

Entre Cévennes et Provence

LE MONDE MERVEILLEUX DE RENE

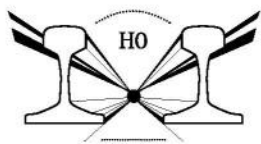
Le hasard fait parfois bien les choses. Cédric Schirra, notre correspondant dans le Sud, a découvert, tout près de chez lui, le réseau de René Eyssette. Et figurez-vous qu'il y a retrouvé tout ce qu'il aime dans le modélisme ferroviaire ! Nul autre ne pouvait donc mieux en parler.

Texte et photos : Cédric Schirra - Plan : Daniel Aurilio





L'IMPOSANT BV
D'ALÈS EST À
L'ORIGINE DU
PROJET. C'EST UNE
CONSTRUCTION
PERSONNELLE
DE RENÉ.



Après m'avoir accueilli très chaleureusement avec son épouse, nous entrons dans la vaste pièce où se trouve le réseau. Là, je me trouve face à un réseau que j'appelle «Muséum qualitas». Tout est propre et bien rangé, et un soin particulier est apporté à la présentation du réseau. D'ailleurs, celui-ci n'est pas encore visible, caché par des rideaux pour le protéger de la poussière. Allez, on ouvre tout ça et, l'effet waouh est là! Je suis face à un vaste réseau qui respire la même générosité que son concepteur. La composition est vraiment belle.

Entre Cévennes et Provence

Tel un metteur en scène, René nous propose une promenade dans les années 60 dans le sud de la France. Une belle ambiance règne et il fait bon vivre. Le réseau s'articule autour de la gare d'Alès, plutôt une évocation, car si le BV (bâtiment des voyageurs) est une copie du BV réel, le plan de voie quant à lui est totalement imaginé par René. L'envie de reproduire cette gare est née il y a bien longtemps à la lecture d'un article paru en 1987... Le BV et d'autres bâtiments seront construits alors que la pièce du réseau n'existe pas encore... Original: la pièce a été construite d'après le plan du réseau et non l'inverse comme c'est généralement le cas.

Faisons donc le tour de ces lieux

Le BV, placé à l'arrière-plan, dégage une vue intégrale du plan de voie. À gauche, une halle à marchandises avec grue fonctionnelle. Et en avant des voies principales, un EP (embranchement de particulier), qui expédie le liquide du cépage local dans le reste du pays. Si on continue vers la gauche, on trouve les jardins cheminots, puis les voies s'engouffrent alors dans un tunnel. De l'autre côté de la gare, nous retrouvons des installations ferroviaires, avec un centre-autorails, mais aussi de quoi faire le plein des réservoirs de ceux-ci. En continuant vers la droite, le réseau devient

plus bucolique, et à l'extrémité droite du réseau, un magnifique village provençal perché dans la montagne ferme la scène. Nous sommes bien dans le sud.

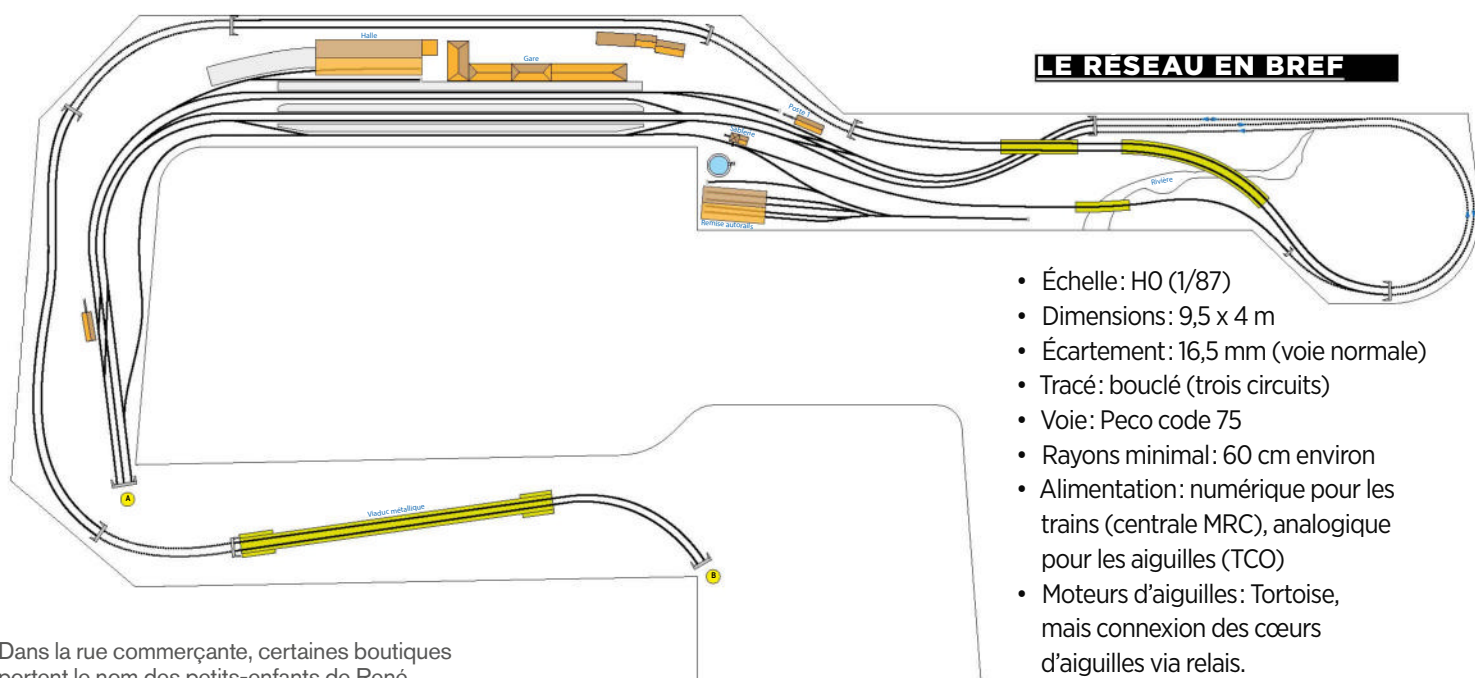
Commençons par le plan de voie

Le principe du tracé est simple. Nous sommes en présence de trois boucles indépendantes, interconnectées en gare. Deux d'entre elles forment la double voie, et la troisième représente la voie unique. Chaque boucle fait un tour de réseau pour revenir à la gare. Ce principe très simple permet à l'auteur du réseau de faire jouer jusqu'à trois personnes sans risque de collision. En gare, les appareils de voie permettent tout de même de changer de boucle au gré des prescriptions du régulateur. Tout ce tracé est harmonieusement composé. La double voie monte, fait demi-tour aux extrémités du réseau pour revenir dans l'autre sens avec plusieurs centimètres de dénivelé. La voie unique, quant à elle, descend pour ▶



Avec cinq voies à quai, la gare permet la connexion des boucles constituant le réseau. Sur les quais, remarquez le nombre de personnage, beaucoup plus nombreux à proximité des voies principales. Derrière le BV, au-dessus du mur, la voie de parade.



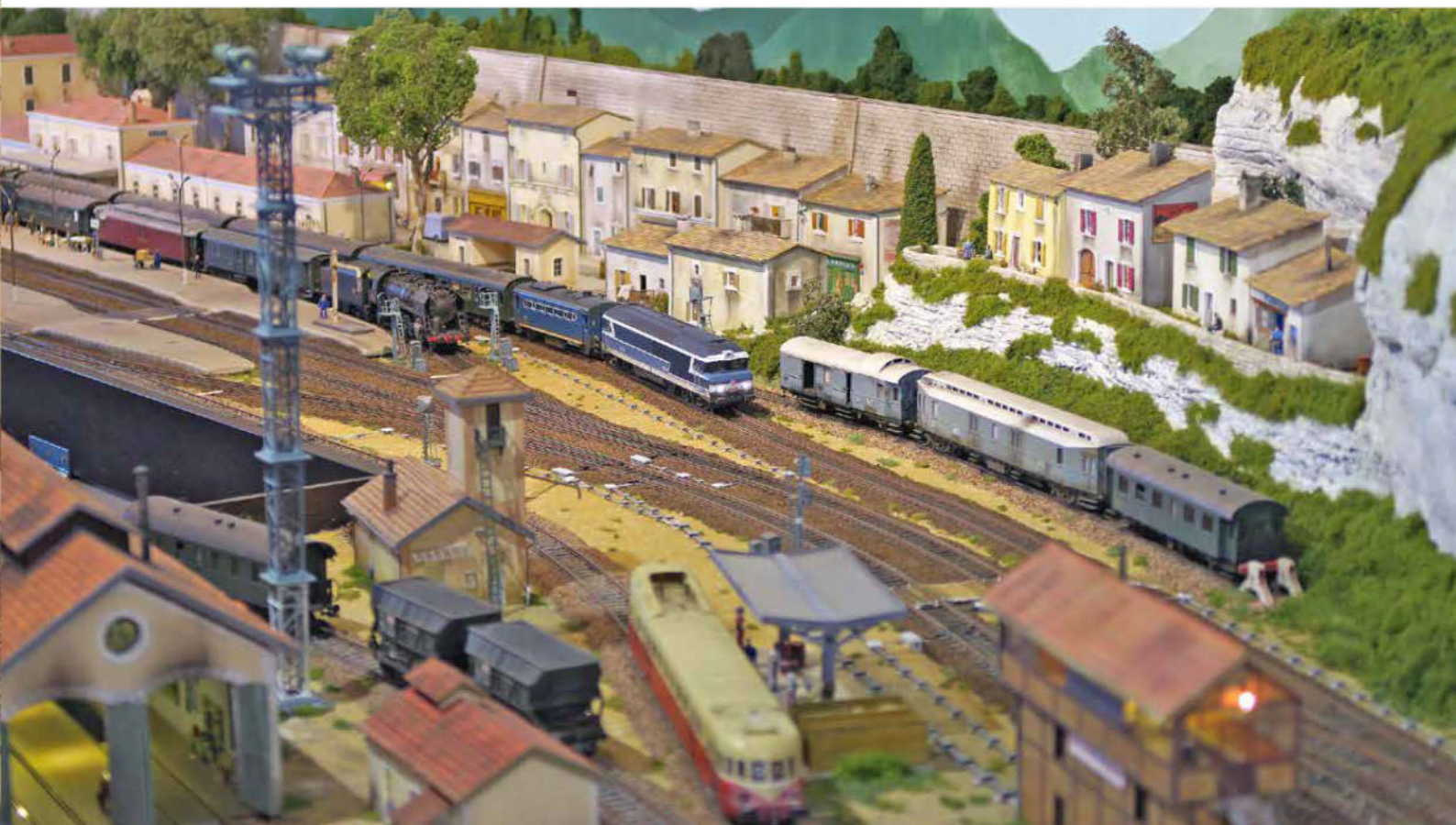


LE RÉSEAU EN BRIEF

- Échelle: H0 (1/87)
- Dimensions: 9,5 x 4 m
- Écartement: 16,5 mm (voie normale)
- Tracé: bouclé (trois circuits)
- Voie: Peco code 75
- Rayons minimal: 60 cm environ
- Alimentation: numérique pour les trains (centrale MRC), analogique pour les aiguilles (TCO)
- Moteurs d'aiguilles: Tortoise, mais connexion des cœurs d'aiguilles via relais.
- Époque: années 50 à 70

Dans la rue commerçante, certaines boutiques portent le nom des petits-enfants de René. Les bâtiments sont éclairés et aménagés. L'ensemble est subtilement patiné.





↖ Fin de journée sur la gare d'où démarre un express.

Prenons de la distance et observons la sortie de gare ou les convois se succèdent. Ici, une CC 72000 Jouef s'engage sur la voie unique.

← Un super lieu d'observation pour voir passer les trains. Une 141 R et sa lourde rame quittent la gare pour la double voie.

↓ Un peu plus loin, la CC 72000 longe un haut mur de soutènement.



► faire elle aussi un tour de réseau (c'est sur celle-ci que se cache une petite coulisse.) Cette mise en scène permet aux trains de se donner en spectacle sur plusieurs niveaux. Vraiment, c'est magnifique! Un vrai bonheur, de voir les trains circuler dans un tel environnement.

Et le décor (avec animations)

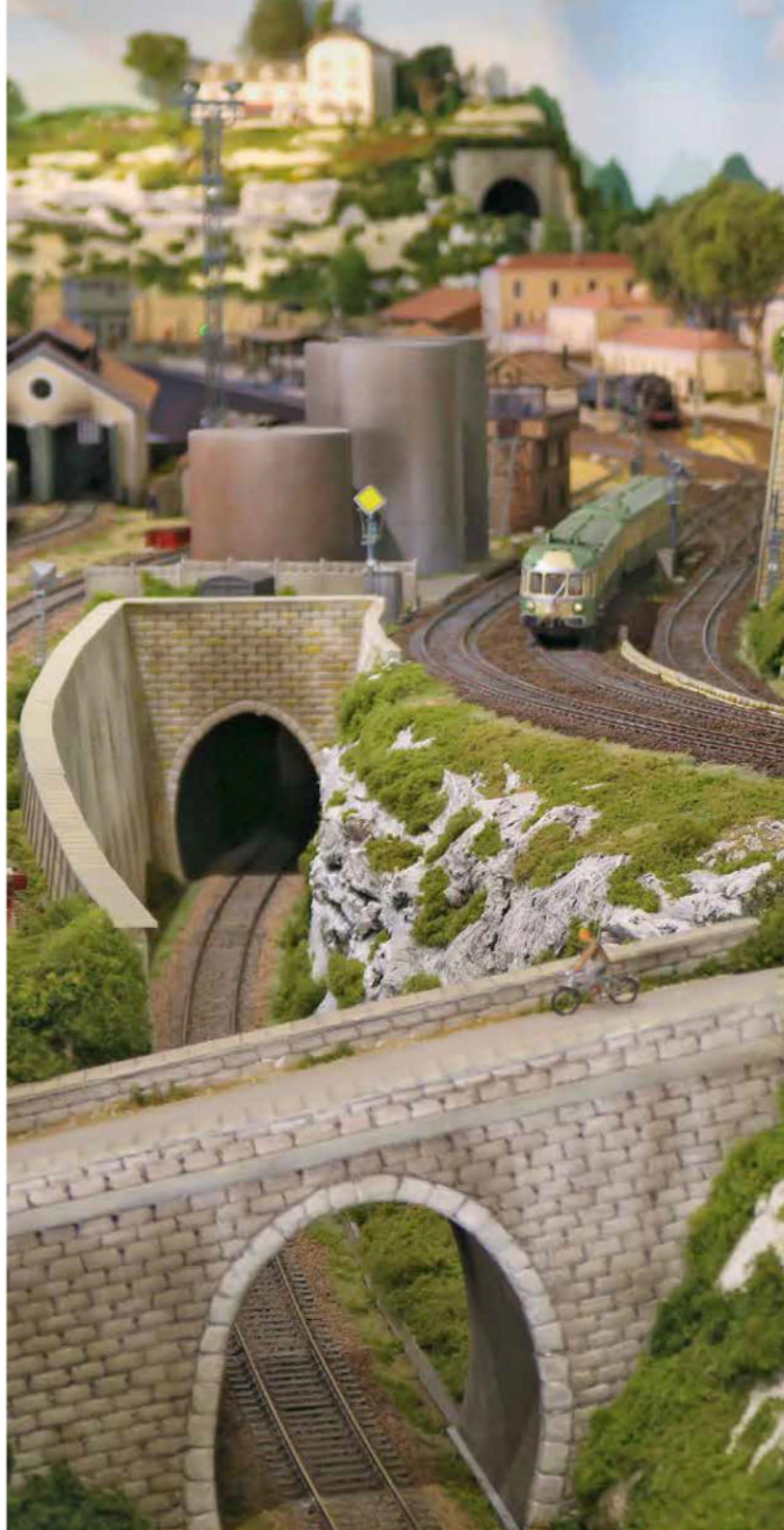
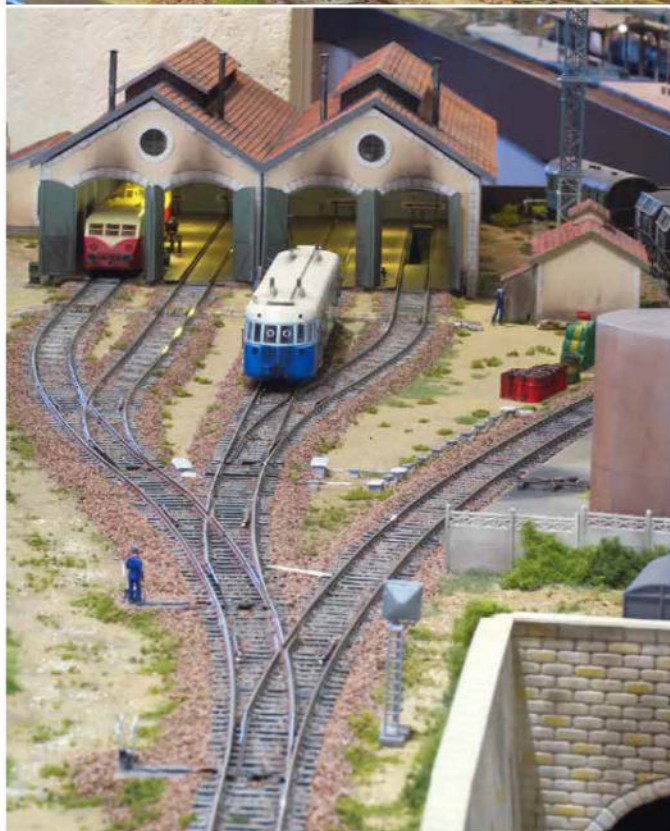
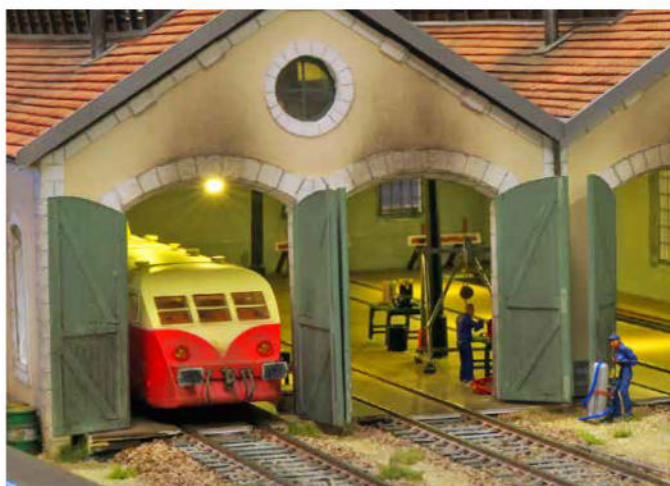
On ne peut pas se tromper, René aime le décor. Tout est fait maison. Les bâtiments, les portails de tunnels, les viaducs, etc. Et il y a vraiment une belle cohérence d'ensemble. Les éléments sont judicieusement placés et donnent l'impression au spectateur de s'y promener. Ainsi, l'hôtel, qui surplombe la gare, nous donne l'impression d'être au pied de la colline. À droite du réseau, le village perché donne envie de s'y balader ou de s'y arrêter faire une partie de pétanque. Derrière le BV, c'est une rue animée où certains commerces portent le nom des petits enfants à René. Sur l'ensemble du réseau, les bâtiments sont éclairés et, pour la plupart, aménagés. Des personnages donnent également de la vie ainsi que parfois, une note humoristique

au tableau. Les véhicules routiers collent à l'époque choisie. Le tout, sans surcharge. Je pense que les photos parlent d'elles-mêmes... Certains accessoires sont motorisés, comme la grue de la cour des marchandises ou les barrières du passage à niveau. Enfin, le décor est fermé par un fond peint, qui met en valeur l'ensemble du réseau. Il faut voir le ciel menaçant au-dessus du village, alors que celui-ci est encore éclairé par quelques rayons de soleil... On se dit : «Ouh là là, ça va tomber...» ; on entendrait presque le tonnerre gronder.

Le matériel roulant

J'ai presque envie de dire que c'est le liant de tous ces éléments, c'est lui qui nous fait voyager dans ces différents lieux en serpentant dans un sens puis dans l'autre, passant d'un environnement purement ferroviaire à des espaces où la campagne domine. Là encore, il ne faut pas chercher une cohérence à 100 %. Le matériel est acquis suivant les envies et les coups de cœur du moment. Autorails, trains à vapeur ou diesel se côtoient, manœuvrent ►

(Suite P.46)



VUE D'ENSEMBLE
AVEC LA GARE D'ALÈS
DANS LE FOND.
MÊME SI CERTAINS
ÉLÉMENTS NE SONT
PAS CONFORMES, TOUT
CELA NE DONNE T-IL
PAS ENVIE DE FAIRE
DU MODÉLISME ?

↖ Admirez l'aménagement
intérieur du centre-
autorails, accessible
par rebroussement.

← Nous sommes dans les
Cévennes, et les mines
d'Alès ne sont pas très
éloignées, l'occasion
de faire rouler un train
de charbon. Il parcourt
ici la voie unique.



→
Un lourd train de marchandises passe maintenant sur le pont métallique et va franchir le passage à niveau. Sous le pont, on devine la double voie. Notre train va faire une boucle vers la droite et va y descendre.

Le passage à niveau est fonctionnel, un bouton-poussoir permet de baisser les barrières. Ce sont les jeunes visiteurs qui ont la lourde tâche d'appuyer dessus pour assurer la sécurité à cet endroit.



Tout en contrebas du village, la voie unique serpente. Ici, une 72000 sort du tunnel.

Au même endroit, c'est maintenant un ABJ3 qui sillonne la voie unique.



QUELQUES MOTS DE TECHNIQUE

- Plateforme de voie : contreplaqué de 10 mm + Depron
- Ballast et flocage : Woodland Scenics
- Relief : polystyrène extrudé + bandes de plâtre + enduit à l'eau
- Rochers : plâtre gravé



APRÈS AVOIR
PARCOURU
LA BOUCLE
EN RAMPE,
UN EXPRESS
DÉBOUCHE DU
TUNNEL ET PASSE
SOUS LE VILLAGE
PROVENÇAL.



↗↗
Tout au fond,
on aperçoit le
village qui est à
plus de 4 m du
bout des quais.

↗
Sur le côté
gauche de la
gare, la halle à
marchandises.

→
La grue est
fonctionnelle.





Arrêt en bout de quai. La patine nous montre une machine au dur labeur.

► ou assurent des correspondances, au gré des envies du moment. L'ensemble est subtilement patiné. Si une centrale MRC pilote les engins moteurs, les itinéraires sont confiés à un TCO sur roulettes.

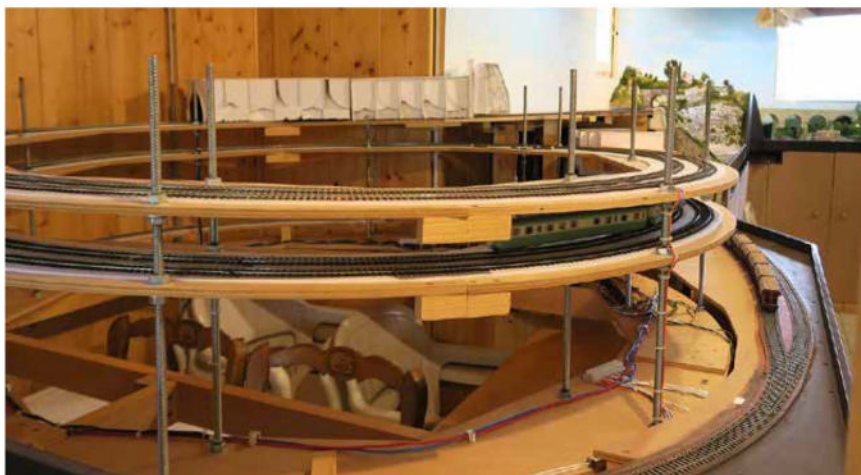
Les projets

La partie du réseau face à la gare n'est pas achevée, et les projets vont bon train. Une rivière sous le viaduc en métal, ou encore une petite gare sur la voie unique ? Il manque aussi des voies en coulisse, René réfléchit où il pourrait les poser. Enfin, un dépôt ferait très envie à notre hôte. Mais, va falloir lui trouver une place... Bref, encore beaucoup de passion à mettre au service de son œuvre. Et notez bien qu'il fait profiter les lecteurs de toutes ces avancées sur le forum : LR Presse – Patine, peinture, décor – sur le fil « Entre Cévennes et Provence en Ho ». René le dit lui-même : « Que les puristes me pardonnent, mon but étant de faire rouler des compositions qui me plaisent, même fantaisistes, dans un joli décor, imaginaire, mais plausible ». Mission accomplie ! Je suis face à un spectacle. Certes, René est un excellent technicien, mais, comme un artiste, il a mixé ses envies, ses souvenirs et ses compétences modélistiques pour nous offrir le spectacle d'une scène, que, j'en suis persuadé, certains pourraient reconnaître, tellement c'est plausible et beau. ■

Le TCO est sur roulettes. Là encore, on remarque le soin apporté à sa réalisation.



Cette zone est encore à décorer. L'aventure continue donc...





René souhaitait donner aussi une ambiance nocturne à son réseau. Aussi beaucoup de bâtiments sont éclairés.



A gauche de la gare, le train de charbon s'engage sur la voie de parade en surplomb.