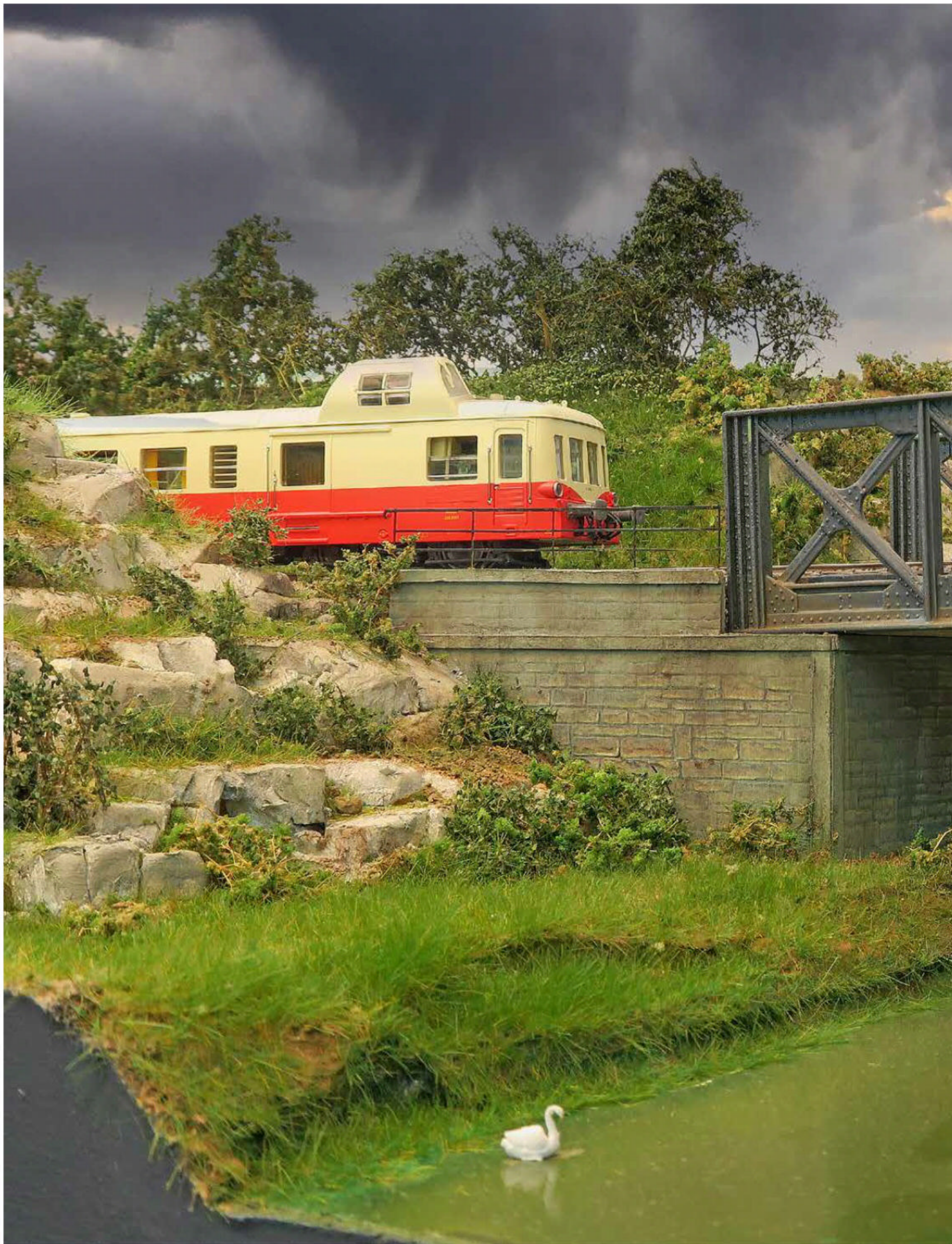




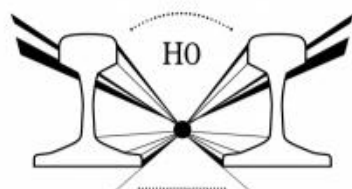
LE PONT SUR UNE
RIVIÈRE EST UN
THÈME CLASSIQUE.
ICI, C'EST UN MODÈLE
TRÈS ÉCONOMIQUE
PRODUIT PAR ROCO.

Petit terminus français

MARCIGNY

On peut être rédacteur en chef, aimer plus que tout découvrir et promouvoir les créations des modélistes, et rester attaché à la pratique du modélisme. Yann Baude vous invite à découvrir Marcigny, réalisé sans aucune technologie complexe ou produits rares.

Texte et illustrations : Yann Baude



Marcigny est une petite commune rurale du Sud-Est de la France, entre Bourgogne et Franche-Comté. La ligne construite par l'ancienne Compagnie de l'Est dans les années 1880 a été amputée d'une partie jugée peu rentable avant la Première Guerre mondiale, la gare devenant de fait un terminus. Dans les années soixante, la desserte est confiée à la CFTA (Société générale de chemins de fer et de transports automobiles), qui maintient en vie le modeste établissement, pour la plus grande satisfaction des voyageurs très attachés au chemin de fer. Bon, si vous cherchez Marcigny sur une carte, vous allez bien en trouver un en Côte-d'Or, un autre en Saône-et-Loire, mais le bourg de Marcigny dont il est question ici a sans doute été oublié des géographes, ou bien, je dois vous l'avouer, n'a peut-être jamais existé.

Un exercice de « réagination »

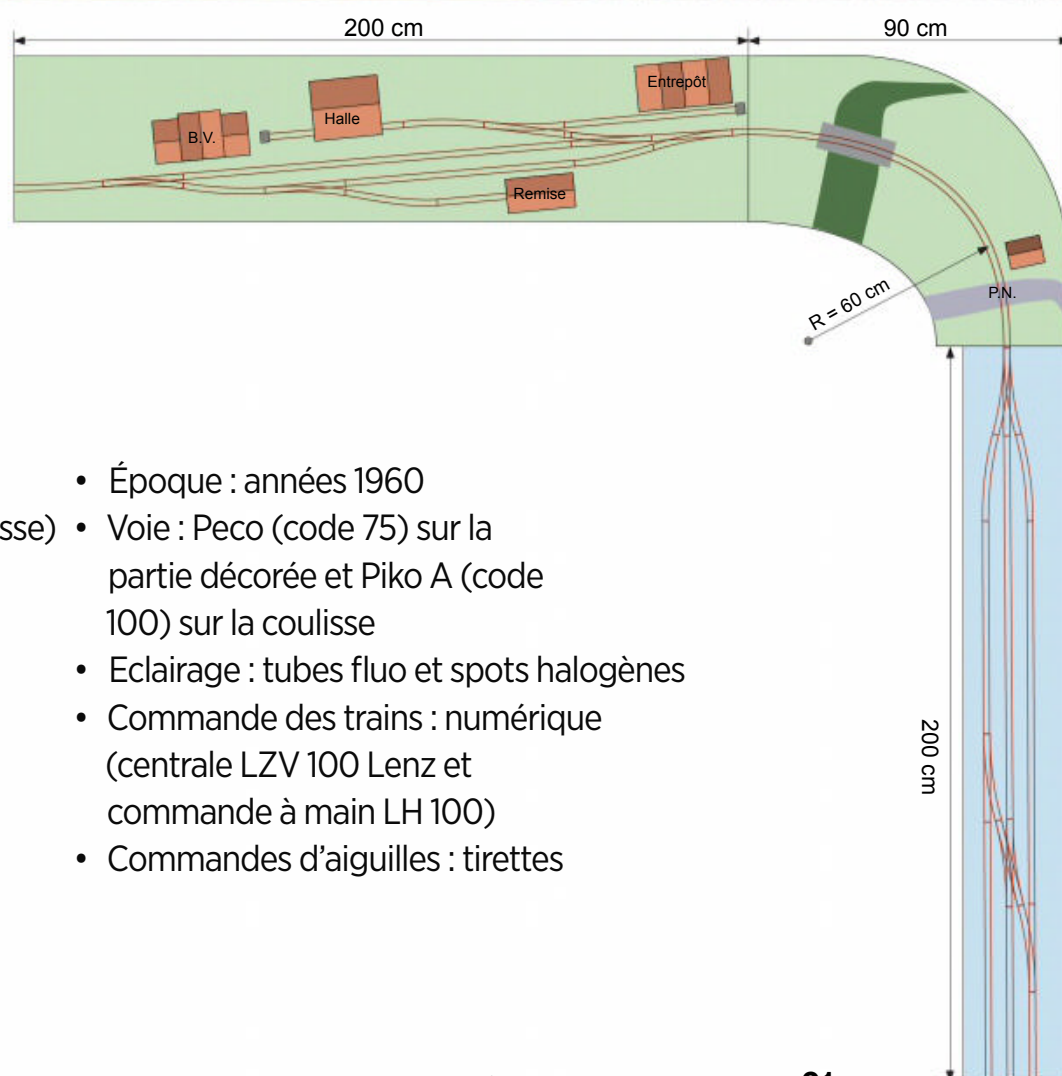
Lors d'une conversation récente, considérant les maquettes publiées dans nos magazines et leurs sources d'inspiration, Alexis Avril, le rédacteur en chef de nos hors-série, avait lancé l'idée du modélisme « réaginaire » désignant avec malice ces créations de sites imaginaires, traités tout de même avec le plus grand souci de réalisme. Réalisme imaginaire, le terme réaginaire s'impose pour les qualifier. C'est dans cet esprit que j'ai souhaité créer Marcigny, et j'espère que vous trouverez mon tableau plausible. Je me suis efforcé de conférer à l'ensemble une certaine homogénéité, et le style PLM de la remise comme de la maison du passage à niveau ne jure pas vraiment avec les origines Est du bâtiment des voyageurs et de la halle. L'envie de cette petite gare remonte à quelques années, née de la simple idée de mettre en scène la 140 C Liliput que j'aime beaucoup, et son compagnon, le Picasso Mistral. Au départ, seul le plateau de la gare est prévu, de 200 par 45 cm, en étagère le long d'un mur de mon atelier. Je pose alors une voie, deux aiguilles pour créer

un évitement et permettre une remise en tête de la machine, et ajoute une troisième aiguille qui dessert une halle à marchandises. Les ambitions sont modestes, la voie d'évitement permet l'accueil d'une machine à vapeur de petite taille comme la 140 C, et de huit ou neuf wagons à essieux. Une petite coulisse d'un côté, je peux commencer à desservir ce modeste établissement doté d'un seul quai le long de la voie principale. C'est simple, et suffisamment efficace pour que, le regard posé au bord du plateau, je me plonge dans l'atmosphère bucolique de cette petite gare dans les années soixante, peu avant la fermeture de cette grande et sympathique famille de lignes secondaires. Par la suite, il a été assez aisé d'ajouter un tiroir justifiant quelques manœuvres vers un entrepôt puis, encore plus tard, une nouvelle aiguille menant à une remise à machine. Je dois préciser qu'ayant beaucoup de mal à prévoir la totalité de l'exploitation et l'ensemble des points de vue possibles avant de démarrer la construction d'un réseau, je me réserve toujours la possibilité d'apporter des modifications au plan de voie, mais aussi au relief au fil des mois ou des années.



↑ L'autorail Picasso, un modèle Mistral, assure l'essentiel du trafic voyageurs. Le bâtiment des voyageurs, une construction intégrale en carton et papier épais.





LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : H0 (1/87)
- Dimensions : 290 x 80 cm (hors coulisse)
- Principe d'exploitation : point à point (coulisse à terminus)
- Plan général : L en étagère
- Infrastructure : structure en tasseaux et contreplaqué fin
- Hauteur du plan de voie/sol : 150 cm
- Thème : petite gare terminus sur voie unique
- Époque : années 1960
- Voie : Peco (code 75) sur la partie décorée et Piko A (code 100) sur la coulisse
- Eclairage : tubes fluo et spots halogènes
- Commande des trains : numérique (centrale LZV 100 Lenz et commande à main LH 100)
- Commandes d'aiguilles : tirettes





↑
Un train de marchandises est arrivé en gare, 140C en tête. Elle y manoeuvrera pour récupérer ou laisser quelques wagons devant la halle et au pied de l'entrepôt.

↖
Le Picasso stationne au droit de la halle issue d'un kit Architecture & Passion, tout comme les bordures du quai.

←
L'entrepôt est constitué d'une structure en carton épais, recouverte de textures Redutex.

Des techniques classiques

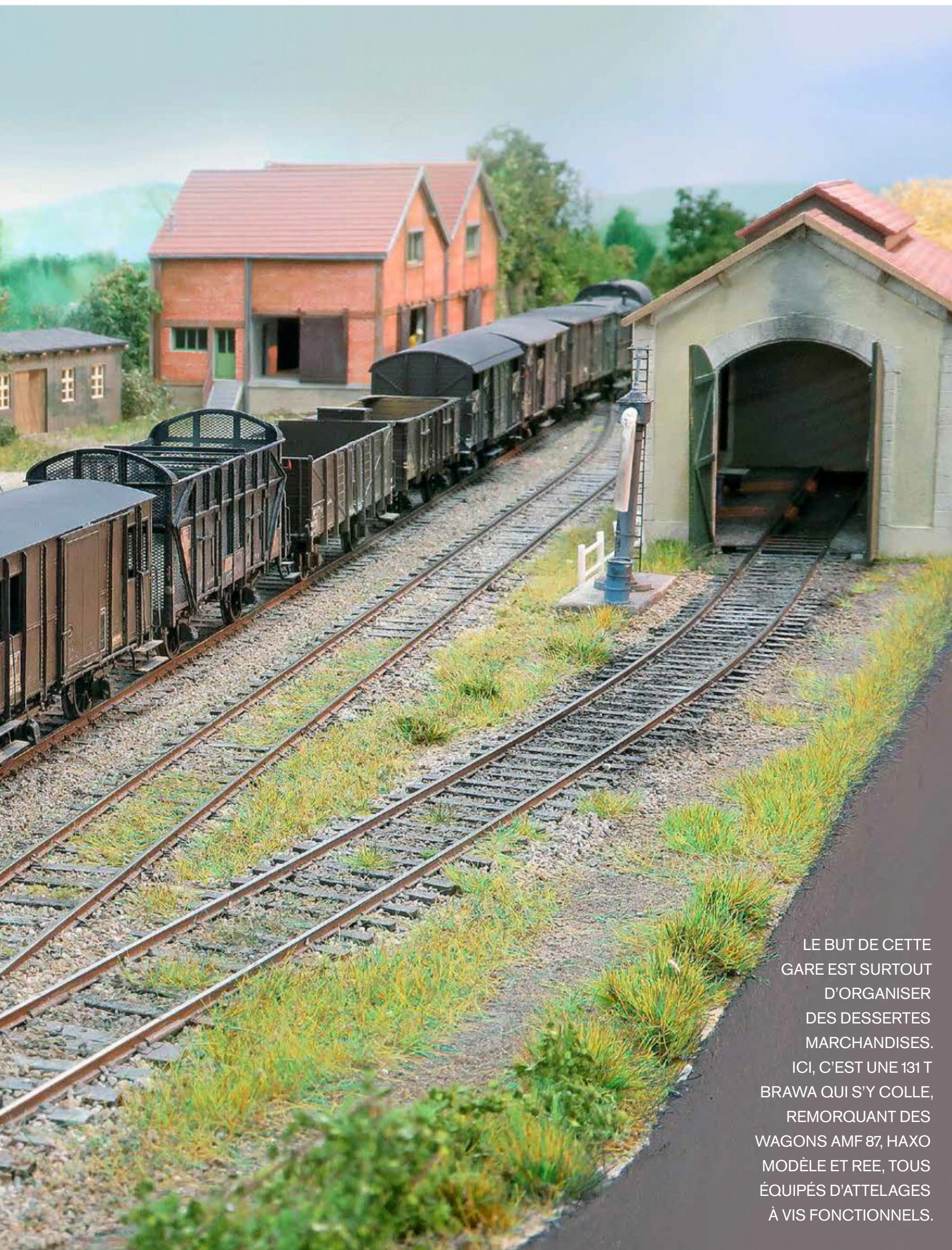
Le lecteur habitué à nos articles ne va pas découvrir ici de produits inconnus ou de techniques inédites. D'autres auteurs sont bien plus qualifiés que moi pour cela et je préfère leur laisser la parole. Modestement, je confirmerai sans doute le bien-fondé des choix de nombre de mes amis modélistes. Une gare de cette taille mériterait certes une voie hyperdétaillée, pourquoi pas au code 55 sur de vraies traverses en bois ; mais dans un souci de rapidité d'exécution, j'ai opté pour celle de Peco au code 75. Point de moteurs, ni de TCO, pas plus que de commande numérique des aiguilles : de simples tirettes font l'affaire. Une tige en laiton coiffée d'un bouton de tiroir en bois, actionne un commutateur connecté à la pointe de cœur commutable, tandis qu'une corde à piano solidarisée à la tige de laiton par un domino, actionne la traverse mobile de l'aiguille. Pour le ballast, j'ai mélangé des grains Woodland Scenics destinés au N à d'excellents produits Minitex. Les herbes folles sont appliquées à l'outil électrostatique Peco. Les bâtiments, qu'ils

soient de construction intégrale ou issus du catalogue Architecture & Passion, sont tous repeints à la gouache et patinés par un lavis d'aquarelle très diluée.

La section de pleine ligne

L'exploitation de la simple gare s'est tout de même assez vite révélée un peu frustrante, empêchant le plaisir simple de contempler un train traversant une portion de paysage. J'ai donc ajouté une section de pleine ligne, en courbe de faible rayon, environ 60 cm, qui est venue s'intercaler entre la gare et la coulisse. Sur cette partie du réseau, deux sujets incontournables : le pont métallique et le passage à niveau. Sur un cadre léger constitué d'un assemblage de tasseaux, j'ai façonné le relief obtenu par superposition de plaques de polystyrène extrudé, recouvert d'une fine couche d'enduit. La surface de la rivière aux eaux bien calmes est simplement figurée par un aplat vert olive appliqué à la bombe, recouvert de plusieurs couches de vernis brillant. Il existe des techniques assurant un bien meilleur réalisme mais que





LE BUT DE CETTE
GARE EST SURTOUT
D'ORGANISER
DES DESSERTES
MARCHANDISES.
ICI, C'EST UNE 131 T
BRAWA QUI S'Y COLLE,
REMORQUANT DES
WAGONS AMF 87, HAXO
MODÈLE ET REE, TOUS
ÉQUIPÉS D'ATTELAGES
À VIS FONCTIONNELS.



Devant la remise de style PLM construite intégralement, une Mallet (Roco) attend de prendre son service. Une évocation du chemin de fer secondaire Avricourt - Blâmont - Cirey.

voulez-vous, je suis impatient, et cette rivière a pris forme en quelques minutes seulement.

Commande numérique

Sans chercher à exploiter toutes les possibilités de la commande numérique en termes d'automatismes et de sécurisation des circulations, le choix de celle-ci se révèle déjà extrêmement plaisant. Grâce au boîtier de commande tenu à la main, lié à sa base par un simple fil, je peux suivre pas à pas l'entrée d'une machine en gare, la sonorisation des engins convoqués ici étant de plus particulièrement séduisante. Comme vous le savez sans doute déjà, le choix du numérique n'implique pas d'isoler certaines sections de voie et autorise le plaisir d'assister à l'entrée en gare d'une machine à vapeur au son de ses coups d'échappement, tandis que ronronne le moteur diesel de l'autorail stationné sur la voie parallèle. Je peux dire que même avec ses cinq aiguilles seulement, une petite gare comme Marcigny me permet déjà de formidables moments. Après quelques années d'exploitation en terminus, je l'imagine toutefois déjà raccordée à un projet de plus vaste ampleur... ■

UNE COULISSE PRÉCISÉMENT CONÇUE

On n'y pense pas toujours d'emblée, mais une coulisse conçue sans un minimum de réflexion peut se révéler casse-pieds à l'usage. Utilisant du matériel de voie Piko A, j'ai posé trois voies parallèles, accessibles d'entrée par une aiguille triple : deux voies de garage à la longueur adaptée aux plus longues rames, et une voie de circulation, à l'avant. A l'extrémité, des tiroirs permettent de dégager l'engin moteur de la rame pour lui permettre d'aller se remettre en tête du train. Ces tiroirs servent aussi au garage de l'autorail ou au stationnement de quelques wagons.





LA COURTE SECTION
DE PLEINE LIGNE, EN
COURBE, CROISE UNE
PETITE ROUTE PAR UN
PASSAGE À NIVEAU
DOTÉ DE BARRIÈRES
À CROISILLONS.