

Saint-Saturnin-Saint-Bonnet à Meursault

LES 10 RAISONS D'UN SUCCÈS

Dans notre numéro 941, Nous vous présentons le projet du Club Modélisme Sedanais. Cette petite gare du Cantal au 1/87, présentée pour la première fois à Meursault, a particulièrement séduit les visiteurs, ferroviphiles ou néophytes. Voici pourquoi.

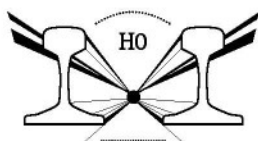
Texte et photos: Yann Baude



Un train entre en scène, au pied de la typique ferme. Avec le chemin de fer, elle propose ainsi aux spectateurs une tranche de la vie rurale des années soixante.



À la droite de la maquette, un talus dissimule élégamment l'accès à la coulisse.



1 Une présentation innovante

Nous pensions que la présentation en caisson, avec éclairage intégré, était la phase ultime de l'évolution en matière de mise en scène, le CMS nous a montré le contraire à Meursault. Il nous était en effet proposé une très intelligente innovation : le bandeau supérieur, derrière lequel se trouve l'éclairage, est découpé de manière irrégulière, comme pour figurer le ciel encombré de nuages. Le bandeau inférieur est vert, dans une teinte proche de celle du décor, suggérant la poursuite de celui-ci en avant. Sur le montant droit, des arbres sont même peints, encadrant ainsi la parie décorée entre deux évocations du paysage en 2D... Autre bonne idée : la découpe pratiquée dans la structure, sur la gauche de la maquette, qui permet une vision en perspective de l'ensemble. Les amateurs de courbes et contre-courbes ont apprécié de pouvoir suivre la progression des trains, du fond jusqu'au premier plan, au plus proche de soi. Les photographes aussi.

2 Un fond de décor en cohérence

Le fond de décor contribue assurément à la sensation de grand espace. L'attrait de la maquette lui doit beaucoup, sans aucun doute. Plutôt que le recours à une photo panoramique ou même une tentative d'hyper-réalisme, la simple suggestion des volumes des arbres, haies et collines, confère à l'ensemble une évidente subjectivité dont découle l'indéniable charme. Ce fond est l'œuvre de Bruno Deguet, une nouvelle recrue du club, à qui l'on doit le choix des teintes, en parfaite cohésion avec celles du décor en volume que le train traverse.

3 Le train dans son environnement

La voie au centre, pas au bord, c'est le principe général adopté, en conformité avec l'esprit du projet. Les membres du club, interrogés sur les origines de ce choix, citent quelques réalisations marquantes, venues de Pologne ou de Grande-Bretagne et autrefois exposées... au Ramma de Sedan, bien sûr. Une telle disposition autorise les premiers plans qui contribuent à intégrer la ligne de chemin de fer dans le paysage et encouragent l'immersion. Le décor ne se limite pas aux abords immédiats de la ligne, comme très (trop ?) souvent. Ici, le sujet c'est donc bien le chemin de fer dans le Cantal, plus précisément son insertion dans le paysage de ce coin de Cantal, quelque part entre Neussargues et Bort-les-Orgues, et pas seulement la voie ferrée et le matériel qui la parcourt.

4 Un tracé harmonieux

La ligne à voie unique suit un tracé ondulé d'élégantes courbes aux très grands rayons. Outre le réalisme du tracé, il est toujours bien plus agréable de voir un train serpenter, surtout si la voie comporte, comme ici, un léger dévers. La maquette est suffisamment longue pour que le train entre en scène à proximité immédiate du spectateur, puis s'en éloigne légèrement, traverse la gare, puis revienne s'offrir au regard, avant de disparaître en coulisse, semblant suivre sa route...

5 Une végétation joliment reproduite

La végétation a bénéficié d'un traitement soigné, principalement assuré par Claude Joron et Hugues Collard. Les essences d'arbres ►



L'autorail joue à cache-cache en disparaissant derrière un massif de conifères, planté au premier plan. Des ouvriers s'affairent à la reconstitution d'un soutènement, le long des voies.

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : HO (1/87)
- Dimensions décorées : 720 x 70 cm
- Infrastructure : contreplaqué (voir p. 64)
- Éclairage : tubes à LED
- Hauteur du plan de roulement : 130 cm
- Thème : reproduction d'une gare de la ligne Bort-les-Orgues - Neussargues
- Époque : années soixante
- Voie : Peco (double champignon)
- Alimentation : numérique (Ecos Esu + TrainController sur ordinateur)
- Type d'exploitation : bouclé
- Type de coulisses : faisceau de voies
- Bâtiments : construction intégrale et artisans



Pour en savoir plus : Sur la réalité et sur la transposition, voir LR 941



Quelques représentants du club sedanais à Meursault, de gauche à droite : Claude, Laurent, Christophe, Frédéric et Hugues.



Dans la cour de la gare, un ferrailleur a pris ses aises, qui justifie la manoeuvre régulière d'un tombereau.



► diverses sont largement tirées de la gamme MBR, de même que bien des filets floqués formant les haies et buissons, très réalistes. D'autres filets floqués Héki, ainsi que des branches de zeeschuim saupoudrées de feuillage, complètent l'ensemble. L'une des clés du réalisme de cette végétation : la grande variété de teintes, issues d'une même tonalité de vert. La teinte de base, choisie avec pertinence, est déclinée par une densité plus ou moins soutenue. Cette végétation mérite quelques explications détaillées, nous y reviendrons donc.

6 Des rames cohérentes

Les membres du club se sont attachés à la véracité des trains en circulation, et les connaisseurs ont fort justement apprécié. Le principal des trains en circulation sur la ligne est composé de rames courtes, tractées par des 4-141 TA. Ces dernières sont des Modelbex sonorisées. Comme en réalité, on peut surtout voir des MV composés de quelques wagons derrière une voiture modernisée Sud-Ouest, ou de courtes rames de dessertes marchandises. Une chance, la plupart des autorails ayant fréquenté la ligne dans les années soixante à soixante-dix ont bien été

reproduits en HO. L'X 2400 est un modèle Jouef (ex-Electrotren) et le Renault VH est un modèle REE. L'ADP, qui assurait aussi un service entre Bort-les-Orgues et Neussargues, n'a malheureusement pas été proposé dans le commerce. Il est obtenu sur la base d'un Renault ABJ 3 Electrotren, en utilisant le set AMF87 produit pour cette conversion.

7 Un matériel roulant travaillé

Les amateurs pointilleux apprécient aussi le soin apporté au matériel roulant, nul doute que le grand public aussi, même inconsciemment. Pour ma part, une locomotive à vapeur, sans équipe de conduite, me fait toujours tiquer, un peu comme une locomotive électrique roulant sous caténaire pantos baissés. Sur le réseau du CMS, aucune 141 TA en mouvement sans un chauffeur et un mécanicien ! Une subtile patine contribue au réalisme du matériel en état de service, pas délabré, un traitement dû à Max Lemaire. Toutes les rames sont dotées de têtes d'attelages courts et les wagons et voitures roulent donc à tampons joints. Les éléments d'une rame sont liés par des attelages courts, des « harpons » Roco, les wagons devant être manœuvrés sont équipés de têtes Kadee. ►



Dans les années soixante, le service est assuré par des autorails ou des trains marchandises-voyageurs (MV), une voiture précédant les quelques wagons de marchandises destinés aux gares de la ligne.





► Les quelques wagons sont chargés de manière réaliste, en rapport avec l'activité économique du lieu : de la ferraille dans un tombereau que l'on devine prêt à l'expédition, ou le tracteur, sur un plat, qui doit sans doute être livré à son nouveau propriétaire.

8 Des saynètes pour le plaisir

Plaire aux spectateurs ferroviphiles, c'est une chose, séduire le grand public en est une autre. Bien des saynètes sont tout particulièrement prévues pour cela. Le tracteur abandonné, au premier plan, attire fort logiquement les commentaires. J'ai aussi apprécié la saynète montrant des ouvriers affairés à la reconstitution d'un soutènement, le long des voies. Sur le quai, il n'y a pas foule. Deux voyageurs seulement attendent le train. Ils sont judicieusement disposés, ne semblent pas figés dans leur mouvement. La ferme est une véritable œuvre de Claude Joron, implantée à droite du paysage. Bien que parfaitement plausible, elle n'existe pas en réalité à cet endroit. Cette entorse au strict réalisme est toutefois la bienvenue pour confirmer le narratif de la maquette consistant à inscrire le train dans la vie du Cantal des années soixante.

En réalité, la gare était éloignée des villages auxquels elle était rattachée. L'hôtel et BV à halle accolée formaient un petit hameau.



9 Des détails réalistes

Le mur en pierres sèches, à proximité de la ferme est aussi une belle réalisation de Claude Joron, qu'il assure avoir monté pierre par pierre. D'autres détails témoignent du grand soin apporté aux finitions avant l'exposition : on remarque même les piquets de courbes, ou l'immatriculation dans le Cantal du camion Saviem du ferrailleur !

10 Une exploitation attrayante

Pendant les deux jours d'exposition à Meursault, je suis passé un certain nombre de fois devant la gare de Saint-Saturnin-Saint-Bonnet. J'ai quasiment toujours pu apercevoir un train de mouvement, sans

aucun doute, l'une des raisons de l'affluence devant ce réseau. Pour autant, pas de sentiment d'excès, pas l'impression de se trouver au bord d'une ligne aux horaires cadencés ! La vitesse réaliste des circulations explique aussi ce plaisir à contempler Saint-Saturnin-Saint-Bonnet...

À suivre...

Nous reviendrons prochainement en détail sur certaines phases de création de cette maquette, en particulier le système d'exploitation automatique, débrayable le temps des manœuvres (ou pour stopper les trains le temps des très longues pauses des photos de votre serveurur). ■



La 4-141 TA 440 sort de la coulisse et passe sous le pont situé à la gauche de la maquette (modèle Modelbex).



La rame s'immobilise en gare, puis va manœuvrer pour prendre un wagon au passage. Les voyageurs vont être malmenés...