Dépôt est en cours de réorganisation. Ceci à la suite d'un chamboulement complet opéré par les plasticiens empilistes récupérationnistes à la recherche acharnée d'une plaque de concrete particulière. Cette plaque, d'un violet tirant sur le mauve avec des reflets parme, de taille moyenne, rectangulaire, était selon leurs déclarations tout en dessous des autres. Il a été pardonné à ces artistes emblématiques de l'art réfèresque.

« Dans la nouvelle organisation, les empilistes devront remettre tout en place ou se contenter des choses superficielles. »

Je me moque gentiment des empilistes qui exploitent les tas-providence. Je soupçonne une bonne dose de syllogomanie. J'ironise sur les critères... C'est vrai que je ne voyais pas comment on pouvait s'en sortir, le Dépôt initial était resté longtemps comme abandonné, tout y est mélangé de toutes façons. Mais, et dans mon for intérieur je l'avais prévu, le DeC a réfléchi 2 minutes, a trouvé et a affiché, en mai 2014, un texte programmatique lumineux (par ailleurs en ligne sur le site officiel). Le projet repose sur d'une part la numérisation et d'autre part sur le zéro-ouvrier. D'une part, pour chaque pièce, un avatar numérique immatériel est créé qui permet de la resynthétiser en cas de besoin au moyen d'une imprimante 3D ; d'autre part, toutes les « manipulations » opérées par les grues vertes, les convoyeurs, les wagons, les rbeuilleurs, etc. sont pilotées par Superbiffin, un logiciel puissant qui garantit qu'aucune intervention humaine n'est nécessaire.

Rassurez-vous, cet endroit ne sera pas un désert humain. Il est parcouru de GR eux-mêmes parcourus par des Admirateurs obligatoirement vêtus de blanc et chaussés de bottes bleues. Ne manquez pas la visite !

**2014 Le Dépôt : On y jette de tout n'importe comment. Le dispositif tournant est figé.**



### **Quelle imagination ! Quel travail ! Il a fallu combien d'heures pour inventer et construire tout ça ?**

Le DeC, auteur de tout dans et autour de la ReFeRe, ne chronomètre pas ses différentes activités khartésurgiques, littéraires, électriciennes, médiatiques... et je ne peux pas répondre à cette question récurrente du nombre d'heures qui ont été nécessaires. La construction a débuté en 2000 et se poursuit à vitesse variable. Nul n'ignore que le DeC, certes rayé des cadres de l'Institut national de la recherche agronomique, est également peintre abstrait et télétravailleur bénévole pour l'Office pour les insectes et leur environnement (sa biographie et les liens à cliquer sont en fin d'ouvrage).

Il est également connu qu'il travaille vite, seul, sans réfléchir le plus souvent – n'a-t-il pas choisi (sans réfléchir non plus) Épiméthée pour définir la ReFeRe en un mot (écoutez l'interview sur Radio Alter Ego) -, et qu'il crée de chic sans passer par les dessins ni les plans préalables. Je vous ai expliqué qu'il pratique l'altermodélisme, à base de matériaux faciles (à se procurer, à travailler) et d'absence de modèle défini à respecter et à transposer à l'échelle. Il n'a pas d'échéance imposée : l'îlot terminé (ce qui peut prendre 2 ou 3 ans) est exposé tandis que le suivant prend forme dans son atelier.

Un nouveau thème à chaque fois, mais on n'est pas dépaycé.

### **On se sent ailleurs : les mots et les phrases affichées le long des voies sont pleins de mystère. On a aussi du mal avec certains termes récurrents dans les textes écrits ou lus. C'est voulu ?**

Les panneaux visibles sur les îlots sont faits de récup et sont plus souvent choisis plus pour leur graphisme, leur taille ou leurs couleurs que pour leur sens. S'échiner à les décrypter serait de l'apophénie. Ces « écritures feintes » meublent le paysage en général. Pourtant certaines méritent d'être lues : on y trouvera comme des injonctions ou des messages d'intérêt général à l'intention du personnel planté en face ou circulant.

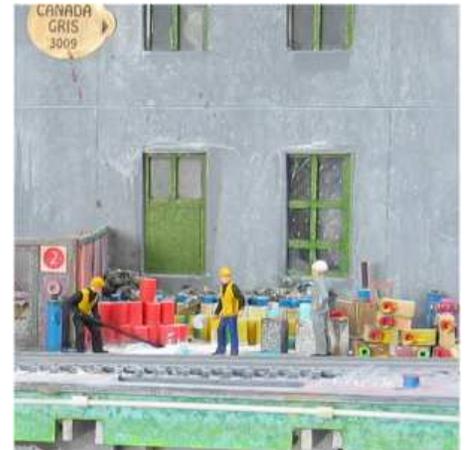
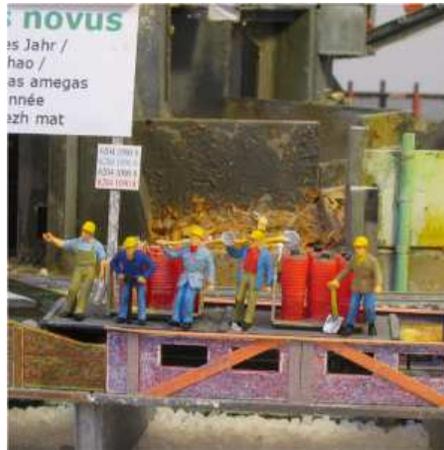
Quant aux termes nouveaux ou existants mais très rares en français que le DeC se plaît à forger ou exhumer et à utiliser, ils ont en principe un sens précis et désignent des choses ou plus souvent des concepts dont la désignation précise est indispensable. Il tient à un haut niveau d'acribologie. Le grec ancien (par ailleurs très sollicité pour créer les néologismes en entomologie) fournit la plupart des racines.

On trouvera dans les ouvrages, sur Internet bien sûr, dans ma bouche aussi, de multiples occurrences de strepsidromie, microsidérodromosphère, rbeuillage, kharthésurgie, épiméthéisme, dactylophthalmocybernétique, stroma, altermodélisme, effet paprika, dictyocosme, etc. dans leur contexte.

Tout cet appareil sémantico-ferroviaire est nécessaire et produit un effet étonnant dans les dîners en ville. Pour ne pas commettre d'impair, révisez le glossaire « Les mots endémiques » en fin d'ouvrage.

[Les travailleurs et ceux qui les regardent.](#)

[Sur le quai, à la cantine, le long des voies... et la brigade des essayeurs de sièges.](#)



## **On se plait à créer des mots, des sites, des situations et à inventer des concepts pendant que le Monde s'écroule. L'environnement est agressé, détruit... Que fait-on ?**

Ne nous énervons pas – je maîtrise tout à fait ce sujet très grave - et entendons-nous calmement d'abord sur ce qu'est l'environnement. C'est ce qui est autour de la ReFeRe - il n'y a aucune contestation possible.

Ensuite, interrogeons-nous. Qu'y a-t-il autour de la ReFeRe ? Je vous rappelle que les îlots qui composent cette entreprise sont au milieu de nulle part. Ils sont comme posés sur une étendue plate, infinie le Stroma. Le Stroma fait partie de l'empire de la ReFeRe. L'environnement est donc au-delà du Stroma. C'est-à-dire à une distance infinie, bien trop loin pour que les activités connues de la ReFeRe aient le moindre impact.

Ceci dit, et pour qui s'interroge sur la qualité de l'air, il est évident qu'elle n'est pas optimale. Partout, il est impossible de faire pousser quelque plante que ce soit (les arbres et buissons, présents sur Les Ouches, sont artificiels). Au sein du Nucléaire, les occupants d'un atelier ont obtenu l'installation d'un schnorkel : un long tuyau rouge leur apporte de l'air moins chargé.

Il n'y a pas de rivières, pas de sol, pas d'animaux : le sujet est clos.

## **Le réchauffement climatique menace pourtant la ReFeRe, à quelle échéance ?**

Encore une angoisse que j'ai l'habitude d'affronter. Voici ma réponse, je la connais par cœur.

« Premièrement et écoutez-moi bien, je suis formelle, la ReFeRe n'est pour rien dans ce truc en forme de catastrophe qui nous pend au nez. Donc et par conséquent, il est hors de question, et de toutes façons le Directeur en chef est contre, que la ReFeRe soit affectée, impactée ou carbonisée.

« Notez que la ReFeRe, et c'est officiel, n'émet dans l'environnement (dont j'ai parlé par ailleurs, écoutez et réécoutez au besoin) aucune molécule si petite soit-elle de méthane CH<sub>4</sub>, de gaz carbonique CO<sub>2</sub> ni de vapeur d'eau H<sub>2</sub>O. Il n'y a même pas lieu de mesurer leurs taux.

« Reste la question du rehaussement du niveau des océans. Pas de souci. On est à 240 mètres au-dessus du niveau de la mer et d'ici que les vagues déferlent sur les embarcadères, beaucoup de trains seront passés sous les ponts. »

Voilà, j'ai répondu à tout, d'ailleurs j'ai réponse à tout, c'est mon truc. J'espère vous avoir éclairé.

[Les travailleurs, ils sont partout, tout le temps.](#)



## Les mots endémiques

Concepts, lieux, noms propres, expressions, termes rares...

**Acribologie** – Précision dans le choix des mots.

**Adhérent** – travailleur d'un grade quelconque, affecté à la Collerie, et inévitablement poisseux.

**Altermodélisme** – style particulier au cas de la ReFeRe de construction de mondes ferroviaires à l'échelle des trains électriques.

**Apophénie** – attribution d'un sens particulier à un événement banal.

**Arcadère** – Système de communication bidirectionnel, à la fois embarcadère et débarcadère pour les trains transportés par les ferrogliisseurs. Le plus beau spécimen se trouve sous la structure principale des Ouches.

**Archipelagique** – Constitué d'îles (ou d'isolats). Caractéristique de l'empire de la ReFeRe.

**Artworld** – Version en anglais de *L'art descend sur la voie*, par Rosemary Border. 2013, chez lulu.com.

**ASAF (L')** – Académie des sciences et arts ferroviaires, grande école, centre de recherche et développement, ateliers expérimentaux, etc. Îlot sur lequel cet établissement est implanté.

**Atelier primordial** – Premier bâtiment du premier îlot, dit le Kilomètre sept. Desservi par un pont transbordeur.

**Bonshommes** (petits) – Figurines à l'échelle, en plastique. Se présentent peintes (plus ou moins finement) ou à peindre (plus ou moins habilement).

**Cagibi-de-quai** – Petit édicule avec au moins une porte, proche de la voie. Abri pour le personnel ou tanière de surveillant ? Pullule sur l'Oasis notamment.

**Centrale** (La) – Installation comportant un réacteur à l'arrêt, fermée, déclassée, possiblement radioactive, protégée par un panneau avertissant les passants.

**Chiasme** (Le) – Croisement, embryon et cœur de l'Oasis [du grec ancien chisama = croisement].

**Cohérence** – L'écosystème ReFeRe est pure cohérence, implacable logique. Tout se tient, tout a une raison d'être. Ce qui a fait dire que « la cohérence pure, c'est du délire, c'est du délire abstrait » à Spinoza.

**Collerie** (La) – Usine produisant la colle à concrete. Sur l'Oasis.

**Concrete** – matériau de construction universel, sorte de fibrociment en plaques.

**Concrétoclastie** – destruction du concrete [de *klastes* = briseur]. Reste utopique en dépit des efforts de recherche et développement poursuivis à côté des locaux de l'ASAF. Le concrete (peint) est immarcescible. Les rognures, râpures, découpures... et les épaves en entier sont déposés au Dépôt.

**Concreturgie** – Travail industriel du concrete.

**Dactylophthalmocybernétique** – façon de manœuvrer les trains et les appareils de voie au doigt et à l'œil [de *dactyl-* = doigt, *ophthalm-* = œil et *cyber* = gouverner]. Alternative rustique et fiable à l'emploi de dispositifs électroniques, informatiques et de moteurs d'aiguille.

**Dépôt** (Le) – Site d'accueil, de tri et d'entreposage des déchets. Occupe un îlot entier (en construction).

**Dictyocosme** – Univers des réseaux [de *dictyo* = réseau et *cosmos* = univers].

**Directeur-en-Chef** (Le) – En abrégé, DeC. Il imagine tout, décide de tout, contrôle tout, construit tout. Le personnel fait au plus de la figuration sous forme de personnages. Les actes d'allégeance et les compliments sont à adresser à *alain.fraval@orange.fr*

**Double-Huit** (Le) – Autre nom de l'Oasis, d'après la forme des 2 voies principales subparallèles.

**Échelle** – 1/87, dite HO (acho) en Europe ou *3.5 mm scale* en Amérique. C'est l'échelle la plus pratiquée par les modélistes ferroviaires. On trouve aussi beaucoup de matériel à l'échelle N (comme neuf mm entre les rails), au 1/160<sup>e</sup>, comme les voies au mètre et les châssis des matériels roulants à voie étroite importés pour les besoins de la ReFeRe.

**Effet paprika** – ajout de contaminants plus ou moins toxiques ou salissants dans des produits à usage alimentaire jusqu'à atteindre le seuil acceptable de façon à éviter de laisser croire aux autorités de contrôle sanitaire qu'on peut travailler plus proprement. La raison d'être de l'activité sur le Nucléaire.

**Empilisme** – Mouvement artistique, catégorie sculpture monumentale abstraite en concrete, sévissant aux Ouches.

**Épiméthée** – Titan dont le nom signifie celui qui réfléchit après. Définit l'esprit de la ReFeRe en un mot, depuis l'interview du DeC par Radio Alter Ego.

**Époque** – Les modélistes ferroviaires européens distinguent 6 époques, de I à VI. Les maquettes de la ReFeRe sont « époque VII ».

**Figurants** – Mannequins vêtus de gris à la « peau » rouge. Remplacent dans des tâches très statiques le personnel ou les visiteurs, dont ils ont exactement la taille.

**Glose** – Explication qui éclaircit le sens.

**Grue bleue géante** (La) – Très puissant engin de levage curieusement affecté au chargement de tuyaux et de tubes de faibles diamètre et poids.

**Grues vertes** – Toutes ont un fût vert, tournent du haut ou du bas, sont fixes ou déplaçables. Très apparentes dans les paysages industriels et au Dépôt.

**Images** – Toutes les photographies de cet ouvrage, sauf mention contraire, sont du DeC. Les plus anciennes, argentiques, ont comme un parfum de XX<sup>e</sup> siècle.

**Intelligence** – Mot élégant [de l'anglais *intelligence*] pour ne pas prononcer espionnage ou flicage.

**Interview** – Une seule à ce jour a été accordée par le DeC à Radio Alter Ego. Quant à celle du DeC et de la conservatrice-en-chef du MMI par une écrivaine écrivant sur l'intelligence, elle n'est pas piquée des hannetons. À (ré)écouter sur le site officiel.

**Kharthésurgie** – Art du travail du carton [*kharthes* en grec] (et autres produits celluloseux en feuilles) pour réaliser des modèles réduits.

**L'Art descend sur la voie** – Guide très documenté des sites d'intérêt des Ouches. Publié chez lulu.com en 2013. Version anglaise, par Rosemary Border, chez le même éditeur, sous le titre *Artworld*.

**Microdictyosidérodromique** – Science et art de la réalisation de réseaux de chemin de fer miniatures. [des racines grecques micro- = petit, dicty- = réseau, sider- = fer, drom- = chemin]

**Microsidérodromosphère** – ensemble des constructeurs de réseaux ferroviaires, leurs réalisations et les revues, sites, ouvrages qui présentent leur activité.

**Mille Questions** – La Robote répond de vive voix (avec un fort accent robotique) à tout un tas de questions écrites. À l'auditorium du MMI et sur Radio Alter Ego.

**Mine (La)** – Espace souterrain, à une extrémité de l'Oasis - occupé par une gare avec, tout au fond, un local troglodyte aménagé en cuisine générale.

**Mordacité** – Qualité corrosive. De nombreuses substances en sont pourvues, le concrete y est insensible.

**Nucléaire (Le)** – Îlot consacré au « traitement » des toxiques à la suite d'un épisode discuté, voire fantasmé, où l'on aurait enrichi de l'uranium et mis en route un réacteur, voire pire.

**Ouches (Les)** – Îlot où les délaissées ferroviaires sont occupées par des promenades, des galeries, des ateliers et des locaux associatifs, etc. Richement irrigué par 3 lignes ferroviaires.

**Petite Chimie (La)** – Petite usine chimique spécialisée dans certains produits chimiques. Sur l'Oasis.

**Ptitrain** – Liste de discussion sur Internet longtemps animée par Jidé. Actuellement en sommeil hélas.

**Radio Alter Ego** – Web-radio (à écouter à partir du site officiel) et dispositif audio de l'auditorium du MMI. Diffuse les meilleurs documents sonores.

**Rbeuillage** – Bouleversement violent et bruyant, notamment de rebuts et déchets.

**ReFeRe, expérience miroferroviaire au 1/87<sup>e</sup>** – Tout sur la ReFeRe, en 82 p., sous forme d'un glossaire de A à Z. Version anglaise, par Rosemary Border, chez le même éditeur, parue en 2011.

**Règlement** – Suite d'articles qui font la loi. Le plus connu stipule que nul employé n'est autorisé à chuter des ponts sans rambardes ni des passerelles sans bastingage, sous peine de renvoi daté de la veille.

**Images** – Toutes les photographies de cet ouvrage, sauf mention contraire, sont du DeC. Les plus anciennes, argentiques, ont comme un parfum de XX<sup>e</sup> siècle.

**Intelligence** – Mot élégant [de l'anglais *intelligence*] pour ne pas prononcer espionnage ou flicage.

**Interview** – Une seule à ce jour a été accordée par le DeC à Radio Alter Ego. Quant à celle du DeC et de la conservatrice-en-chef du MMI par une écrivaine écrivant sur l'intelligence, elle n'est pas piquée des hannetons. À (ré)écouter sur le site officiel.

**Kharthésurgie** – Art du travail du carton [*kharthes* en grec] (et autres produits cellulosiques en feuilles) pour réaliser des modèles réduits.

**L'Art descend sur la voie** – Guide très documenté des sites d'intérêt des Ouches. Publié chez lulu.com en 2013. Version anglaise, par Rosemary Border, chez le même éditeur, sous le titre *Artworld*.

**Microdictyosidérodromique** – Science et art de la réalisation de réseaux de chemin de fer miniatures. [des racines grecques micro- = petit, dicty- = réseau, sider- = fer, drom- = chemin]

**Microsidérodromosphère** – ensemble des constructeurs de réseaux ferroviaires, leurs réalisations et les revues, sites, ouvrages qui présentent leur activité.

**Mille Questions** – La Robote répond de vive voix (avec un fort accent robotique) à tout un tas de questions écrites. À l'auditorium du MMI et sur Radio Alter Ego.

**Mine (La)** – Espace souterrain, à une extrémité de l'Oasis - occupé par une gare avec, tout au fond, un local troglodyte aménagé en cuisine générale.

**Mordacité** – Qualité corrosive. De nombreuses substances en sont pourvues, le concrete y est insensible.

**Nucléaire (Le)** – Îlot consacré au « traitement » des toxiques à la suite d'un épisode discuté, voire fantasmé, où l'on aurait enrichi de l'uranium et mis en route un réacteur, voire pire.

**Ouches (Les)** – Îlot où les délaissées ferroviaires sont occupées par des promenades, des galeries, des ateliers et des locaux associatifs, etc. Richement irrigué par 3 lignes ferroviaires.

**Petite Chimie (La)** – Petite usine chimique spécialisée dans certains produits chimiques. Sur l'Oasis.

**Ptitrain** – Liste de discussion sur Internet longtemps animée par Jidé. Actuellement en sommeil hélas.

**Radio Alter Ego** – Web-radio (à écouter à partir du site officiel) et dispositif audio de l'auditorium du MMI. Diffuse les meilleurs documents sonores.

**Rbeuillage** – Bouleversement violent et bruyant, notamment de rebuts et déchets.

**ReFeRe, expérience miroferroviaire au 1/87<sup>e</sup>** – Tout sur la ReFeRe, en 82 p., sous forme d'un glossaire de A à Z. Version anglaise, par Rosemary Border, chez le même éditeur, parue en 2011.

**Règlement** – Suite d'articles qui font la loi. Le plus connu stipule que nul employé n'est autorisé à chuter des ponts sans rambardes ni des passerelles sans bastingage, sous peine de renvoi daté de la veille.

## Le Musée des mondes imaginaires Alter Ego

Les maquettes au 1/87<sup>e</sup> de quatre îlots de la ReFeRe (ASAF, Oasis, Nucléaire, Ouches) trônent sur des tables dans une ancienne écurie récurée. Autour, sont disposés des panneaux didactiques sur les techniques de modélisme, des ouvrages et des documents, des fiches explicatives (en français et en anglais), un stand de cartes postales, le présentoir des produits dérivés et un auditorium où les visiteurs ont accès en libre service à Radio Alter Ego.

Le Musée des mondes imaginaires a été créé par l'association Alter Ego (échange et partage artistiques et culturels), présidée par Joëlle Bailly, conservatrice-en-chef. Il jouxte une salle d'exposition et de spectacles, et la Petite Boutique des créations artisanales. Il occupe un ancien bâtiment agricole à Sauvigny, hameau de Marigny-sur-Yonne, dans la Nièvre, en France. Il est ouvert à la belle saison, tous les jours sauf le lundi, de 15 à 19 heures – et sur rendez-vous. Tous les publics sont bienvenus ; l'entrée est libre ; un tronc (pentagonal) est à la disposition des bienfaiteurs.

Coordonnées : 20, rue Jean-Baptiste Rigaud, 58800 Marigny-sur-Yonne (France). Tél. : +33 (0)6 83 71 99 10 ; courriel : [alterego@assoalterego.info](mailto:alterego@assoalterego.info) ; site Internet : [www.assoalterego.info](http://www.assoalterego.info).



## Le Musée des mondes imaginaires Alter Ego

Les maquettes au 1/87<sup>e</sup> de quatre îlots de la ReFeRe (ASAF, Oasis, Nucléaire, Ouches) trônent sur des tables dans une ancienne écurie récurée. Autour, sont disposés des panneaux didactiques sur les techniques de modélisme, des ouvrages et des documents, des fiches explicatives (en français et en anglais), un stand de cartes postales, le présentoir des produits dérivés et un auditorium où les visiteurs ont accès en libre service à Radio Alter Ego.

Le Musée des mondes imaginaires a été créé par l'association Alter Ego (échange et partage artistiques et culturels), présidée par Joëlle Bailly, conservatrice-en-chef. Il jouxte une salle d'exposition et de spectacles, et la Petite Boutique des créations artisanales. Il occupe un ancien bâtiment agricole à Sauvigny, hameau de Marigny-sur-Yonne, dans la Nièvre, en France. Il est ouvert à la belle saison, tous les jours sauf le lundi, de 15 à 19 heures – et sur rendez-vous. Tous les publics sont bienvenus ; l'entrée est libre ; un tronc (pentagonal) est à la disposition des bienfaiteurs.

Coordonnées : 20, rue Jean-Baptiste Rigaud, 58800 Marigny-sur-Yonne (France). Tél. : +33 (0)6 83 71 99 10 ; courriel : [alterego@assoalterego.info](mailto:alterego@assoalterego.info) ; site Internet : [www.assoalterego.info](http://www.assoalterego.info).



## Le Musée des mondes imaginaires Alter Ego

Les maquettes au 1/87<sup>e</sup> de quatre îlots de la ReFeRe (ASAF, Oasis, Nucléaire, Ouches) trônent sur des tables dans une ancienne écurie récurée. Autour, sont disposés des panneaux didactiques sur les techniques de modélisme, des ouvrages et des documents, des fiches explicatives (en français et en anglais), un stand de cartes postales, le présentoir des produits dérivés et un auditorium où les visiteurs ont accès en libre service à Radio Alter Ego.

Le Musée des mondes imaginaires a été créé par l'association Alter Ego (échange et partage artistiques et culturels), présidée par Joëlle Bailly, conservatrice-en-chef. Il jouxte une salle d'exposition et de spectacles, et la Petite Boutique des créations artisanales. Il occupe un ancien bâtiment agricole à Sauvigny, hameau de Marigny-sur-Yonne, dans la Nièvre, en France. Il est ouvert à la belle saison, tous les jours sauf le lundi, de 15 à 19 heures – et sur rendez-vous. Tous les publics sont bienvenus ; l'entrée est libre ; un tronc (pentagonal) est à la disposition des bienfaiteurs.

Coordonnées : 20, rue Jean-Baptiste Rigaud, 58800 Marigny-sur-Yonne (France). Tél. : +33 (0)6 83 71 99 10 ; courriel : [alterego@assoalterego.info](mailto:alterego@assoalterego.info) ; site Internet : [www.assoalterego.info](http://www.assoalterego.info).



**Réseau social** – Ensemble de voies connectées gérées par une entreprise ferroviaire dont le personnel n'a pas à se plaindre.

**Réticulaire** – Qui a trait à un réseau. Si le réseau est social, cas de la ReFeRe, on dit socioréticulaire.

**Robote (La)** – Surnom [du tchèque *robota* = travail pénible] d'une réponduse automatique sur tous les sujets imaginables à propos de la ReFeRe. Remarquable par sa science, son aplomb, sa mauvaise foi et son ironie mal placée.

**Rudiment illustré.** Album de 40 p. Photos légendées de la ReFeRe jusqu'en 2011. Aux éditions lulu.com.

**Rudologie** – Science des ordures et déchets.

**Scolie** – Commentaire [du grec *skolion*, même sens, à ne pas confondre avec *skolion*, tordu].

**Signalisation** – Aucune. Ni sémaphores, ni signaux lumineux, ni crocodiles, ni radio dans la cabine. Les trains circulent sauf erreur seuls sur leur ligne et sont commandés à distance depuis le Transfo.

**Site officiel** – sous-entendu sur Internet. À l'adresse [www.afraval.info/refere](http://www.afraval.info/refere). Comporte de très nombreux et irremplaçables textes, illustrations et documents sonores. Avec des pages de textes en anglais.

**Strepsidromie** – Art d'établir des plans de voie tordus là où on aurait pu dessiner un réseau avec des tronçons rectilignes et des belles courbes. [de *strepsi-* = tordu, et *drom-* = courir, en grec ancien].

**Stroma** - L'espace entre les établissements de la ReFeRe dans toute son étendue. Formé d'une matière plus ou moins liquide, changeante, de glutineuse à spumeuse en passant par glaireuse. On s'y déplace en ferrogliasseur et on note l'étymologie : du grec *stroma* = tapis.

**Superbiffin** – logiciel qui gère tous les mouvements des déchets au Dépôt. Commande les grues, les trains, les convoyeurs, les broyeurs et les compacteurs. Surveille tout et tout le monde.

**Syllogomanie** – syndrome de Diogène, entassement pathologique.

**Très Haut Fourneau (Le)** – Gigantesque cube impénétrable, noir foncé, surmonté de 4 cheminées carrées. Brûle tout ce qu'on peut imaginer.

**Tuyauterie (La)** – Usine de création et de production de tuyaux (et de tubes), sur le Kilomètre-Sept.

**Wagonville** – Agglomération de wagons – et voitures – retirés du service et utilisés à poste fixe.

**Wikipedia** – L'encyclopédie en ligne s'honore, parmi 21 millions d'articles plus ou moins indispensables, d'une belle page sur la ReFeRe à [http://fr.wikipedia.org/wiki/La\\_ReFeRe](http://fr.wikipedia.org/wiki/La_ReFeRe). La version en anglais est sur le site officiel.

## Bibliographie

### Les ouvrages papier indispensables

Édités chez lulu.com

*L'art descend sur la voie* (54 p., 2013) / *Artworld* (in English, trad. Rosemary Border. Même format, 2013)

*Rudiment illustré* (40 p., 2011)

*ReFeRe - Expérience microferroviaire au 1/87e* (82 p., 2008) / *ReFeRe* (in English, trad. Rosemary Border. Même format, 2008-2011)

**Sur Internet** : [www.afraval.info/refere](http://www.afraval.info/refere) - nombreuses pages et liens, 2000 – 20..

## Biographie brève de l'auteur

### Par lui-même

Pour accéder à mes fonctions actuelles, j'ai abandonné successivement et notamment les responsabilités suivantes : élève de l'école du Centre à Asnières (Seine, à l'époque) ; collégien à Paul-Lapie à Courbevoie, directeur des Chemins de fer de Vignol (au 1/87e - voie H0 Baby-Trains, locos Fleischmann, wagons maison sur base Jouef...), lycéen à Jeanson-de-Sailly à Paris, élève à l'Agro à Paris et à la fac des Sciences du Quai Saint-Bernard, chercheur à l'Institut national de la recherche agronomique à Versailles, professeur et responsable du département de Zoologie de l'Institut agronomique et vétérinaire Hassan II à Rabat (Maroc), rédacteur en chef du *Courrier de l'environnement* de l'INRA à Paris.

J'ai repris, après une très longue éclipse, le modélisme ferroviaire en 2000, dans ma soupenette, à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine). Depuis 2005, retraité et rayé des cadres de l'INRA, j'ai rejoint mon atelier de Vignol (Nièvre).

Là, je travaille avec une assiduité variable à un nouveau module de la ReFeRe (et à remplacer les locos usées).

Bénévole pour l'Office pour les insectes et leur environnement (OPIE), je co-rédige-en-chef et en télétravailleur *Insectes* (une revue trimestrielle grand public d'entomologie) tout en en entretenant le site Internet [www7.inra.fr/opie-insectes/](http://www7.inra.fr/opie-insectes/)

Le plus clair de mon temps est souvent consacré à la peinture (à l'huile). Mon œuvre est présentée à [www.afraval.info/](http://www.afraval.info/).

**Réseau social** – Ensemble de voies connectées gérées par une entreprise ferroviaire dont le personnel n'a pas à se plaindre.

**Réticulaire** – Qui a trait à un réseau. Si le réseau est social, cas de la ReFeRe, on dit socioréticulaire.

**Robote (La)** – Surnom [du tchèque *robota* = travail pénible] d'une réponduse automatique sur tous les sujets imaginables à propos de la ReFeRe. Remarquable par sa science, son aplomb, sa mauvaise foi et son ironie mal placée.

**Rudiment illustré.** Album de 40 p. Photos légendées de la ReFeRe jusqu'en 2011. Aux éditions lulu.com.

**Rudologie** – Science des ordures et déchets.

**Scolie** – Commentaire [du grec *skolion*, même sens, à ne pas confondre avec *skolion*, tordu].

**Signalisation** – Aucune. Ni sémaphores, ni signaux lumineux, ni crocodiles, ni radio dans la cabine. Les trains circulent sauf erreur seuls sur leur ligne et sont commandés à distance depuis le Transfo.

**Site officiel** – sous-entendu sur Internet. À l'adresse [www.afraval.info/refere](http://www.afraval.info/refere). Comporte de très nombreux et irremplaçables textes, illustrations et documents sonores. Avec des pages de textes en anglais.

**Strepsidromie** – Art d'établir des plans de voie tordus là où on aurait pu dessiner un réseau avec des tronçons rectilignes et des belles courbes. [de *strepsi-* = tordu, et *drom-* = courir, en grec ancien].

**Stroma** - L'espace entre les établissements de la ReFeRe dans toute son étendue. Formé d'une matière plus ou moins liquide, changeante, de glutineuse à spumeuse en passant par glaireuse. On s'y déplace en ferrogliasseur et on note l'étymologie : du grec *stroma* = tapis.

**Superbiffin** – logiciel qui gère tous les mouvements des déchets au Dépôt. Commande les grues, les trains, les convoyeurs, les broyeurs et les compacteurs. Surveille tout et tout le monde.

**Syllogomanie** – syndrome de Diogène, entassement pathologique.

**Très Haut Fourneau (Le)** – Gigantesque cube impénétrable, noir foncé, surmonté de 4 cheminées carrées. Brûle tout ce qu'on peut imaginer.

**Tuyauterie (La)** – Usine de création et de production de tuyaux (et de tubes), sur le Kilomètre-Sept.

**Wagonville** – Agglomération de wagons – et voitures – retirés du service et utilisés à poste fixe.

**Wikipedia** – L'encyclopédie en ligne s'honore, parmi 21 millions d'articles plus ou moins indispensables, d'une belle page sur la ReFeRe à [http://fr.wikipedia.org/wiki/La\\_ReFeRe](http://fr.wikipedia.org/wiki/La_ReFeRe). La version en anglais est sur le site officiel.

## Bibliographie

### Les ouvrages papier indispensables

Édités chez lulu.com

*L'art descend sur la voie* (54 p., 2013) / *Artworld* (in English, trad. Rosemary Border. Même format, 2013)

*Rudiment illustré* (40 p., 2011)

*ReFeRe - Expérience microferroviaire au 1/87e* (82 p., 2008) / *ReFeRe* (in English, trad. Rosemary Border. Même format, 2008-2011)

**Sur Internet** : [www.afraval.info/refere](http://www.afraval.info/refere) - nombreuses pages et liens, 2000 – 20..

## Biographie brève de l'auteur

### Par lui-même

Pour accéder à mes fonctions actuelles, j'ai abandonné successivement et notamment les responsabilités suivantes : élève de l'école du Centre à Asnières (Seine, à l'époque) ; collégien à Paul-Lapie à Courbevoie, directeur des Chemins de fer de Vignol (au 1/87e - voie H0 Baby-Trains, locos Fleischmann, wagons maison sur base Jouef...), lycéen à Jeanson-de-Sailly à Paris, élève à l'Agro à Paris et à la fac des Sciences du Quai Saint-Bernard, chercheur à l'Institut national de la recherche agronomique à Versailles, professeur et responsable du département de Zoologie de l'Institut agronomique et vétérinaire Hassan II à Rabat (Maroc), rédacteur en chef du *Courrier de l'environnement* de l'INRA à Paris.

J'ai repris, après une très longue éclipse, le modélisme ferroviaire en 2000, dans ma soupenle, à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine). Depuis 2005, retraité et rayé des cadres de l'INRA, j'ai rejoint mon atelier de Vignol (Nièvre).

Là, je travaille avec une assiduité variable à un nouveau module de la ReFeRe (et à remplacer les locos usées).

Bénévole pour l'Office pour les insectes et leur environnement (OPIE), je co-rédige-en-chef et en télétravailleur *Insectes* (une revue trimestrielle grand public d'entomologie) tout en en entretenant le site Internet [www7.inra.fr/opie-insectes/](http://www7.inra.fr/opie-insectes/)

Le plus clair de mon temps est souvent consacré à la peinture (à l'huile). Mon œuvre est présentée à [www.afraval.info/](http://www.afraval.info/).

## Le Musée des mondes imaginaires Alter Ego

Les maquettes au 1/87<sup>e</sup> de quatre îlots de la ReFeRe (ASAF, Oasis, Nucléaire, Ouches) trônent sur des tables dans une ancienne écurie récurée. Autour, sont disposés des panneaux didactiques sur les techniques de modélisme, des ouvrages et des documents, des fiches explicatives (en français et en anglais), un stand de cartes postales, le présentoir des produits dérivés et un auditorium où les visiteurs ont accès en libre service à Radio Alter Ego.

Le Musée des mondes imaginaires a été créé par l'association Alter Ego (échange et partage artistiques et culturels), présidée par Joëlle Bailly, conservatrice-en-chef. Il jouxte une salle d'exposition et de spectacles, et la Petite Boutique des créations artisanales. Il occupe un ancien bâtiment agricole à Sauvigny, hameau de Marigny-sur-Yonne, dans la Nièvre, en France. Il est ouvert à la belle saison, tous les jours sauf le lundi, de 15 à 19 heures – et sur rendez-vous. Tous les publics sont bienvenus ; l'entrée est libre ; un tronc (pentagonal) est à la disposition des bienfaiteurs.

Coordonnées : 20, rue Jean-Baptiste Rigaud, 58800 Marigny-sur-Yonne (France). Tél. : +33 (0)6 83 71 99 10 ; courriel : [alterego@assoalterego.info](mailto:alterego@assoalterego.info) ; site Internet : [www.assoalterego.info](http://www.assoalterego.info).

