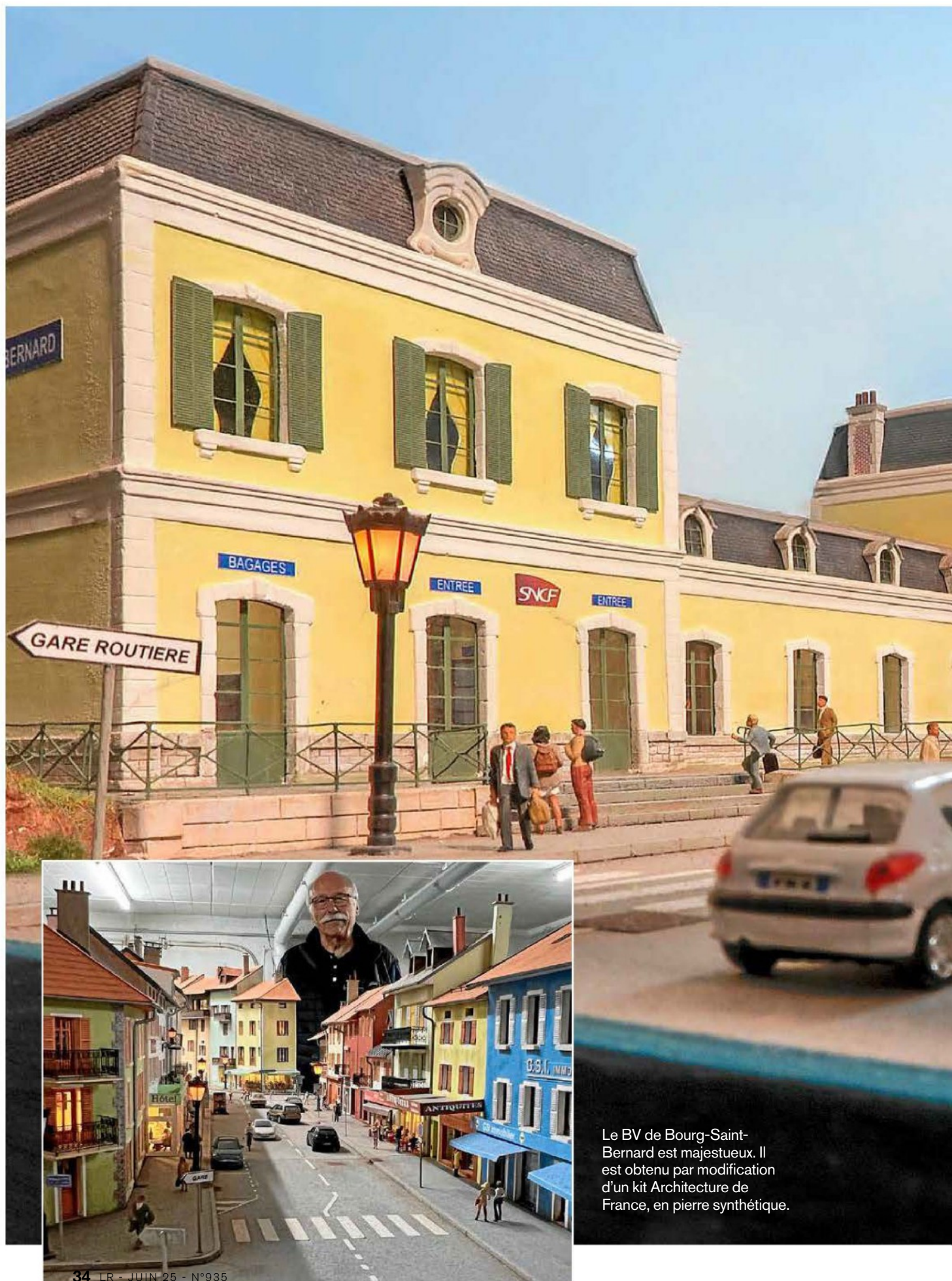




Le BV de Bourgsaint-Bernard est majestueux. Il est obtenu par modification d'un kit Architecture de France, en pierre synthétique.

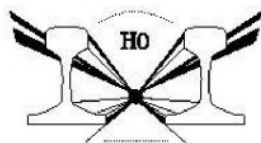
De Bourg-Saint-Bernard à Mentonex

TRAINS D'AUJOURD'HUI EN SAVOIE

Un grand réseau contemporain sous caténaire, ce n'est pas si courant. Alors quand, à la rédaction, nous avons reçu quelques photos de la maquette de Jean-Pierre Ledoux, le rédacteur en chef a eu très envie d'aller à sa rencontre.

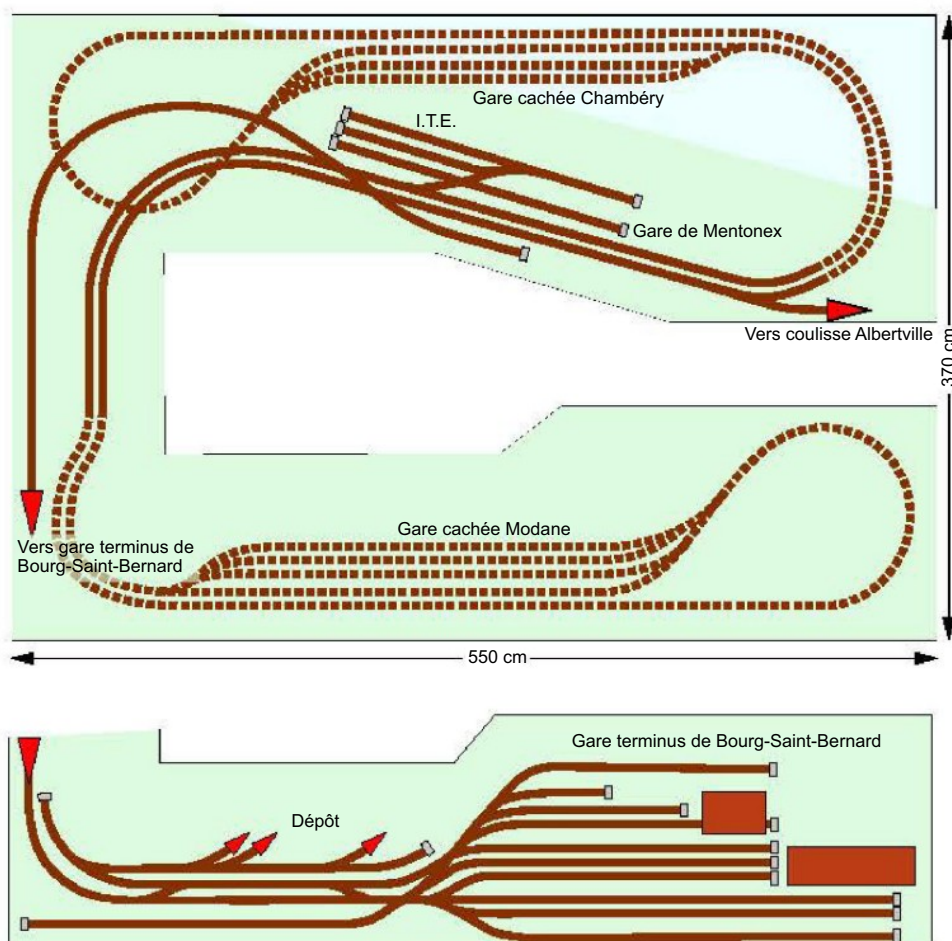
Texte et photos: Yann Baude et Jean-Pierre Ledoux





Yann Baude : Bonjour Jean-Pierre. Je voudrais tout d'abord vous remercier, au nom de nos lecteurs, pour cette invitation à découvrir votre réseau. Je tiens aussi à m'associer à ces remerciements pour l'excellente idée que vous avez eue de nous avoir envoyé quelques photos. Elles m'ont vraiment donné envie de venir vous rencontrer et que vous me présentiez ce projet de belle ampleur. Même si je suis bien impatient de me plonger dans votre univers au 1/87, dites-nous tout d'abord quelques mots de votre parcours de modélisme ferroviaire. Comment est née cette passion qui nous lie ?

Jean-Pierre Ledoux : Je suis tombé dans le modélisme ferroviaire, comme Obélix dans la potion magique. Un train JEP à l'échelle O est arrivé un jour de Noël dans la cheminée, j'avais six ou sept ans. Je pense, avec le recul, que mon père s'était fait plaisir par la même occasion. C'est à l'âge adulte, marié et avec trois garçons, que j'ai fait construire une maison avec, naturellement, une pièce dédiée au train. Compte tenu de mes activités professionnelles et de mes divers loisirs, la mise en forme de ce réseau s'est déroulée lentement. Mon départ à la retraite m'a permis d'accélérer sa construction et de presque le finaliser. Mais vous le savez bien, ce n'est jamais fini.



Cette vue par drone permet de comprendre la disposition des organes de la gare : service voyageurs à gauche, marchandises au centre, et dépôts à l'arrière-plan.

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: HO (1/87)
- Dimensions: 550 x 370 cm
- Infrastructure: MDF et tasseaux
- Éclairage: tubes néon
- Hauteur du plan de roulement : 120 cm environ
- Thème: gare de passage et gare terminus en Savoie
- Principe: point à boucle
- Époque: années 90 - 2000
- Voie: normale (16,5 mm d'écartement)
- Commande des trains: numérique (Lenz)
- Commande des aiguilles: TCO



Un train vient d'arriver de Chambéry, la BB 22000 est dételée, elle rejoindra le dépôt une fois la rame repartie en sens inverse.

YB: Oh que oui. Je sais bien qu'il reste toujours des petits détails à peaufiner, voire même des projets plus lourds à mener, remplacer des éléments techniques ou des décors devenus obsolètes au fil des années. Alors, je vous suis au sous-sol. Nous entrons dans une belle pièce extrêmement bien tenue, baignée d'une douce lumière de tubes fluo.

JPL: Vous avez devant vous un réseau en U de 550 x 370 cm. Le tracé des voies principales forme un « os de chien », avec deux coulisses cachées et une coulisserie visible embranchée. Cette dernière permet de stocker des rames réversibles, ainsi que des rames voyageurs ou marchandises dans des cassettes amovibles.

YB: Je suis saisi par la qualité de présentation. Rien ne vient perturber l'envie d'avancer de quelques pas pour rentrer dans le cœur du U formé par la structure ►



Après une rapide visite de la toiture, la locomotive entrant au dépôt stoppe sous le portique à sable.

► et se baigner dans cet univers miniature. J'apprécie particulièrement la teinte choisie pour les chants: entre le vert Véronèse et le turquoise... Elle met bien en valeur le décor. Je remarque aussi les panneaux verticaux d'arrière-plan, de couleur bleu ciel, qui n'attirent pas le regard au-delà des parties décorées. Quels sont les sites qui s'offrent à nous ?

JPL : Lorsqu'on se tient à l'entrée de la partie ouverte du U, nous avons sur la gauche la gare de Bourg-Saint-Bernard. C'est une gare terminus, qu'une ligne à voie unique dessert,

en provenance de Mentonex, l'autre gare du réseau, située à droite. La gare de Bourg-Saint-Bernard comprend un dépôt diesel et d'un dépôt électrique, séparés. Le dépôt diesel possède un portique à sable et un distributeur de gasoil et d'huile. Le dépôt électrique dispose également d'une installation de distribution de sable, en plus d'une passerelle de visite de toitures. Les portiques et la passerelle sont de chez Decapod. Un tiroir permettant d'accéder au dépôt électrique et diesel passe derrière le hameau de la Sassièr. La gare comprend aussi une halle de marchandises encore en

activité, ce qui est peu commun de nos jours, mais que permet le modélisme.

YB : Je trouve qu'un tel tracé, avec une double voie formant une boucle et un embranchement à voie unique vers un terminus, présente beaucoup d'avantages. Je le constate encore ici, on peut tout à loisir admirer les trains de passage sur la grande ligne, mais aussi organiser une exploitation réaliste avec la desserte de la gare en impasse. J'adore !

JPL : La gare de Mentonex est un simple établissement de passage, mais c'est aussi l'origine de la voie unique vers Bourg-Saint-Bernard. On y découvre également une Installation Terminale Embranchée dédiée à un dépôt de gaz. Ce site est inspiré de l'établissement Totalgaz de Frontenex, près d'Albertville, en Savoie (voir *Loco-Revue* n°768 de juillet 2011, et photos prises sur place).

YB : Tous ces sites font référence à la Savoie que vous connaissez bien et ils évoquent une situation qui pourrait exister en réalité. Les noms des coulisses confirment les citations : Chambéry, Modane, Albertville...

JPL : Le réseau n'est en effet pas ancré géographiquement avec trop de précision. ►

Une BB 22200 (L.S.Models) entre au dépôt.

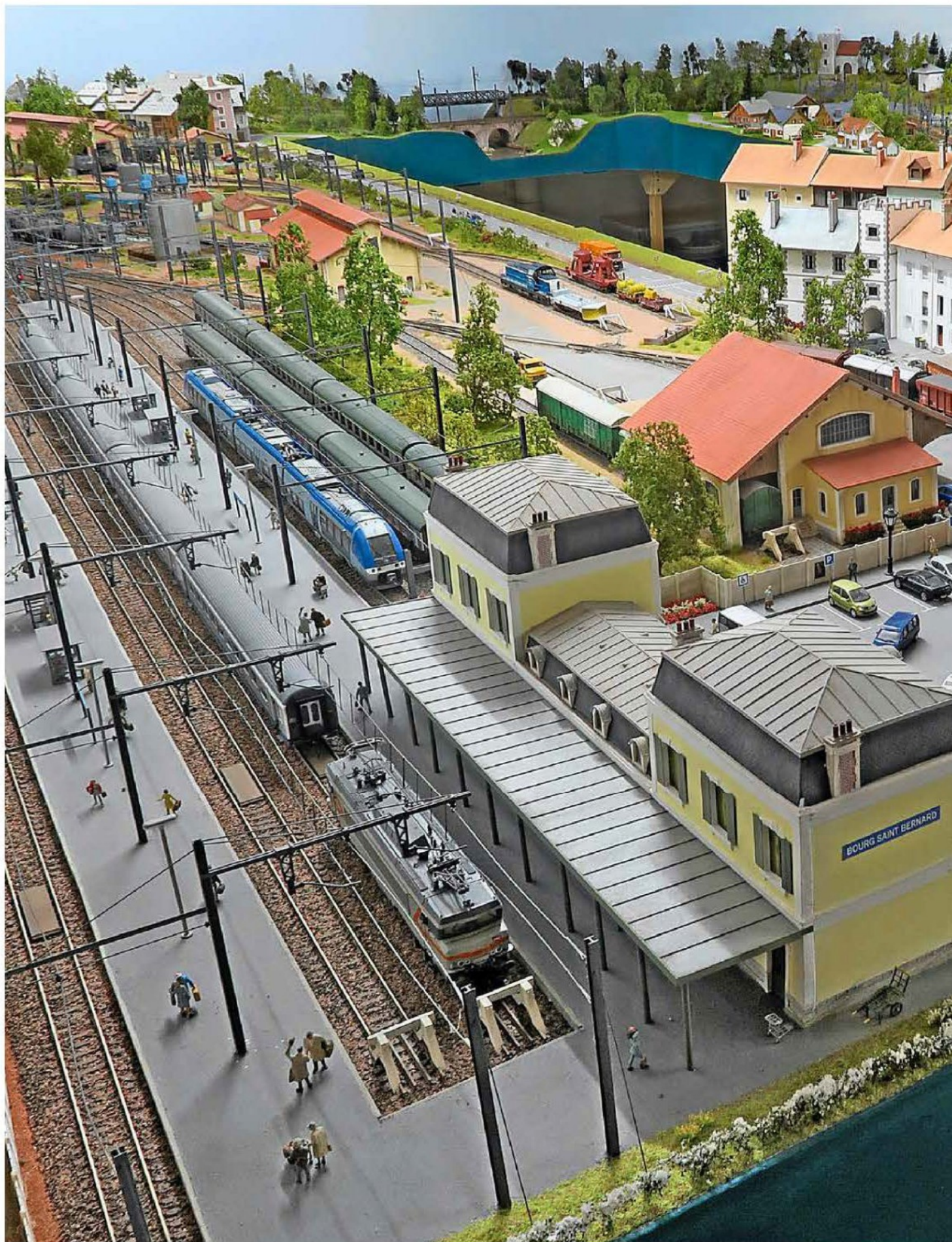


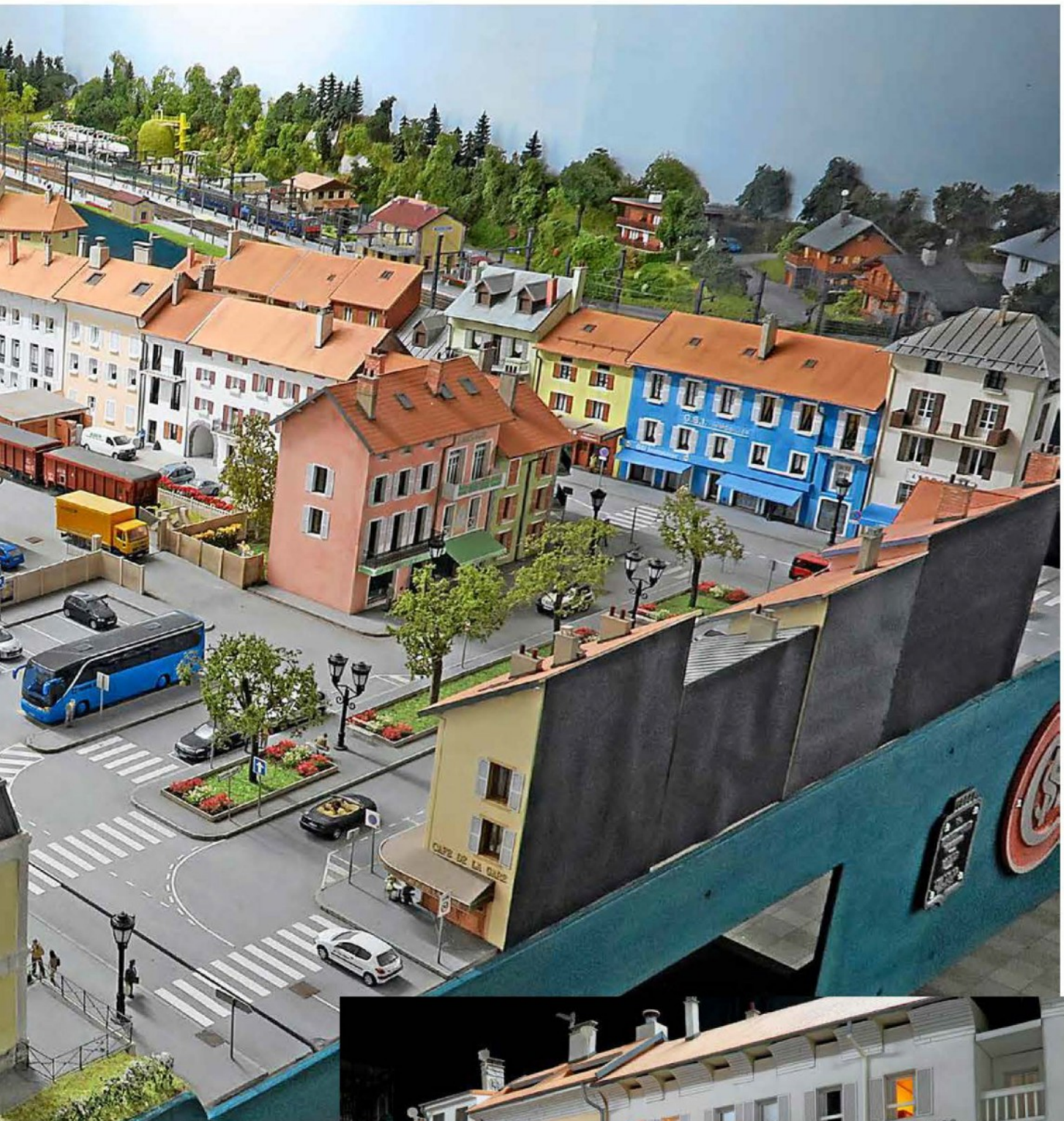


Le dépôt
électrique de
Bourg-Saint-
Bernard abrite
plusieurs
générations de
locomotives
1500 V.



Des couleurs, des
jardinières... Il semble
faire bon vivre à
Bourg-Saint-Bernard.





VUE GÉNÉRALE

Jean-Pierre fait bon usage d'une imprimante pour les enseignes, mais aussi pour les cadres des huisseries, qu'il découpe ensuite patiemment.





Lors des derniers jeux olympiques d'hiver, dans les Alpes, des rames de banlieue avaient provisoirement été affectées au transport des spectateurs.

► Il pourrait se situer bien sûr en réalité en Savoie. La grande partie des bâtiments sont copiés de bâtiments réels existant en Tarentaise ou d'inspiration montagnarde.

YB : Votre réseau est aussi d'une grande cohérence technique. Le fonctionnement est irréprochable. J'ai beaucoup de plaisir à voir filer les trains de manière souple et silencieuse, en plus sous caténaire. Dites-nous quelques mots de vos choix techniques.

JPL : L'ensemble de la voie est de la Peco en code 100, avec des rayons de courbure supérieurs à 60 cm en coulisse, et 80 cm en partie apparente. Si l'ensemble a été conçu initialement pour être alimenté en analogique, j'ai rapidement opté pour une centrale Lenz de première génération. Les aiguilles et traversées-jonctions sont toutefois commandées par l'intermédiaire de deux TCO. Je trouve en effet plus pratique de dissocier la commande des trains et des itinéraires, car cela évite de jongler avec les boutons sur les commandes portatives. Les moteurs d'aiguilles sont des Peco et FB System's à électro-aimants.

YB : Ça me paraît aussi judicieux, et cela permet en outre d'exploiter à plusieurs opérateurs, les conducteurs des trains devant observer et respecter la signalisation contrôlée par le ou les régulateurs...

JPL : Les signaux sont de chez Zebulon Modélisme et Decapod. Les feux sont allumés, en fonction de la position des aiguillages et traversées-jonctions, par des cartes logiques, à base de transistors, de fabrication personnelle. Ces signaux n'ont aucune action sur la marche des trains. Un miroir et une petite caméra permettent de visualiser les trains dans les gares cachées.

YB : En prenant comme thème des lignes sous caténaire, vous n'avez pas choisi la facilité. J'imagine qu'il faut trouver un compromis entre la solidité et une certaine facilité de mise en œuvre, donc un travail pas trop fastidieux. Je trouve que les choix opérés ici sont tout à fait pertinents.

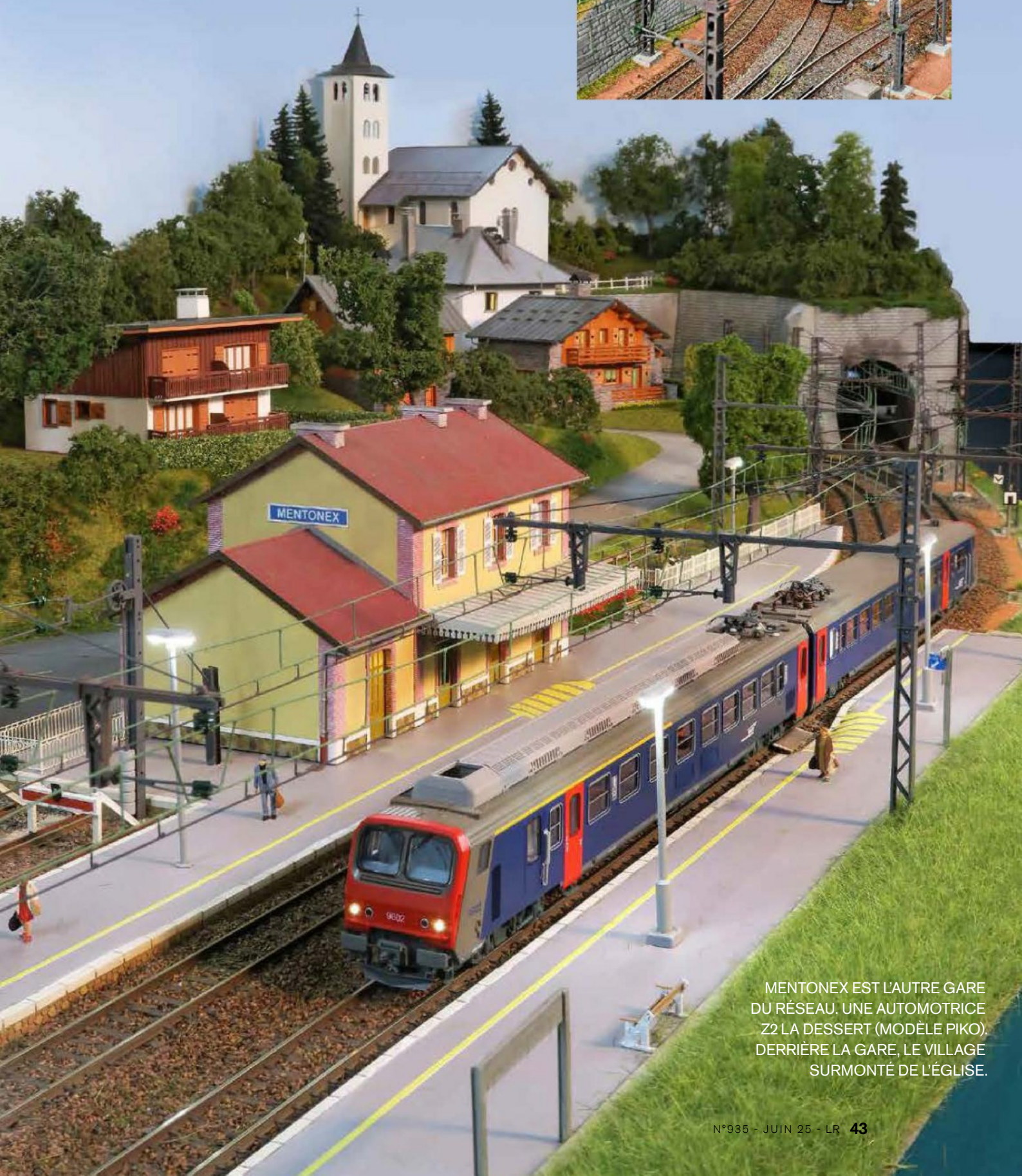
JPL : Puisqu'on est dans les Alpes, le réseau est électrifié en 1500 V. Les poteaux sont des JV ou de construction personnelle. La caté-

naire est également de ma fabrication, pour mieux s'adapter à l'implantation des voies. Elle est en laiton, les fils sont assemblés par soudage sur des gabarits.

YB : Pour parcourir maintenant l'ensemble du réseau, suivons le parcours d'un train.

JPL : Prenons par exemple le TER n°7512, assuré par l'automotrice Z 24613, au départ de Bourg-Saint-Bernard, en direction de Chambéry, avec arrêt à Mentonex. Le TER longe le site d'escalade de la dent du chien puis passe sur un pont métallique enjambant le Doron, avant de rejoindre la double voie et marquer l'arrêt en gare de Mentonex. En quittant Mentonex, le TER s'engouffre dans un tunnel le conduisant vers la gare cachée nommée Chambéry. En provenance de cette gare cachée Chambéry, un train de céréa- liers tracté par une BB 186 Traxx traverse Mentonex à son tour, longe le quartier du club hippique du Doron, situé à la sortie de la gare de passage de Mentonex, puis enjambe le Doron par un pont de pierre à deux arches avant d'entrer en coulisse. ►

Une
automotrice Z2
jaillit du tunnel
de Mentonex,
en provenance
de Chambéry.



MENTONEX EST L'AUTRE GARE
DU RÉSEAU. UNE AUTOMOTRICE
Z2 LA DESSERT (MODÈLE PIKO).
DERRIÈRE LA GARE, LE VILLAGE
SURMONTÉ DE L'ÉGLISE.



A MENTONEX,
L'INSTALLATION
TERMINALE
EMBRANCHÉE
(ITE) TOTALGAZ
REÇOIT DES
WAGONS
GAZIER.



Le viaduc à deux arches maçonnées permet à la grande ligne Modane - Chambéry d'enjamber les eaux du Doron.

► **YB:** Le décor est lui aussi très homogène, je remarque quelques références connues tirées de la production artisanale, mais l'essentiel semble de construction intégrale.

JPL: Oui, les maisons du village de la Sassièr sont la copie d'un pâtre de maisons existantes dans le village des Avanchers, toujours en Savoie. Les bâtiments ferroviaires sont de chez Architecture de France et Architecture & Passion. Les immeubles de la ville de Bourg-Saint-Bernard sont de construction intégrale, à partir de photos prises dans la ville de Moutiers, en Savoie. Les bâtiments civils sont fabriqués en carton Plume et papier Canson, après dessin à partir de photos, à l'aide de PowerPoint, puis découpés à la main avec les outils ad hoc. Les toitures sont issues de planches de papier gaufré produites par Régions & Compagnies. Les arbres sont de fabrication personnelle à 80 %, les autres viennent du commerce. Les sols sont traités avec un mélange de sable fin et de terres à décor. Le sable, venant du bois voisin, a été tamisé.

YB: Outre le décor, j'apprécie aussi le soin apporté au matériel roulant. L'essentiel des engins moteurs est sonorisé et toutes les voitures sont peuplées de voyageurs, ce qui est trop rare et mérite donc d'être souligné.

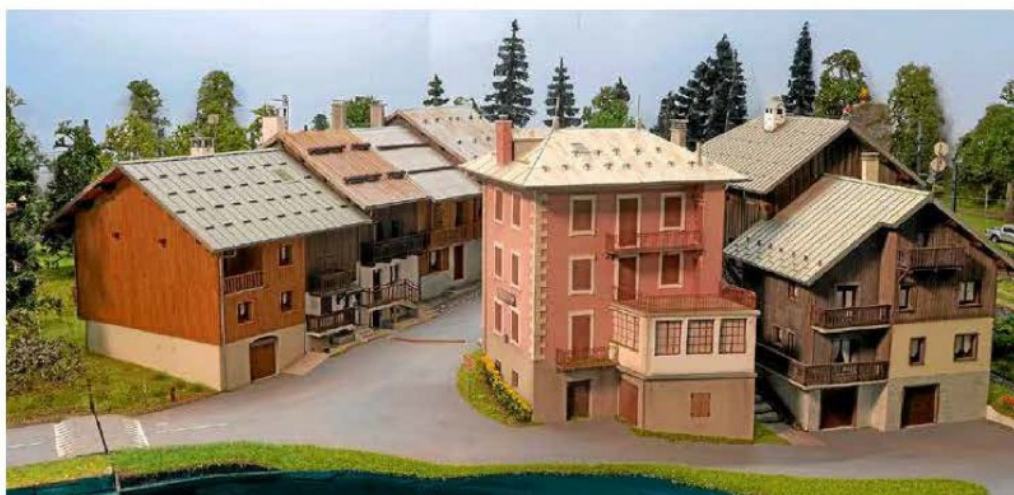
JPL: Les matériels roulants ont été acquis sur une longue période et proviennent des principaux fabricants européens et artisans. J'ai numérisé tout le matériel moteur acquis autrefois en analogique.

YB: Le réseau est opérationnel, j'imagine qu'il vous donne entière satisfaction.

JPL: Mais ce n'est pas fini, il y a encore des heures de modélisme en perspective. J'étends depuis peu mon parc avec des engins d'artisans, des wagons chasse-neige SMD, par exemple. Il faut aussi patiner le matériel,

finir certains câblages d'animation, éclairer les rames de voyageurs, disposer des feux de fin de convoi sur les rames marchandises, ajouter des personnages et véhicules routiers pour animer certaines parties.

YB: On aura grand plaisir à découvrir de futures animations ou revenir plus en détail sur certains sites, alors n'hésitez pas à nous envoyer des nouvelles photos. Je n'ai aucun doute sur l'effet très motivant sur nos lecteurs que peut produire la découverte d'un réseau comme le vôtre. Alors, encore une fois, grand merci pour ce partage. ■



Le hameau de la Sassièr reproduit des lieux associés à l'enfance de Jean-Pierre.

Une automotrice file sur la double voie vers Modane, tandis qu'à l'arrière, la voie unique se dirige vers Bourg-Saint-Bernard.

Un réseau, techniquement aussi, très abouti

Coulisse:

On remarque la structure en tasseaux, légère et évolutive. En coulisse, la caténaire est supportée par des portiques rapprochés.

Câblage:

Le câblage est extrêmement soigné, gage de fiabilité et pour favoriser les (rares) opérations de maintenance.

TCO:

Si la commande des trains est confiée au numérique, celle des aiguilles bénéficie d'un TCO classique. Ici, le poste de contrôle de la gare de Bourg-Saint-Bernard.



LES VIADUC DONNENT
TOUJOURS UN RENDU
ATTRACTIF AUX RÉSEAUX

