

Saint-Bernard-du-Grosbois

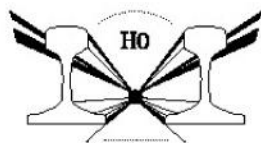
UN VILLAGE OÙ IL FAIT BON VIVRE

Saint-Bernard-du-Grosbois est un bourg du Doubs où règne une forte activité liée à l'artisanat et l'agriculture locale. Le train y a très logiquement une place de choix. Plongée dans l'univers fictif mais ô combien plausible et attractif de Thomas Bossonet.

Texte et photos : Yann Baude (sauf mention contraire)



Une vue en enfilade
sur la gare met en
évidence l'harmonieux
plan de voie, en
oblique sur le rectangle
de la structure.



Si vous êtes venus à Meursault en décembre 2022, à Savoie Modélisme à Chambéry, ou à Nancy en 2023, ou encore à Saint-Mandé en début d'année et Sedan plus récemment, vous ne pouvez pas être passés sans voir le réseau de Thomas Bossonet. En fait, plus qu'une classique maquette à contempler passivement, c'est un vrai spectacle ferroviaire que Thomas a proposé, un passionnant show, à en juger le public captivé, massé pour un bon moment autour de la maquette. Et pourtant, au départ, le réseau n'était pas spécialement destiné à sortir de la maison. Une suite de rencontres va se révéler déterminante.

Itinéraire d'un enfant passionné

Si l'on avait pu observer le jeune Thomas Bossonet à l'école primaire, dans le Doubs, on aurait bien pu déceler les prémices d'une passion dévorante pour le chemin de fer. On aurait sans doute compris, à voir son regard émerveillé devant les locomotives présentées dans sa classe par Bernard Sauvaget, que la passion ne le lâcherait pas de sitôt. Bernard Sauvaget... Ça ne vous dit rien ? *Loco-Revue* était allé lui rendre visite, à son domicile de

Morre, sur les hauteurs de Besançon, pour présenter son incroyable réseau de jardin. C'était il y a plus de vingt ans et si depuis, Bernard s'en est allé, sa gentillesse laisse de très vivaces souvenirs aux membres de son club, le RM 25, que Thomas a bien sûr rejoint. C'est là, aussi qu'il a rencontré René Blache, dont les encouragements furent déterminants pour se lancer dans la construction de réseaux. Plus tard, à la faveur d'une mutation professionnelle, Thomas s'installe en Haute-Marne et devient l'un des piliers du club Rail 52 (voir LR 923), tout en conservant des relations avec son Haut-Doubs adoré, restant vice-président du musée du Tacot de Cléron (voir LR 908). C'est du reste au sein de Rail 52, que Thomas rencontre Claude Ansel, qui l'aide à poursuivre la construction de son réseau, et l'encourage à le présenter en expo... Le début d'une aventure déjà bien riche et alors encore pleine de promesses.

Un plan de voie ludique

Le processus de création du réseau est intéressant puisqu'il associe théorie et essais concrets (voir pages 42 à 44). Il y a bien entendu au départ un cahier des charges, une liste d'envies, directement traduits, sur le terrain, par des mises en place d'aiguilles, ►



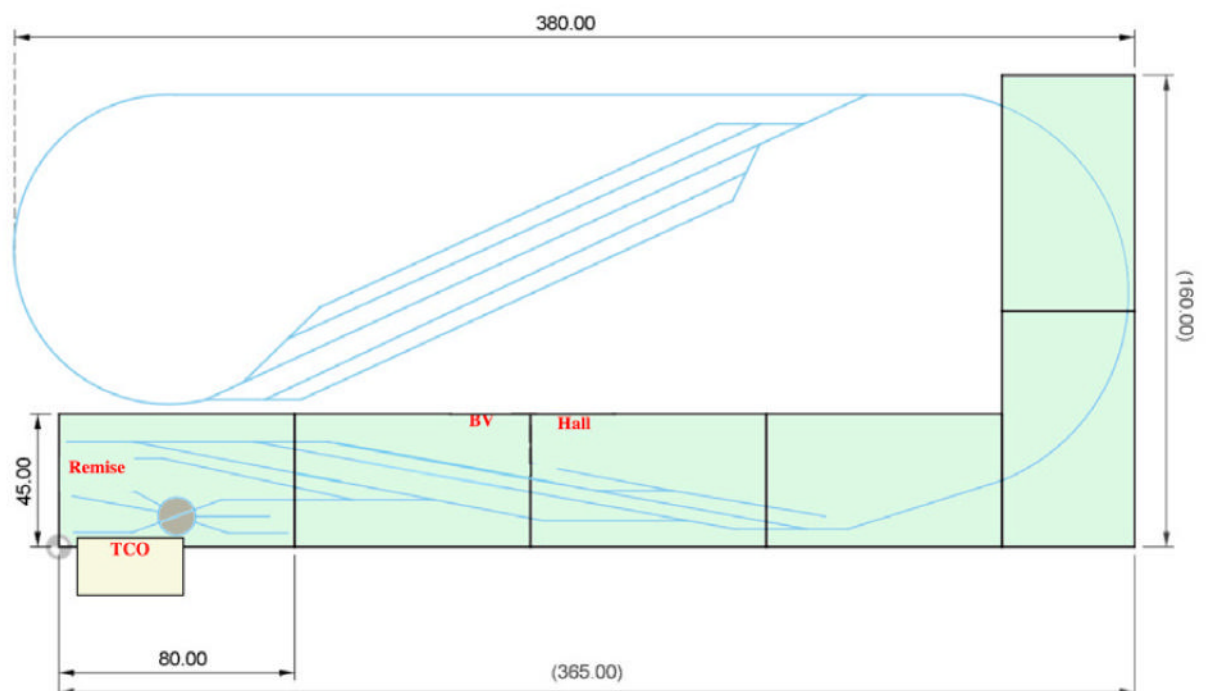
L'autorail Picasso est dans élément : la desserte d'une gare terminus imaginaire dans le Haut-Doubs.

Le bâtiment voyageurs est recouvert d'un bardage en zinc de protection aux intempéries, un peu comme les tavaillons jurassiens.



LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : HO (1/87)
- Type : point à boucle
- Exploitation : gare terminus
- Couloirs : 5 voies d'évitement et boucle de retournement
- Dimensions : 380 x 160 cm
- Hauteur du plan de roulement : 100 cm environ
- Époques : III à IV
- Voie : Peco code 100
- Commande des trains : analogique (Gaugemaster)
- Commande des aiguilles : moteurs Tortoise







Alors que l'autorail vient de stopper en gare, le train de desserte peut s'élancer en sens inverse sur la voie unique.

↖ L'autorail Picasso est très présent à Saint-Bernard. Ici, c'est un modèle en état intermédiaire, déjà en livrée rouge et crème, mais portant encore ses feux d'angles supérieurs.

← Les voyageurs ont cette fois droit à une rame tractée, cependant moins confortable qu'un autorail ! Remarquons la découpe de la structure, à l'avant, pour former un relief judicieux négatif.

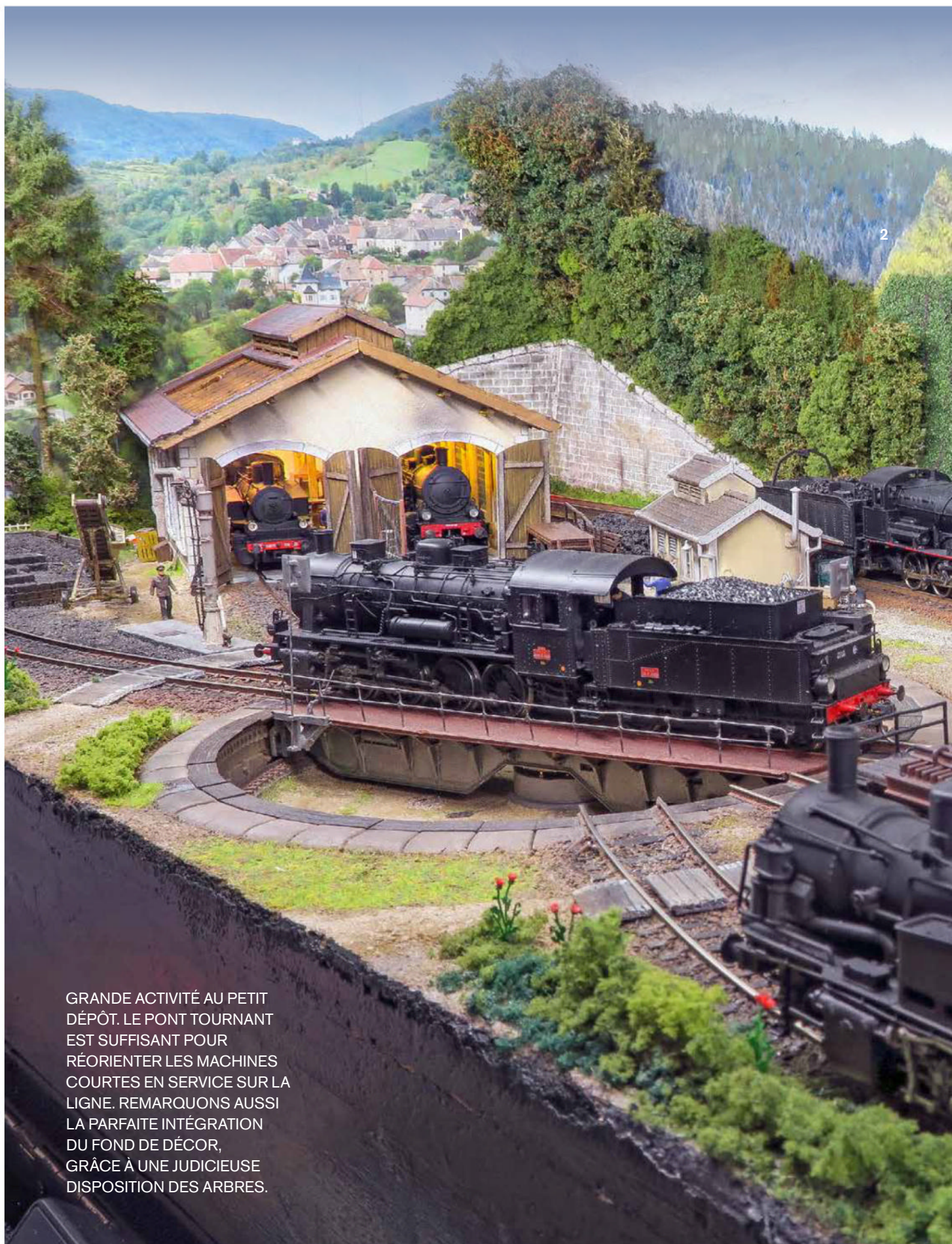


Intense activité devant la halle.

► de bâtiments, sur une surface raisonnable. Il est en effet très difficile pour la plupart d'entre nous d'imaginer ce que ça donnera en 3D à partir d'un simple plan, aussi précis soit-il. Il est bien utile de passer par une disposition réelle de volumes, d'axes de voies, pour vérifier que les points de vue seront conformes aux désirs. Pour valider aussi la longueur des quais et des voies d'évitement en fonction du matériel roulant choisi. Dans le cas présent, la gare terminus, avec deux voies d'évitement, est assez vite tracée, flanquée d'un dépôt qui se verra complété d'un pont tournant. Une voie desservira la halle à marchandises, prolongée par un tiroir pour faciliter les manœuvres sans engager la voie principale. Un plan simple qui va évoluer vers la forme définitive présentée ici, avec une judicieuse inclinaison des voies principales dans la diagonale du grand rectangle formé par la structure. À l'origine, Thomas avait prévu et construit une coulisserie en forme de grand pont tournant permettant de retourner les rames, mais il a préféré concevoir par la suite une boucle de retournement, avec une coulisserie en faisceau classique, plus encombrante mais plus souple d'emploi.

Une exploitation riche

Le parc traction est d'une remarquable richesse. Sans aucun doute bien plus étoffé, qu'il ne le serait en réalité sur une ligne secondaire d'une telle modestie. Et alors ? Il s'agit bien là de varier les plaisirs et offrir aux spectateurs la contemplation de diverses silhouettes de machines à vapeur. Une cohérence, toutefois, il ne s'agit ici que de locomotives courtes, à quelques exceptions, près. Ce sont le plus souvent des locomotives tenders et on peut ainsi voir une petite 030 de type T3, produite par Piko, relayée par une 130 T de type T9-3 prussienne, autrefois au catalogue Lilliput. Plus imposante, dès que les trains prennent un peu de poids, une 050 TA Fleischmann assure la prestation, parfois remplacée par une 040 D, elle aussi de Fleischmann. Du côté des autorails, un Picasso L.S.Models rafle la mise, épaulé par de petits engins à deux essieux de Sachsenmodelle. Tout ce matériel reste dénué de décodeur numérique. Il fonctionne parfaitement bien grâce à plusieurs commandes Gaugemaster dédiées à différentes zones du réseau. Pour éviter de trop pesantes interventions manuelles, la majeure partie ►



GRANDE ACTIVITÉ AU PETIT DÉPÔT. LE PONT TOURNANT EST SUFFISANT POUR RÉORIENTER LES MACHINES COURTES EN SERVICE SUR LA LIGNE. REMARQUONS AUSSI LA PARFAITE INTÉGRATION DU FOND DE DÉCOR, GRÂCE À UNE JUDICIEUSE DISPOSITION DES ARBRES.





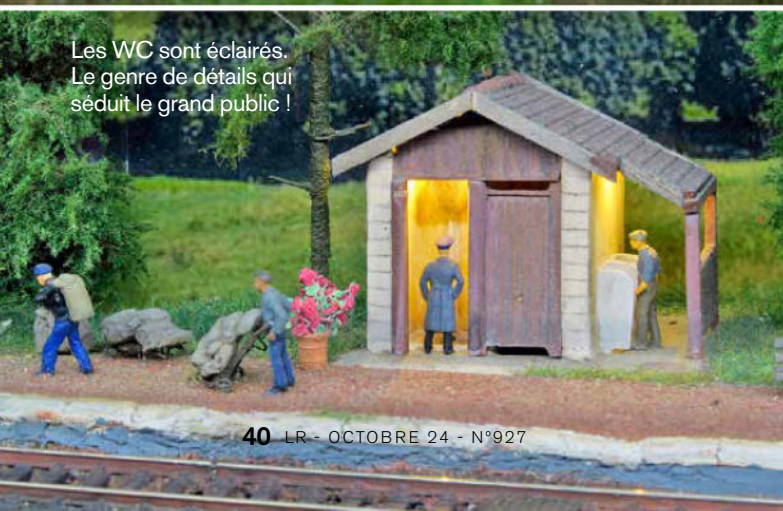
Une 030 d'origine allemande franchit le viaduc.



Derrière le viaduc,, le spectateur découvre une scène de vendanges.



Scène de la vie quotidienne à la ferme.



Les WC sont éclairés. Le genre de détails qui séduit le grand public !



A la sortie de la gare, le passage à niveau.



Le fond de décor confère une extraordinaire profondeur au réseau. Il est constitué de photos retravaillées.

► du matériel remorqué est équipée d'attaches Kadée, certaines rames voyageurs formant des ensembles indivisibles. Les aimants nécessaires aux prédételages sont opportunément disposés sous le ballast, aux endroits névralgiques.

Décor : des produits du commerce

Les bâtiments sont pour la plupart issus de la gamme Bois Modélisme. Il en va ainsi pour le BV, un bâtiment à trois portes du PLM que Thomas a patiné, après avoir ajouté le

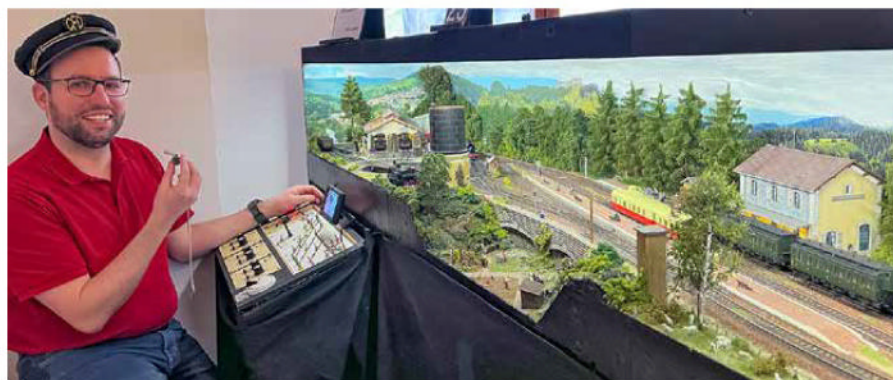
bardage de protection typique du Haut-Doubs. Devant la halle, provenant du même fabricant, une petite grue Faller. Au dépôt, l'orientation des locomotives est confiée à un pont tournant Fleischmann, son potentiomètre de commande étant intégré au tableau de commande.

La remise à machines est aménagée, avec des machines outils, des établis, une forge fabriquée de toutes pièces... L'ensemble du décor est parsemé de saynètes, chacune racontant une histoire que Thomas ne manque pas de narrer aux visiteurs en expo.

Des animations captivantes

Le mouvement des trains n'est pas le seul attrait du réseau. Loin s'en faut. Une kyrielle d'animations constelle la maquette. Le signal protégeant l'entrée en gare est animé par un moteur à mouvement lent MTB. Un régal, de voir les deux feux rouges du carré s'éteindre au profit du feu vert de voie libre, en association avec le mouvement réaliste du damier.

Les barrières du passage à niveau sont construites sur la base d'un article de Michel Viers, dans *Voie Libre* 47 de mars 2008. Comme en réalité, elles se déplacent en un lent mouvement de translation. Un bonheur. De temps à autre, de la fumée s'élève de la cheminée de la grosse ferme comtoise, laissant imaginer la cuisson d'une Morteau, accompagnée de pommes de terre à la braise et d'un Mont d'Or en boîte chaude... Des voyageurs en tenues chamarrées sur les quais, des jardinières de fleurs aux balcons, un trafic intense en gare... Vraiment, il doit faire bon vivre à Saint-Bernard-du-Grosbois ! En ce qui nous concerne, à défaut de pouvoir s'y établir, nous aurons de nouveau plaisir à fureter le long des voies aux expos Jouefissimo, les 28 et 29 décembre à Champagnole puis, sans doute, à Romilly l'année prochaine, et peut être Joué-les-Tours... Avec un gros regret de Thomas : que Bernard Sauvaget n'ait pas vu ce réseau en service... ■



En exposition, Thomas ne ménage pas ses efforts pour commenter, expliquer, détailler les animations présentées.

Les étapes de la construction



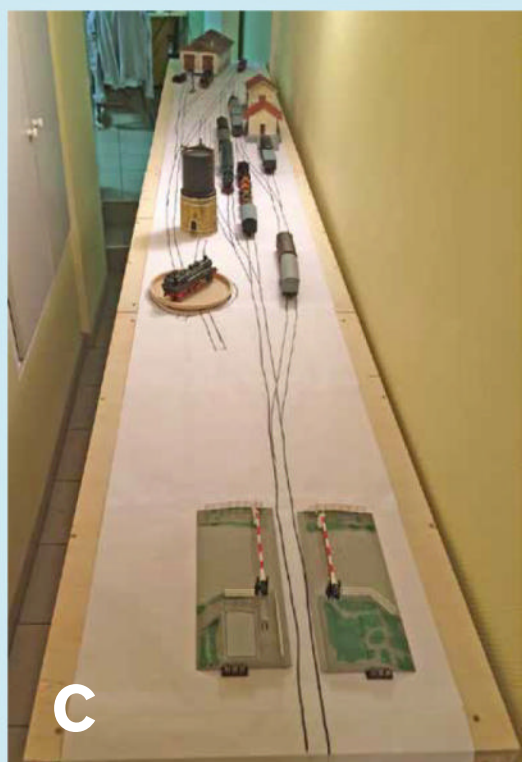
A

A
Premiers essais de disposition, avec des aiguilles Jouef. Mais l'esprit d'un terminus secondaire est déjà là.



B

B
En allongeant la surface à 320 cm, l'emploi d'aiguilles plus réalistes devient possible.



C

C
Nouvelle tentative pour déterminer la meilleure disposition avec, cette fois, le BV à l'arrière plan. Un passage à niveau a été disposé, on se rapproche du plan définitif.

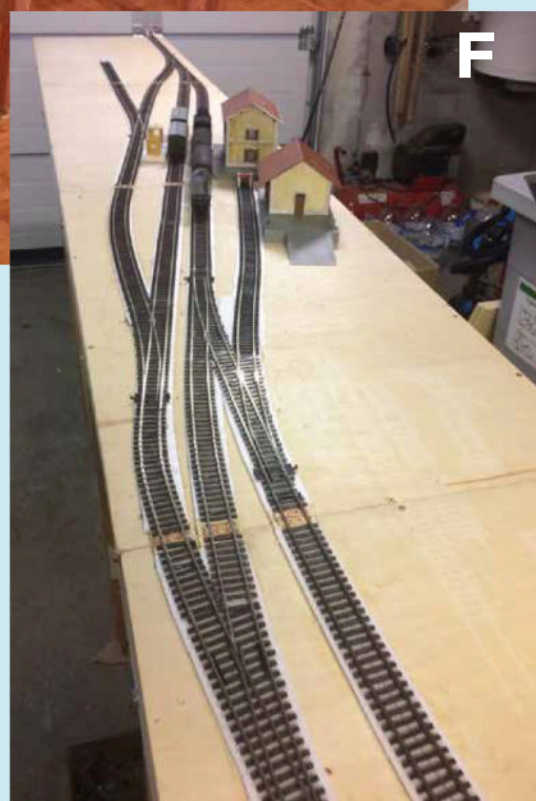


D

D
Nouvel essai, en détachant la halle du BV, et pose d'une voie dans la cour de débords.



F



E

Construction de la menuiserie : quatre caissons de 80 cm de longueur et 45 cm de profondeur seulement.

G

Grâce à la disposition des voies principales en diagonale, l'espace pour un dépôt est aménagé au premier plan.

F

Pose de la voie Peco selon le plan définitif avec voies principales dans la diagonale.

H

Première version de la coulisse : un pont tournant de taille adaptée aux rames en service, environ 75 cm.

(photos Thomas Bossonnet)



H

Techniques

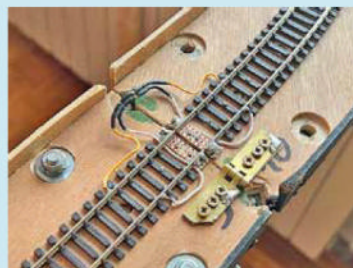


UNE COULISSE ADAPTÉE

Les cinq voies de la coulisse ont une longueur précisément adaptée à celle des trains. On n'y pense pas toujours, mais cette adéquation facilite bien l'exploitation.

UN POSTE DE COMMANDE ERGONOMIQUE

La commande des trains est confiée à des boîtiers Gaugemaster, de fabrication anglaise, qui intègrent une simulation d'inertie et un contrôle du freinage, de plus garants de très bons ralentis. Le plan du TCO est inversé car il était initialement disposé à l'arrière du réseau.



UNE BOUCLE DE RETOURNEMENT

Pour agrémenter l'exploitation de sa gare terminus, Thomas a construit une boucle de retournement entièrement démontable, qu'il peut ainsi installer en exposition.

