

SAINT-JEAN- DE-MAURIENNE

LA GARE ET SA REPRODUCTION EN H0

Avant la démolition de la gare historique liée aux travaux du tunnel de base entre France et Italie, la municipalité de Saint-Jean-de-Maurienne a souhaité en conserver un souvenir. Le club Ferroviaire de Franche Comté a été sollicité pour produire une maquette du site à la fin des années 1960.

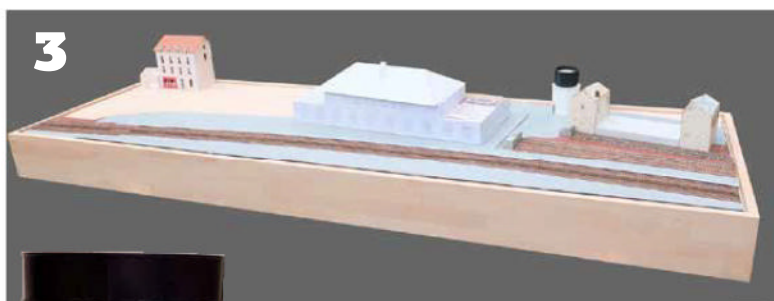
Texte et illustrations: Jean Cuynet pour le CFFC (sauf mention contraire)

EN GARE DE SAINT-JEAN-
DE-MAURIENNE, UN
TRAIN INTERNATIONAL À
DESTINATION DE L'ITALIE
EST PRÊT AU DÉPART.

H0



© CFFC



1: Dernière vue de la gare avant sa démolition. Au cours des années, de nombreuses modifications ont été apportées au bâtiment initial ainsi qu'à l'environnement urbain.

Un énorme travail de recherches a été nécessaire pour réunir les informations, plans et photos, éléments indispensables à la reproduction d'un site existant (**photo 1**). Nous le savons tous, un site ferroviaire est en constante évolution ce qui rend la synthèse des informations assez délicate. Il a été décidé de faire cette maquette à l'échelle H0 pour profiter de l'expérience acquise avec le réseau « Maurienne » du CFFC, de pièces existantes comme le troisième rail et du matériel roulant spécifique. Il s'agit d'une maquette statique ce qui limite l'ampleur de la tâche. La base est constituée d'un cadre en hêtre massif (**photo 2**), qui supporte la reproduction de la gare, le fond de décor, les vitrages fermant trois côtés. Cet ensemble est surmonté d'un « chapeau » si nécessaire amovible, contenant l'éclairage.


4

Le terrain horizontal facilite l'implantation des différentes parties (**photo 3**). La voie (Peco code 75), les quais (Dépron de 6 mm) sont posés en premier par André et Jean. Des bâtiments provisoires, faits rapidement en polystyrène extrudé et carton, permettent de bien rendre compte de la disposition de chaque élément. Un point important est la construction des bâtiments. Rien n'existe sur le marché, à l'exception du vieux château d'eau Jouef qui pourra être utilisé après modifications (**photo 4**). »

2: La structure de base est en hêtre massif avec assemblages d'angles à coupe d'onglet. Un tasseau intérieur et un raidisseur intermédiaire vont supporter le panneau de contreplaqué de 10 mm sur lequel reposeront tous les éléments de la maquette.

3: La voie posée et ballastée est bordée par les quais. L'hôtel en cours de montage et le grand bâtiment central appelé « annexe », une prémaquette en polystyrène, donnent une idée de la suite des travaux. Le château d'eau d'origine Jouef voisine avec deux constructions encore à l'état d'ébauche.

4: Coup de chance, le château d'eau Jouef est proche du type de Saint-Jean: base octogonale, support de la cuve qui ne comporte que trois segments. Les pièces constitutives de la base sont remplacées par de nouveaux panneaux.

LE JUDICIEUX RECOURS À LA DÉCOUPE LASER

5: Les encadrements d'ouvertures, en léger dépassement sont découpés en même temps que l'espace nécessaire dans la paroi. Ensuite, ces encadrements sont collés avec un décalage vers l'extérieur. De la colle, et un peu de peinture permettent de combler les 0,3 mm de passage du laser.

6: Première étape: la façade de la verrière est découpée avec de l'adhésif double face placé dessous. Le résultat est précis et très net.

7: Seconde étape: il suffit d'enlever le film protecteur de de coller la découpe sur la feuille de plexiglas formant l'ossature de la véranda.

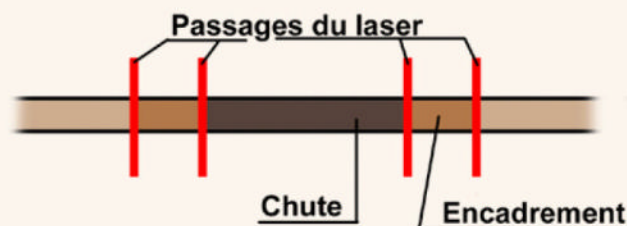
8: Quelle aubaine de pouvoir disposer d'une découpeuse laser! Une fois le plan fait, la machine fait le travail. Si un détail ne convient pas, corriger et faire un autre tirage est très rapide. Accueilli par le chef cuisinier, ce couple va se restaurer avant de prendre le train...

Nous acquérons une découpeuse laser Emblaser Core qui va grandement faciliter nos travaux. Une fois de plus, nous nous rendons à Saint-Jean pour procéder à des relevés sur le terrain. François Fougier nous initie aux pratiques de la découpe laser et nous préparer les plans nécessaires à l'obtention des pièces de l'hôtel. Nous nous rodons à la pratique du DAO (en 2 D seulement) et les travaux sont répartis entre les membres de l'équipe, Alain, Cristian, Arnaud, André et Jean. Coordinateur de l'opération, ce dernier est chargé de la mise en place de l'ensemble du décor et de sa patine.

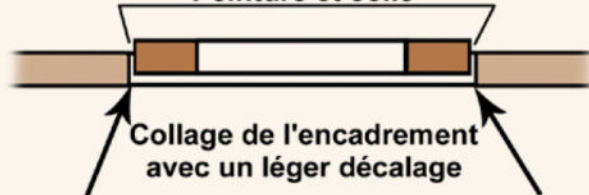
Deux techniques de découpage sont testées puis appliquées. La première concerne les encadrements des ouvertures, légèrement en saillie (**photo 5**). Plutôt que d'ajouter ces modénatures nous découpons les encadrements en même temps que les embrasures. Le passage du laser ne fait que 0,3 mm de large. Après découpe, l'encadrement est collé avec un léger dépassement vers l'extérieur. La colle plus un peu d'enduit et de peinture masquent le passage du laser. Le second procédé est appliqué pour la verrière du restaurant (photos 6 et 8). À l'origine, cette véranda était métallique avec de petits croisillons supportant les vitrages. Si la découpe ne pose pas de problème, son collage sur une plaque de plexiglas constituant la partie « solide » reste délicat.

Nous avons collé du double face sur le côté intérieur de ce qui sera la verrière puis fait le découpage au laser. L'opération se fait sans problème. Ensuite, il suffit d'enlever le film protecteur et de coller le tout sur le plexiglas (**photos 7 et 8**).

Découpe et montage d'un encadrement



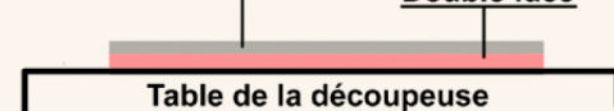
Peinture et colle



5

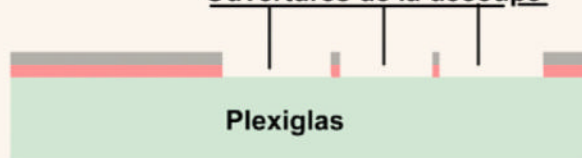
Carton du revêtement extérieur

Double face



6

Ouvertures de la découpe



7



8



9

DES ÉQUIPEMENTS CONFORMES

9: Des leviers à crans, des boîtiers typiques du block de double voie Sud-Est, un plan des voies et les répéteurs des affichages des signaux occupent toute une paroi du poste. Un éclairage léger est indispensable pour en profiter quand le bâtiment est fermé.

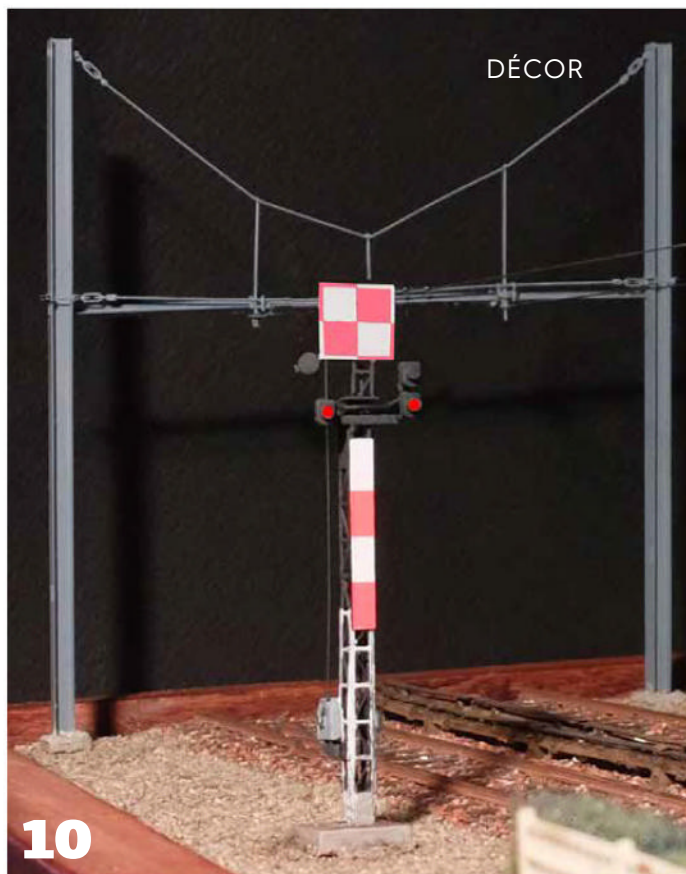
10: Le signal encore mécanique va disparaître en 1973.

11: La présence d'un train prêt au départ est destinée à rappeler ce que fut l'exploitation de la gare avant la disparition des relations internationales aux compositions variées.

Le poste de block placé sur le quai commande les signaux d'entrée de la gare (**photo 9**). Il s'agit du même modèle que celui de la gare de La Praz (voir hors-série 57 *Loco-Revue*, La Maurienne). Toutes les pièces sont en impression 3D. Les sorties, autrefois aériennes ont été remplacées par des commandes par câbles électriques ce qui évite de reproduire les nappes des transmissions funiculaires plutôt complexes et fragiles.

Saint-Jean, comme les gares importantes de cette ligne comporte deux alimentations différentes pour les motrices électriques. Les deux voies principales disposent de troisièmes rails au moyen desquels les machines prennent le courant par leurs frotteurs. Les trains ne marquant qu'un arrêt en gare utilisent cette alimentation. La CC 6500 aux pantographes baissés est donc parfaitement conforme. Une caténaire de type « voies de service » est destinée aux manœuvres. Sur ces voies, un troisième rail sous tension, proche des agents chargés des opérations, serait dangereux. Le hors-série déjà cité explique comment réaliser ce troisième rail. Nous avons eu recours aux productions Decapod pour les supports de la caténaire. Guy s'est chargé de monter les kits et de les peindre. Leur implantation sur la maquette est due à André et Jean. Un train stationne en gare. Il est prêt au départ, le carré ne va pas tarder à s'ouvrir. D'origine PLM

mais modernisé, il est à commande par moteur Mors et, détail peu commun au Sud-Est, un panneau rouge et blanc averti qu'il s'agit bien d'un carré (adaptation de Guy, **photo 10**). Les trois voitures ne sont que le début d'une longue rame. Deux voitures UIC sont suivies par une voiture italienne. Les intérieurs sont aménagés et éclairés, ainsi que la cabine de conduite de la CC 6558 (réalisation de Guy, **photo 11**). Il ne s'agit pas de transformer la maquette en



10



11

arbre de Noël. Comme nous sommes de jour, l'éclairage est limité à la recette du BV, un bureau de l'annexe, au poste de block, au signal et au train pour en voir l'intérieur.

La ligne de jonction entre la partie en relief et panneau de fond ne doit en aucun cas être visible. Un muret, des arbustes et une longue suite de sapins dissimulent ce raccord. Le fond de décor est celui de Saint-Jean. Des photos prises avec le drone ►

SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE **HISTOIRE DE LA GARE PAR L'IMAGE**



© coll M. Deléglise



© coll M. Deléglise



© coll M. Deléglise

A : 1857 : inauguration de la gare de Saint-Jean par le roi Victor-Emmanuel II, Camille Benzo comte de Cavour, principal artisan du projet, et du prince Jérôme représentant Napoléon III. La ligne de la Maurienne prendra tout son intérêt le 16 octobre 1871 avec l'ouverture du tunnel du Mont-Cenis.

B : À l'époque de la vapeur, le bâtiment de gauche abrite la sablerie. Une noria permet de monter le sable pour qu'il soit séché. Remarquons les paniers de charbon alignés sur le quai.

C : L'électricité supplante la vapeur à partir d'août 1929. La 260 AE2 qui deviendra la 2CC2 3402 à la SNCF arrive de Modane en tête d'un express international.

D : Début des années 1960 : au fond, l'ancienne remise des machines est devenue l'annexe. Devant, le poste de block est encore à transmissions funiculaires.



© M. Lavertu



© J.L. Poggi

E: Mai 1969: Un train de marchandises poussé par la 1ABBA1 3605 est en partance pour Modane. Devant le BV des voyageurs attendent un train arrivant en sens inverse.

F: Août 1970, le Rome-Express à destination de Paris marque l'arrêt en gare. Les dernières motrices issues du PLM vont bientôt prendre leur retraite. Le bâtiment de la sablerie est toujours en place.

G: Avril 1971, un train de marchandises arrive de Modane derrière la 1ABBA1 3602 ex 161 BE 2. La signalisation mécanique est encore en service et un panneau rond avertit les voyageurs de la dangerosité du troisième rail. Les quais ont été allongés.



© M. Lavertu

DÉCOR

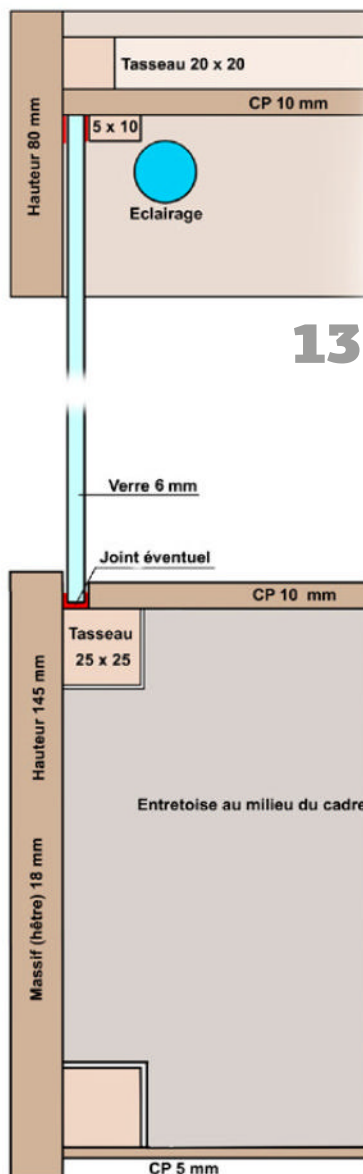
12: Légèrement courbé sur la droite, ce panoramique dégage l'espace nécessaire aux fils d'alimentation de tubes à LED.

13: Vue en coupe.

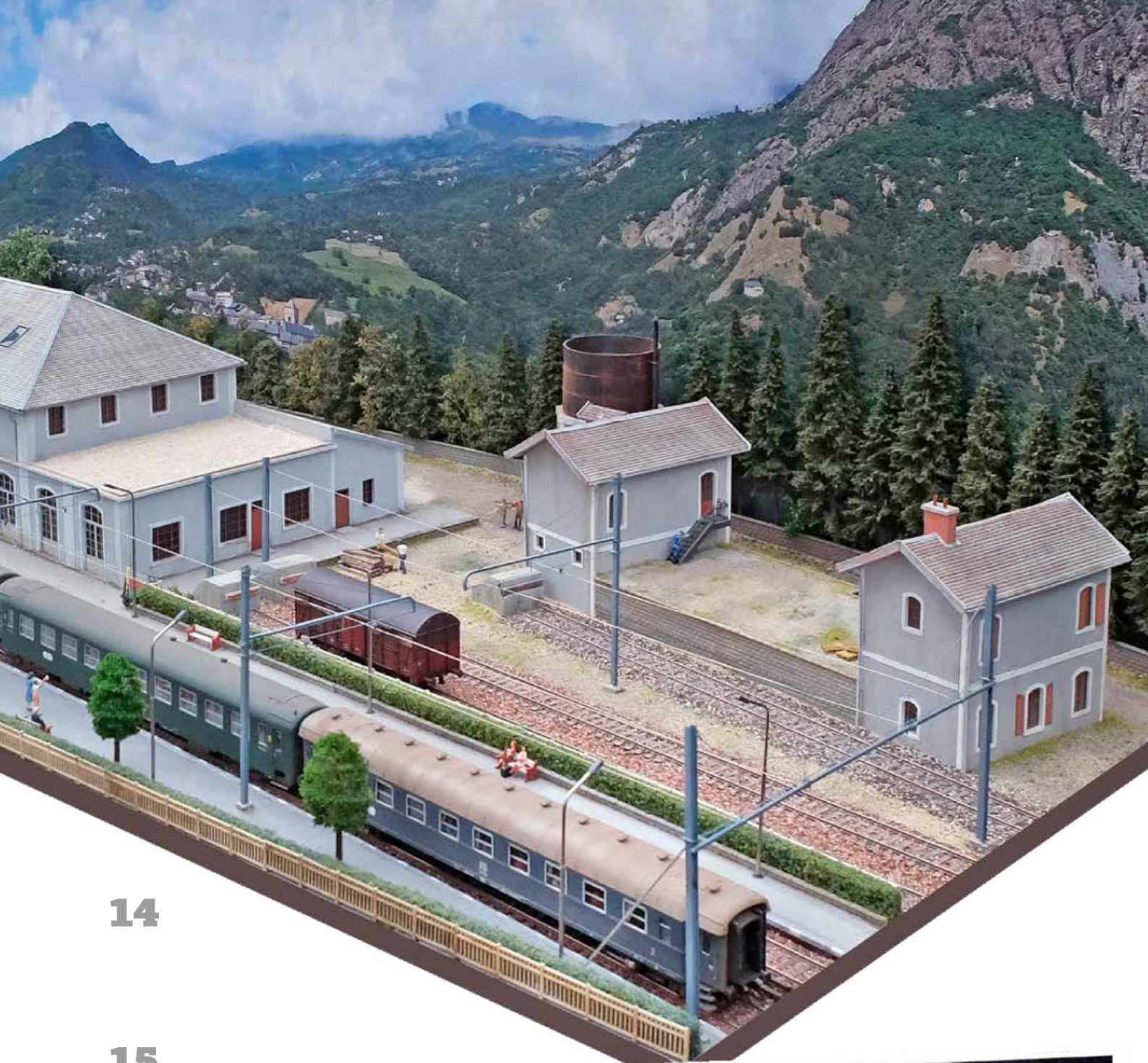
14: Vues d'ensemble avant la « mise en boîte »: il convient de ne pas surcharger la maquette: le train va partir, des accompagnateurs restés sur le quai font des signes avec la main, quelques agents surveillent les quais, d'autres sont au travail dans la partie arrière de la gare. La coupure scénique entre le décor en relief et le fond de décor est assurée par un muret, une ligne d'arbustes et des sapins.



► ont été assemblées pour obtenir ce panoramique. Des immeubles récents ont « disparu » pour s'approcher du paysage d'autrefois. Le tirage du panoramique a été assuré par Bois modélisme. Hélas, le papier utilisé est incompatible avec une colle contenant de l'eau. Poser une telle surface à la colle néoprène est une gageure que nous n'avons pas relevée. Un tirage appliqué directement sur un carton blanc a résolu le problème. Remarquons sur la partie droite la légère courbe de ce fond (**photo 12**). Elle permet de laisser passer le conduit électrique alimentant les tubes à LED placés sous le « plafond ». Une telle maquette statique doit être protégée de la poussière et des doigts des visiteurs (**photo 13**). C'est pourquoi trois côtés sont vitrés et un dessus vient chapeauter le tout. Les vitres de 6 mm d'épaisseur reposent dans des rainures en haut et en bas. Le raccord vertical avec le fond de



décor se fait par un profilé PVC en U. Tout cela augmente le poids de l'ensemble. Le hêtre massif, les tasseaux et panneaux de contreplaqué représentent environ 25 kg, le verre 25 kg aussi alors que l'ensemble des éléments de décor ne dépasse pas 3 kg. Deux solides gaillards sont les bienvenus pour effectuer toute manipulation! La partie supérieure est simplement posée sur le fond de décor (contreplaqué de 10 mm) et sur les vitrages, devant, côté droit et côté gauche. L'alimentation électrique des tubes à leds passe derrière la partie droite du fond de décor. Les alimentations des éclairages des bâtiments et de la rame sont placées sous le plateau de 10 mm supportant le décor. La menuiserie extérieure se doit d'être de qualité. Le choix du bois massif teinté et des assemblages d'angles à coupe d'onglet doivent y contribuer. Cette reproduction sera présentée avec le plan des voies situé à 1,30 m de hauteur. Une présentation soignée est de rigueur (**photos 14 et 15**). Les cadres, inférieur et supérieur, sont en hêtre de 18 mm d'épaisseur avec des assemblages d'angles à coupe d'onglet. Si vous êtes de passage à Saint-Jean-de-Maurienne, peut être pourrez-vous voyager dans le temps en découvrant notre maquette dans le hall de la mairie... ■



14

15



15: La gare est dans son présentoir, bien à l'abri derrière son vitrage.