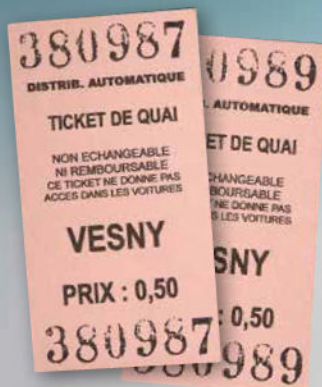




Des tickets de quai numérotés. Un souvenir réservé aux visiteurs de marque du réseau.



Franchissant la porte d'entrée du local consacré au réseau, on découvre la gare de Vesny, inscrite dans un large S et son dépôt de locomotives richement garni.

VESNY, LE RÉSEAU D'UNE VIE

Un réseau H0 en constante évolution

Le modélisme ferroviaire est une activité sans fin. Que l'on construise de multiples réseaux ou, comme François Perraud, que l'on s'attache à peaufiner son œuvre sur plus de cinquante ans. Son expérience est stimulante, il nous raconte.

Texte et photos : François Perraud



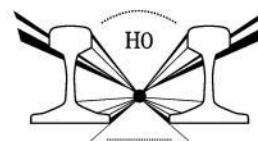
Le Château du Gavoir, un découpage en papier vendu dans les années 90, est implanté au sommet d'une colline qui domine la partie campagne du réseau.

La tradition familiale raconte que tout petit je m'intéressais déjà aux trains de la gare de Paris-Saint-Lazare. Mon premier réseau fixe, en O, était un tour de pièce construit vers mes vingt ans chez mes parents, pour faire circuler mes trains JEP et Hornby, puis un peu de Lima. J'y ai expérimenté les automatismes à relais, la construction d'un vrai T.C.O. et la fabrication d'un pont tournant avec sélection des voies par cadran téléphonique. Après notre mariage, dans notre maison en location, j'ai entrepris en 1977 un réseau Ho. À cette époque et depuis plusieurs années, j'étais abonné à *Railway Modeller* et chaque mois, j'admirais des réseaux au décor magnifique, que l'on n'appelait pas encore modélisme d'atmosphère. Dans *Loco-Revue*, des articles de Pierre Chenevez présentaient et expliquaient de multiples solutions pour l'automatisation des réseaux à base de relais téléphoniques et un soupçon d'électronique. Il « suffisait » d'essayer de regrouper l'artistique et la technique ! La double voie bouclée sera donc un « os de chien » avec, en gare, des quais adaptés aux trains de sept voitures, à l'époque de la fin de la vapeur. Les courbes serrées seront cachées en tunnel.

L'infrastructure : classique et efficace

La menuiserie est constituée d'un ensemble de six tables solides tenant dans un carré de 2,95 m de côté afin de pouvoir déménager la partie décorée du réseau dans une pièce standard de 3 x 3 m. Deux autres tables non

décorées permettent le stockage de huit rames, avec une boucle de retournement (entrée et sortie en marche avant). En 1985, changement de domicile et réimplantation dans deux pièces communicantes en sous-sol, avec percement de tunnels dans le mur de séparation et ajout de deux tables. Au départ, toute la voie est de la Jouef courbable, une liberté par rapport aux coupons de voie rigides du réseau en O, avec des aiguilles de rayon 671 mm pour les parties visibles. Avec les rails peints et un dévers dans les courbes l'aspect reste satisfaisant. Les rampes de 2,5 % sont constituées de contreplaqué de 5 mm, soutenu par des tiges filetées. Les voies principales sont au niveau 100 à 110 cm du sol, et les principaux garages au niveau 70 avec jonction par une rampe hélicoïdale. Le rayon de 385 mm, pour les parties en tunnel et notamment les extrémités du tracé, ne posait aucun problème pour les matériels roulants de l'époque. Les matériels actuels, plus exigeants avec des boudins fins, doivent parfois être adaptés (lestage des bissels, et creusement de la face cachée des cylindres pour leur débattement, ...) Quelques adaptations de la voie ont été faites progressivement avec, par exemple, l'adoption ponctuelle de contre-rails (voir LR n° 941, p 98). Préférant disposer de convois constitués, il a été nécessaire de compléter les voies non décorées. Un garage pour dix autorails, équipé d'aiguilles Peco permettant d'alimenter simplement une seule voie à la fois et une « coulisse coulissante » pour sept rames de 1,80 m de longueur, mais nécessite quelques contorsions pour piloter les entrées et sorties qui ont été ajoutés. ▶

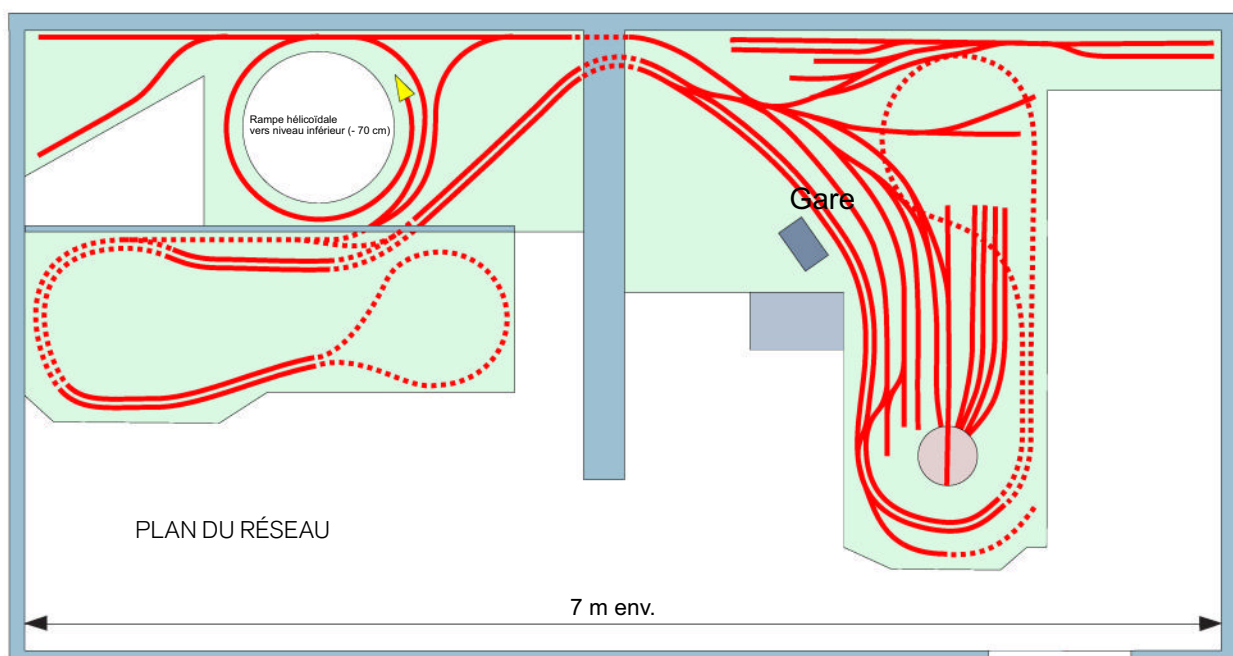


LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: HO (1/87)
- Thème: région Ouest, double voie bouclée avec BAL à trois feux.
- Localisation: en sous-sol de 25 m² en deux pièces.
- Époque: fin de la vapeur. (1960-1970)
- Voie: Jouef et Fleischmann. (code 100)
- Voies principales: 30 mètres en 9 cantons
- Voies de service, dépôt, garages: environ 100 mètres.
- Aiguilles: Jouef et Peco.
- Décor: gare de passage, cour marchandises, dépôt et campagne normande.
- Bâtiments: du commerce (modifiés) et de construction personnelle.
- Niveau supérieur: 10 m² décorés, niveau inférieur: garage pour 30 rames.
- Commandes: pupitre principal comprenant la logique à relais, les réglages de vitesse et le TCO.
- Alimentation analogique en courant haché avec réglage individuel pour quatre convois sur neuf cantons.



La remise État à quatre voies du dépôt est de construction personnelle, selon l'enseignement de Xavier Jacquet.







Une paire de 141 R franchit le grand viaduc, après avoir traversé le tunnel percé dans le mur de séparation des deux pièces du réseau.

► Le décor normand

Dans la première pièce se trouvent la gare, le départ des deux voies uniques, la ville et le dépôt. On y voit des bâtiments du commerce (immeubles modulaires Jouef). La lampisterie, le poste d'aiguillage, le B.V. État sont de Railway, et j'ai complété de constructions personnelles: l'usine à toiture en shed ou la remise à quatre voies selon les enseignements de Xavier Jacquet. Le fond de décor est de Fallar, seul disponible à l'époque et impossible à changer maintenant. La deuxième pièce représente la campagne normande, avec des coteaux crayeux et des champs. Un viaduc à quatre arches en contreplaqué franchit une rivière, le relief est en grillage à lapins recouvert de bandes plâtrées et de flocage.

La signalisation et les automatismes

La voie principale est découpée en neuf cantons, avec bloc lumineux à trois feux. Le système permet de faire circuler simultanément quatre trains, avec démarrage et ralentissement progressifs. L'alimentation de

chaque convoi est connectée successivement et automatiquement à chaque canton. C'est le Cab Control des Américains. Le signal placé devant chacun des trains s'affiche sur le pupitre de commande permettant une conduite manuelle en respectant la signalisation. L'essentiel des automatismes est regroupé dans un rack sur roulettes comportant les sources de traction, les relais téléphoniques et le T.C.O. Le raccordement au réseau nécessite environ 240 fils. La circulation sur les voies de service, le dépôt et les deux V.U. est en commande manuelle. Un automate choisit une voie libre dans le garage principal des rames, lorsqu'un train y est envoyé. Des circulations simultanées de locomotives DCC sonores et analogiques sont possibles, même si des messages numériques du DCC se perdent parfois dans les diodes, contacts relais et faisceaux de fils. On est très loin de la paire de fils torsadés recommandée. Enfin, depuis plusieurs années, le réseau – consommation environ 100 W – est alimenté en autonomie par un panneau solaire placé dans le jardin avec batterie de stockage et onduleur. ►



La A1A A1A 68005 Roco tire des voitures saucisson Loco-Diffusion autrefois produites en kit, précédées d'un fourgon OCER 30 REE.



La rame ETG, typique de Paris - Cherbourg à une époque, est une construction personnelle.



La gare est partiellement inspirée de la gare de Vernon, en légère courbe, où une voie de raccordement traverse à niveau le quai n°2 sur la ligne Paris – Le Havre. Vesny dispose d'un dépôt important, contrairement à Vernon.

► **Un matériel roulant travaillé**

Acquis tout au long de presque 50 ans, le matériel moteur comprend majoritairement des vapeurs et autorails, plus quelques diesels bleus, plutôt région Ouest, mais sans exclusive. Certains matériels sont modifiés : la 140 C Jouef a reçu un tender cabine, un ETG est obtenu sur base triple Jouef et cabines de RTG. D'autres sont issus de kits : l'ADX2 est un Loco-Diffusion, le C60002 de l'Obsidienne, la BB 60041 Apocopa... La 4-230 G avec cabine de désherbage est née sur base Keyser remotorisée Escap. La 3-141 TC est dotée d'un mécanisme de 140 C Liliput modifié, coiffé d'une caisse que j'ai dessinée puis photographiée. Cette machine ne fait pas concurrence à celle d'AMF 87, et elle peut circuler sur mes rayons serrés. Pour le matériel remorqué, j'ai notamment construit une rame de voitures ETAT à deux niveaux en carte plastique et moulages résine pour les toitures. Le mécanicien, présent en réversibilité dans la cabine de la voiture pilote, en disparaît lors de la marche loco en tête! ►

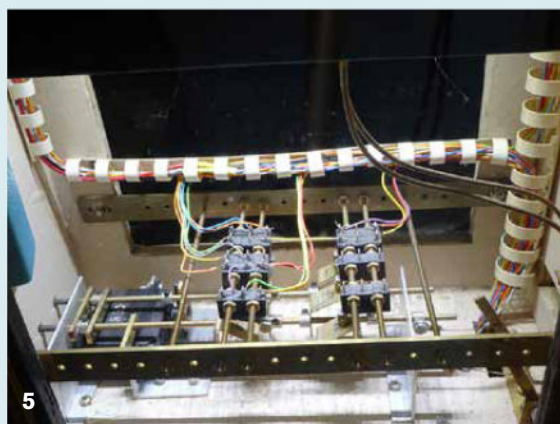


Il faut deux 140 C Liliput pour tirer la longue rame d'EF 30 chargés de charbon, destinés en réalité à alimenter une centrale thermique.

La 4-230 G 353 sur base Keyser, avec moteur Escap et cabine de désherbage sur le tablier, prend de l'eau en gare.



Le réseau s'étend sur deux pièces. Dans celle de gauche, la campagne.



1 Garage autorails en coulisse : derrière chaque numéro de voie situé sur le portique, une LED éclaire une cellule située entre les rails pour détecter l'arrivée ou la présence d'un autorail.

2 Accès à la coulisse coulissante, avec deux enrouleurs Jouef « au cas où ».

3 Les sept voies de 1,80 m de longueur de la coulisse coulissante sont placées 40 cm sous le réseau ; un ruban à LED les éclaire.

4 Le poste mécanique à leviers de la bifurcation de La Martuelle vers la V.U.2 est fonctionnel ; il mesure 22 cm de hauteur et les voyants sont éclairés.

5 Les enclenchements du poste de la V.U.2 : à gauche, le servomoteur d'autorisation donné à partir du pupitre principal, les barres reliées aux leviers avec leurs taquets et les contacteurs pour les feux des signaux mécaniques.

6 Une chaise avec des pieds très raccourcis apporte un réel confort pour le câblage sous le réseau.



Devant la gare de Vesny, le TCO ergonomique et bien étudié contribue énormément au confort donc au plaisir d'exploiter le réseau.

► Une exploitation réaliste

Pour des séquences d'exploitation à présenter aux « visiteurs » à qui je remets un ticket de quai Vesny, j'utilise la zone de gare pour y assurer des dépassements de convois marchandises et correspondances avec les deux V.U., le reste du réseau servant de coulisserie pour stocker les trains en attente de circulation. La mise au point étant assez laborieuse, et comme je ne transporte pas les trains à la main, je me fixe comme règle que la position des trains soit la même en début et fin de séquence, ce qui permet de réaliser facilement un nouvel essai.

Toujours des projets

Certains ont construit de multiples réseaux ; Vesny est le réseau d'une vie, mais j'ai toujours des projets que j'espère mener à bien : création d'un deuxième raccordement de la V.U.2 avec la voie principale pour créer un évitement et varier l'ordre des circulations, aménager le coin en pente à gauche du pupitre, replanter les parties en herbe floquées avec de la paille teintée, principal matériau disponible au début des années 80, les champs étant devenus de couleur fade, malgré l'absence de soleil. Et bien d'autres idées dont un fond photo sur le côté du dépôt, ou une petite gare terminus à voies normale et métrique... ■



- 1 Place de la gare. Borne Michelin SAI, BV Railway, car immatriculé dans le Calvados et, au fond, la statue en bronze d'André Chapelon.
- 2 Face à la gare, l'usine Pero S.A., les immeubles modulaires Jouef.
- 3 Les cars attendent l'arrivée du train et de l'autorail.