

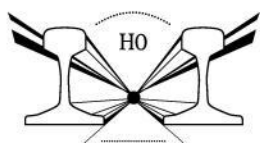
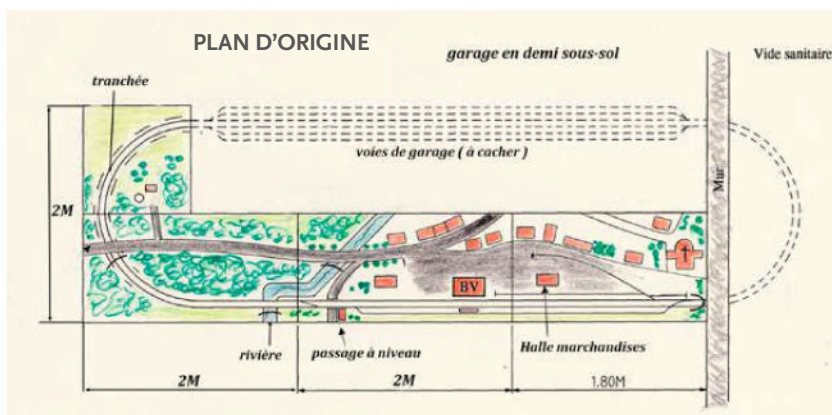


70 ans de traction à Jolival

UN EXPLOITANT PARTAGE SON EXPÉRIENCE

Gérard Meilley nous invite à un formidable voyage dans le temps pour admirer des trains emblématiques des années 50 à nos jours. En plus de nous émerveiller, il partage son expérience enrichissante, stimulante.

*Texte : Yann Baude et Gérard Meilley,
photos : Gérard Meilley*



Yann Baude : Nous avons présenté votre réseau à nos lecteurs dans LR 740, en mars 2009. À l'époque, la double voie non électrifiée parcourait une boucle sur un seul niveau. En juin 2013, dans LR 791, nous découvrions un changement majeur avec la création d'une deuxième boucle, toujours à double voie mais électrifiée en 1,5kV, sur un niveau supérieur. Nous ne reviendrons pas ici sur la partie technique de votre réseau Jolival, largement décrite dans les numéros de *Loco-Revue* cités. J'aimerais que vous nous exposiez pourquoi, ces dernières années, le trafic y a progressivement évolué.

Gérard Meilley : Quand j'ai commencé ce réseau, je voulais transposer en HO tous mes souvenirs de jeunesse. Etant né en 1947, mes plus beaux souvenirs ferroviaires se situent dans les années 1960 à 1970 et dans ma Haute-Marne natale, traversée par les 141 P, 241 P, 150 P... et autres mastodontes de l'époque. La première partie du réseau, au niveau zéro, représente donc une gare de passage, à proximité d'un village imaginaire, avec des maisons de style nord-est et des trains évoquant la période de la fin de la vapeur et du début de la traction diesel.

YB : Je découvre, sur vos très belles vidéos (chaîne YouTube : *Rêve de Train*), que vous ne vous cantonnez plus à cette période...
GM : Oui, quelques années plus tard, j'ai voulu diversifier les circulations. Pour cela,

j'ai ajouté un deuxième circuit (voir plan 2) équipé de caténaire, pour y faire circuler des locomotives électriques de la même époque : des 2D2, CC 7100, BB MTE-Jacquemin...

YB : Qu'est-ce qui a contribué à cette évolution ?

GM : Jouer au train, c'est d'abord se faire plaisir, mais c'est aussi apporter du plaisir à tous les curieux qui viennent admirer vos réalisations. Je me suis interrogé sur l'intérêt de figer une période bien particulière... Je me suis rendu compte que les jeunes générations, et surtout les enfants, restaient assez indifférents à ma collection de locomotives à vapeur et aux voitures abordant un vert SNCF, pourtant beau à mes yeux. Ne partageant pas les mêmes souvenirs que moi "qui pourrais être leur grand-père", je leur fais voir du matériel qu'ils n'ont jamais connu !

YB : En effet, en bâtissant nos maquettes, on pioche dans notre propre imaginaire, notre histoire, qui n'est pas forcément celle des visiteurs, surtout s'ils sont jeunes...

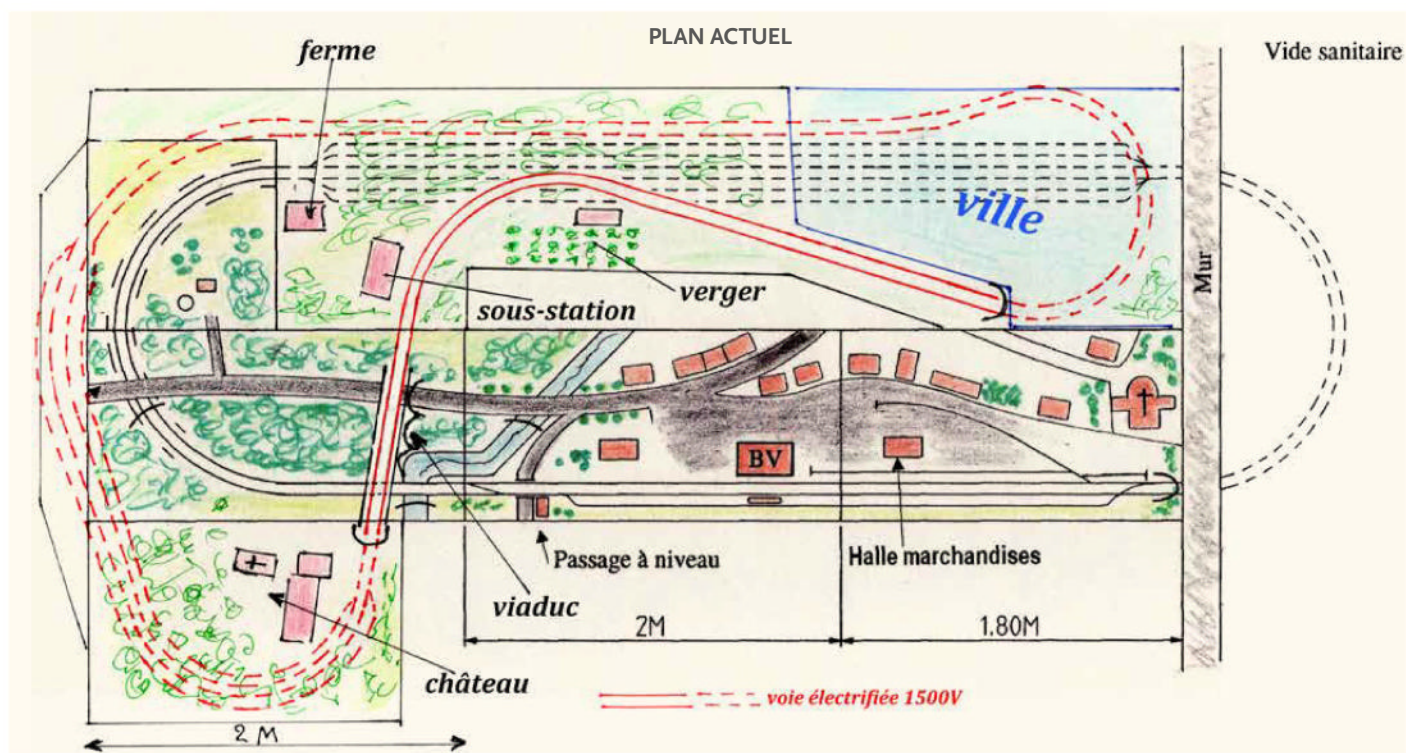
GM : La preuve en est : la question la plus courante chez les enfants : « Dis, Gégé, tu n'as pas de TGV ? » Et moi de répondre : « eh non, désolé... Je n'ai pas de TGV ». Alors, je me suis mis à faire circuler du matériel plus récent, plus coloré, plus conforme à leurs habitudes visuelles. Maintenant, on peut voir évoluer des voitures Corail, des trains entiers de conteneurs très colorés, le tout tracté par des BB 26000, BB 36000, des "nez ▶



Deux best-sellers Roco : la A1A A1A 68000 tracte une rame de wagons céréaliers Jouef et Rivarossi, tandis que la BB 63000 a en charge des wagons Jouef.

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : 1/87
- Thème : Lignes à double voie imaginaires (gare inspirée de la Haute-Marne)
- Dimensions : 5,80 x 3 m environ
- Hauteur du plan de voie : 1,20 m environ
- Structure : porteurs en L
- Commande des trains : analogique (boucle du niveau inférieur), numérique (Z21 Roco, boucle du niveau supérieur).
- Voie : Peco (code 100)





Cette 230 J d'origine Ouest est une réalisation personnelle.



La 232 R 2 est également une réalisation personnelle (voitures inox Rivarossi).

Cette BB 66000 Jouef assure un train composé de voiture DEV inox Jouef suivies de diverses voitures Roco

La rame RGP1 Roco reste d'actualité pour parcourir avec élégance la ligne à double voie évoquant Paris - Bâle.



Cette BB 9200 Capitole est un modèle Roco, tout comme les voitures.



► cassés"... Un train entier de céréaliers ou de remorques routières les inspire plus qu'un train de wagons STEF qu'ils n'ont jamais vus.

YB: Et tout cela cohabite sur les voies de Jolival?

GM: Le choix d'un site précis est lui aussi assez restrictif quant au choix du matériel à faire circuler. Désormais, je suis passé outre et je peux voir défiler un rapide du Nord tracté par une 232 R, suivi du Train Bleu avec une 2D2 9100 du Sud-Est ou d'un beau Capitole tout rouge du Sud-Ouest!

YB: Au fil des années, à avoir fait circuler un matériel aussi divers, vos observations sur les qualités dynamiques doivent être bien étayées et enrichissantes. Que pouvez-vous en dire à nos lecteurs?

GM: Votre demande est assez embarrassante, car le sujet est vaste et peut s'orienter sur des aspects divers sans aucun point commun. Il est vrai que je possède un matériel moteur et remorqué assez hétéroclite, chacun ayant ses qualités et ses défauts. Il est déjà très difficile de comparer la gravure d'un modèle des années soixante avec celle d'un modèle actuel... Pour exemple : une 70000 Jouef n'a

rien à voir avec celle produite l'an passé par REE. Cependant, elle a eu le mérite d'exister et de réjouir beaucoup de modélistes.

YB: Mais j'ai cru comprendre que le matériel actuel ne vous satisfait pas pleinement.

GM: Le gros problème aujourd'hui, c'est le prix. La qualité des modèles proposés est de plus en plus grande, mais les prix ne cessent de monter, et ce n'est pas la crise économique actuelle qui changera la chose... Les décodeurs sophistiqués font monter les prix eux aussi et, à mon avis, ne sont

pas forcément nécessaires. Pour le matériel moteur, on peut se tourner vers des modèles que je qualifierais d'ancienne génération, mais qui peuvent encore faire bon effet sur un réseau : certains modèles Jouef ont des dimensions et une gravure acceptables à condition de changer le moteur (Iprod, par exemple). Des modèles n'existant pas dans le commerce, ou vendus à des prix prohibitifs, m'ont offert le plaisir de les réaliser personnellement à partir de pièces du commerce et de matériaux divers ; vous en avez déjà publié quelques réalisations. On pourrait espérer aussi qu'avec le développement de ►





La BB 4100 Roco débouche du portail monumental (wagon céréalier Makette).

Nous sommes sur la région Sud-Ouest : la 2D2 5540 Jouef et les voitures Rivarossi évoquent le Sud-Express des années 1950.

Au niveau supérieur, sur la ligne électrifiée, la 2D2 5400 Jouef tire un fourgon L.S.Models et des voitures Roco.



dans la pose de la voie, surtout en courbe, peut vite devenir une cause de déraillement. Quelques dixièmes de millimètre de plus ne gâcherait pas forcément l'aspect du modèle.

YB: Et du côté du matériel remorqué ?

GM : Depuis les années 1960 où j'ai commencé à accumuler du matériel, je me retrouve avec un choix de voitures et de wagons des plus divers. Et là aussi, il est difficile de comparer une voiture DEV inox Hornby AcHo avec celles produites aujourd'hui ! Mais on peut toujours se constituer une vitrine de matériel ancien... Les voitures sont principalement des Jouef, Roco, de nombreuses CIWL Rivarossi, L.S.Models, et même des France Trains, qui font encore très belle figure sur un réseau. L'inconvénient de cette diversité, c'est la différence des attelages, différence de forme et de hauteur. Ceci nécessite pas mal de bricolage et de mise au point pour uniformiser tout cela. La qualité de roulement est assez disparate, surtout sur le matériel ancien, et limite parfois la longueur des convois. Les wagons sont d'origine encore plus diverse que les voitures, donc avec encore plus de différences dans les attelages et davantage de difficultés pour constituer des convois. Sur des convois assez longs, on peut déplorer des déraillements dans les courbes, causés par des wagons à essieux trop légers qu'il faudra lester davantage. Même problème avec des wagons très longs comme les wagons doubles pour transport de conteneurs Mehano, qui ont des châssis en plastique. Il m'a fallu ajouter des masses métalliques dans les conteneurs. ►

► l'impression 3D, le prix des modèles en kit devienne plus attractif...

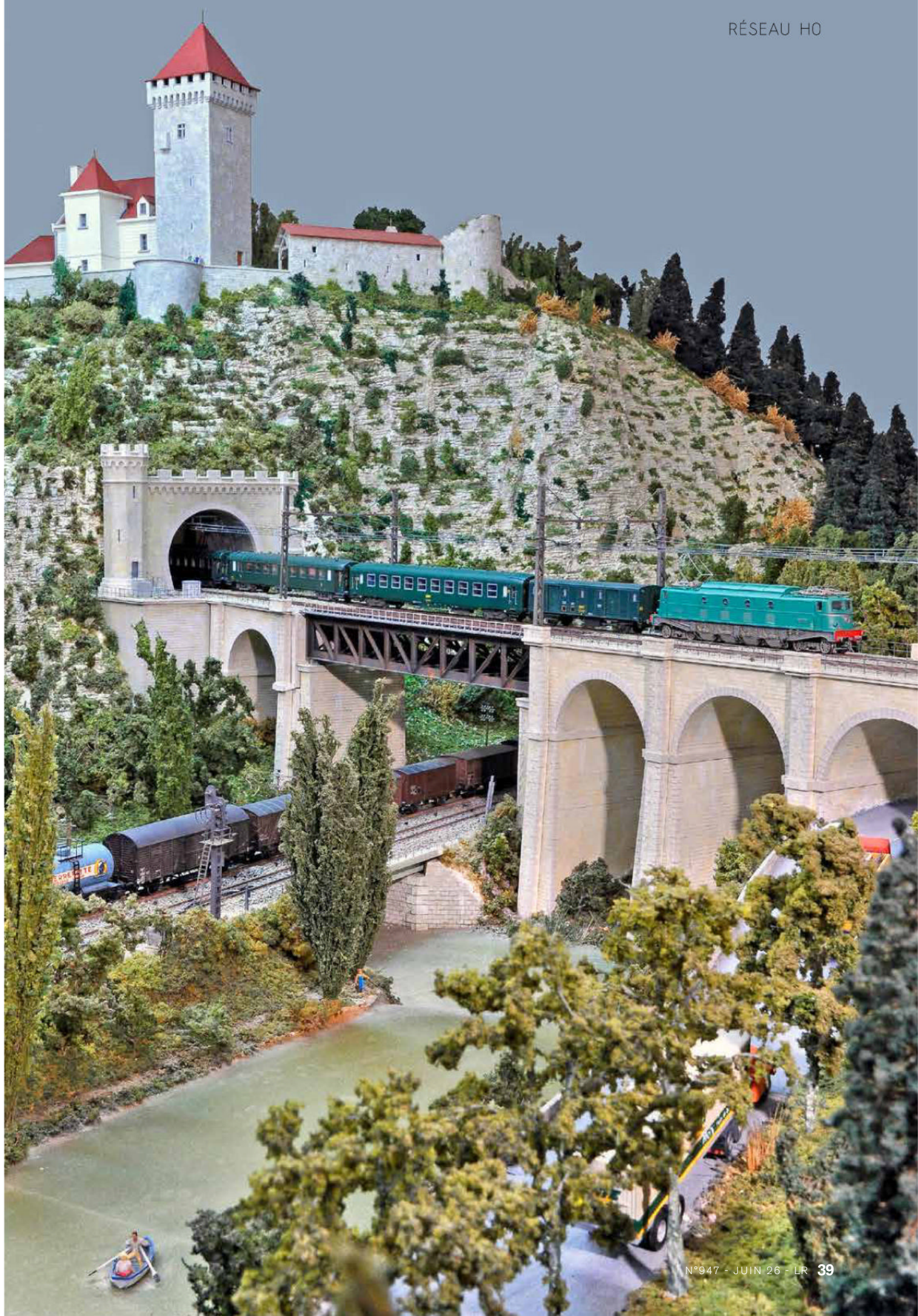
YB: Et question qualité ?

GM : Je n'ai pas vraiment de marque préférée. Tous les modèles récents sont performants, aussi bien question traction que prise de courant, la douceur et le silence de fonctionnement. Les marques que j'utilise le plus sont Jouef, Roco, REE, L.S.Models, SudExpress et A.C.M.E. que je viens de découvrir récemment avec une Traxx 186.

YB: Avez-vous ressenti des déceptions ?

GM : Oui, mais cela ne date pas d'hier. J'ai été très déçu par une 150 Y Liliput, à un

prix assez conséquent à l'époque, dont le châssis du tender, en zamac, s'est complètement effrité. Il m'a fallu en refaire un entièrement. J'ai également été un peu déçu aussi par les kits DJH Model Loco. Bien que la motorisation soit améliorée depuis la reprise par AMF87, le fonctionnement reste toujours moins satisfaisant que celui de modèles des grandes marques industrielles vendus au même prix. Le châssis trop rigide, le manque de bandages d'adhérence, les boudins trop fins, obligent pratiquement qu'à une utilisation en alignement. À ce propos, la présence de boudins à l'échelle est également, à mon avis, un inconvénient de tout le matériel récent. Le moindre défaut





Dernière venue sur le réseau, pour représenter la traction actuelle, la Traxx E 186 A.C.M.E. est en tête d'une rame de wagons Roco, Mehano et A.C.M.E. chargés de conteneurs AliExpress.

► **YB: Beaucoup de travail sur le réseau, mais aussi sur le matériel roulant, donc...**

GM: Avec de la patience, on arrive à aplanir tous ces petits problèmes et à associer des composants divers pour former de beaux convois. Un reproche que je ferais peut-être aux fabricants actuels : ce sont les doublons figurant dans leurs productions respectives, tant dans le matériel moteur que dans le matériel remorqué. Les catalogues nous proposent des CC 6500, des BB 7200, 15000, 22200, etc. Mais beaucoup de modèles restent ignorés. Je pense aux 240 P, 230 D Nord, 141 C Ouest, 050 TQ, 151 TQ, 242 TA et bien d'autres, comme les anciennes locomotives de la ligne de la Maurienne. Ces dernières années, nous avons eu droit à de nombreuses versions de fourgons, mais jamais à un fourgon type Est pour remplacer celui de Jouef ou Hornby-AcHo produit dans les années 1960!

YB: J'imagine que le parc va continuer de s'enrichir, pour suivre la réalité.

GM: Sur nos voies ferrées, les rames tractées sont de moins en moins nombreuses, c'est

là encore une nouvelle évolution... Je ne suis pas encore un grand admirateur de tous ces trains automoteurs modernes qui se ressemblent étrangement, mais il faut vivre aussi avec son temps. Donc, le trafic sur Jolival continue lui aussi d'évoluer avec un TGV Duplex, et dans les prochaines années, le Père Noël, dans sa grande bonté m'apportera sans doute, un AGC ou un Coradia Liner. ■



PAGES DE DROITE :

1 - Cette Euro 4000 aux couleurs de VFLI, produite par SudExpress remorque des wagons trémies Jouef.

2 - Emblématique du trafic fret d'aujourd'hui, la très moderne Euro 6000 SudExpress parcourt la boucle du niveau supérieur.

3 - Belle composition Sud-Ouest du début des années soixante-dix : CC 6500 et voitures Grand Confort Jouef.

4 - Pour le plus grand plaisir des amateurs de trains des années 80 : le TGV Paris-Sud-Est Jouef.

Le TGV Duplex est un modèle Jouef.

