

Sud-Est, années 75 à 80

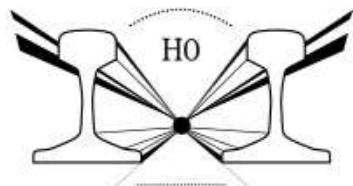
LES GRANDS TRAINS ET LES AUTRES

« Encore du Sud-Est ? » vont déplorer certains lecteurs. Oui, encore, mais les trains de Jean-Luc Bobier, et qu'il a souhaité remettre en scène, exercent un attrait quasiment universel, n'est-ce pas ? Et en plus, sa manière de concevoir le modélisme ferroviaire est plus que stimulante !

*Texte: Jean-Luc-Bobier et Yann Baude
Photos: Jean-Luc Bobier*



Le Rapide 229, le fameux Jean-Jacques Rousseau reliant Paris à Genève avant l'arrivée du TGV, dévale la rampe de Blaisy-Bas vers Dijon, CC 6563 (modèle TAB) en tête.



Yann Baude : Bonjour Jean-Luc. Après la présentation technique de ton réseau, dans *Loco-Revue 875*, il y a plus de deux ans, tu nous as adressé de nouvelles images des trains sur ton réseau. On s'y croirait, le train crève l'écran. Peux-tu nous en dire plus sur le souvenir que tu en as, et expliquer les germes de cette envie de les reproduire?

Jean-Luc Bobier : Dans les années soixante-dix, le chemin de fer classique en France était en plein essor. Je me suis enthousiasmé devant les performances et les progrès relatés dans la revue *Chemins de Fer* au fil des années. La grande époque des CC 6500 et des TEE! Et en plus, je pouvais la vivre en direct. Je n'étais pas cheminot, mais mon activité professionnelle me conduisait à faire de nombreux déplacements entre Paris et diverses capitales régionales. Mon entreprise me finançait même une carte demi-tarif SNCF optimisant par là le coût de ces déplacements.

C'est comme cela que j'ai connu et pratiqué de nombreux grands trains du réseau Sud-Est, celui que je fréquentais le plus. Bien souvent, c'était à l'aller: départ vers Lyon ou autre avec un rapide du soir genre 5009 (17 h 00) ou TEE 17 Le Rhodanien (17 h 37), 187 Rhône-Alpes (18 h 16) coucher à l'hôtel en province, réunion le lendemain et retour au TEE 10 Le Mistral. Avec Le Mistral, dîner à bord de la voiture-restaurant, tout un cérémonial.

YB : Et le modélisme, comment s'est-il imposé? Ton projet de réseau, dans tout cela?

JLB : Je n'avais pas encore la place pour en construire un, mais j'y pensais sérieusement car comme beaucoup de modélistes sans doute j'ai eu envie de reproduire au 1/87 ce que je côtoyais en réalité. Déjà, je lorgnais dans le train le coin qui conviendrait le plus à une reproduction, entre Paris et Dijon. C'est comme cela que j'ai fini par choisir deux sites: la gare des Laumes-Alésia, et le viaduc de la ►►

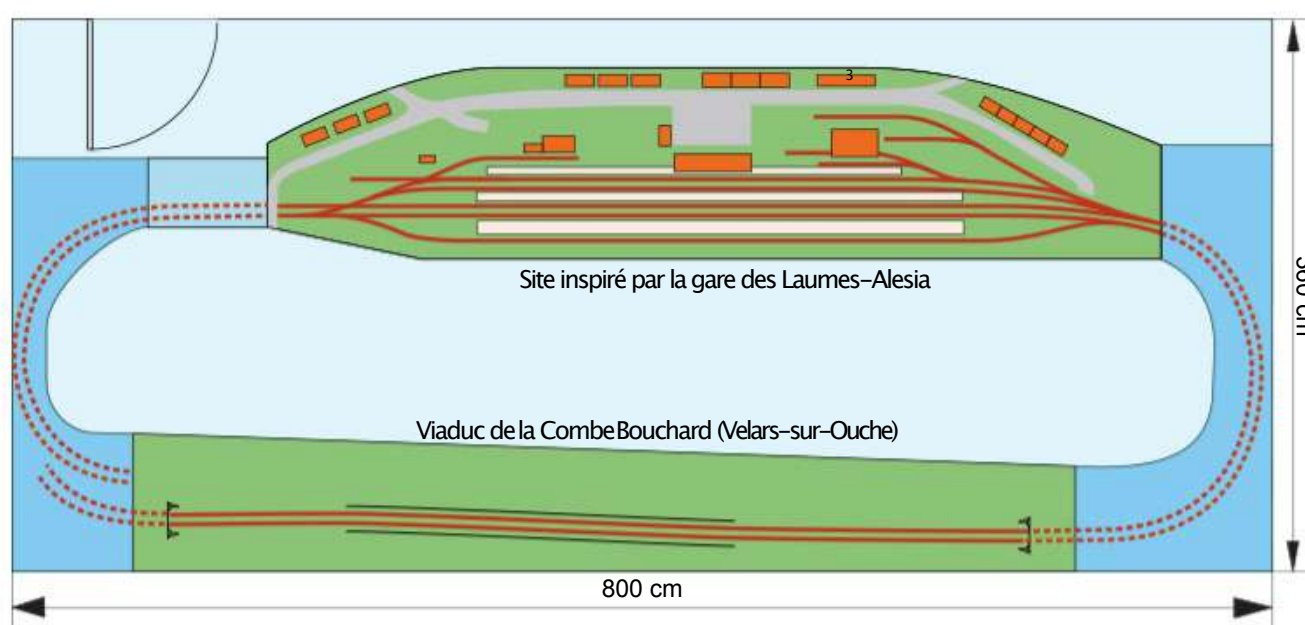




Jean-Luc est un est modéliste épanoui : il a patiemment composé les trains qu'il aime, en parallèle à la construction de son réseau destiné à les présenter.

LE RESEAU EN BREF

- Échelle: H0 (1/87)
- Type: section de la ligne Paris - Dijon
- Thème: reproduction du viaduc de la Combe Bouchard, à Velars-sur-Ouche (21)
- Dimensions de la partie viaduc: 800 x 80 cm
- Hauteur du plan de voie: 122 cm
- Voie: Peco code 100
- Époque: années 1975-80 (époque IV)
- Commande des trains: analogique
- Attelages: boucles



LE VIADUC, POINT DE MIRE DU RESEAU

Le TEE 10 Le Mistral file vers Paris. Derrière la CC 6560 L.S.Models, des voitures TEE 69 du même fabricant.

Pour admirer ses trains, Jean-Luc a tenu à reproduire avec une grande exactitude l'ensemble du site de la Combe Bouchard, à Velars-sur-Ouche. Mais les trains qui le traversent ne viennent pas de nulle part. Comme nous l'avions découvert en juin 2020 (*Loco-Revue* 875), le modéliste a établi un faisceau de stockage comprenant 22 voies, situé sous sa gare, librement inspirée de celle des Lames-Alesia, toujours sur la grande ligne Paris - Dijon, en Côte d'Or.



Le Rapide 213, dénommé Palatino, reliait de nuit Paris à Rome.



Le TEE 17 Le Rhodanien, mis en service de 1971 à 1978 entre Paris et Marseille-Saint-Charles, est ici tiré par la CC 6565 de marque TAB

►► Combe Bouchard à Velars-sur-Ouche. Et puis, il me fallait le matériel HO pour reproduire tous ces trains. Dans l'attente, je commençais donc à acquérir et stocker les matériels nécessaires en quantité. Il n'y avait pas, alors, encore beaucoup de choix en dehors des artisans comme Gérard-TAB et Mougel. J'avais fait l'acquisition de voitures suisses Liliput que je suis allé chercher à la Maison des Trains, magasin disparu, autrefois établi Passage du Havre, à Paris. Heureusement, par la suite, Roco, Lima nous ont pourvus de certains modèles.

YB: Le projet a fini par prendre forme...

JLB: Dans la maison acquise au cours des années 80, je construis un premier réseau que je dote des matériels nécessaires. Mais il m'en manque encore et je dois faire des

impasses. Et puis, j'ai des courbes trop serrées, les commandes électriques qui ne sont pas au top, pas de block automatique... C'est pourquoi je décide plus tard de tout repenser. Je souhaite un réseau au top de sa qualité, et des trains exacts dans leurs compositions. Il ne s'agit plus seulement d'évoquer mais de redonner la vie aux trains Sud-Est des années 70. J'ai donc démonté mon premier réseau fin 1990, pensé, préparé et réalisé le nouveau en plusieurs années, il faut bien le dire, pour l'achever il y a six ans seulement.

YB: Un projet très ambitieux qui a dû nécessiter une sorte de feuille de route? Comment as-tu mené cette démarche?

JLB: J'ai mené en parallèle la construction du réseau et la constitution de mes rames. Pour ces dernières, l'exigence a conduit à la

recherche documentaire et ensuite à aller chercher partout où c'est possible les matériels HO disponibles. Or, l'intérêt du modélisme c'est ce que cela ne s'arrête jamais. La floraison de matériels de plus en plus justes à laquelle on assiste permet d'améliorer au fur et à mesure la composition de mes trains. Chaque fois que j'introduis dans une rame une voiture approchante en fonction de la composition réelle, je guette ce qui sort et je finis par remplacer. Je perfectionne donc, avec le temps, la fidélité des trains que je reproduis.

Et quand c'est le cas, je refais des photos en situation pour bien restituer l'image du train. Pour moi, un train c'est comme un être vivant, il a une histoire, une raison d'être, on le reconnaît, il incarne la vie; car il transporte des gens, il relie des régions entre elles, des pays entre eux. Dans les années ►►

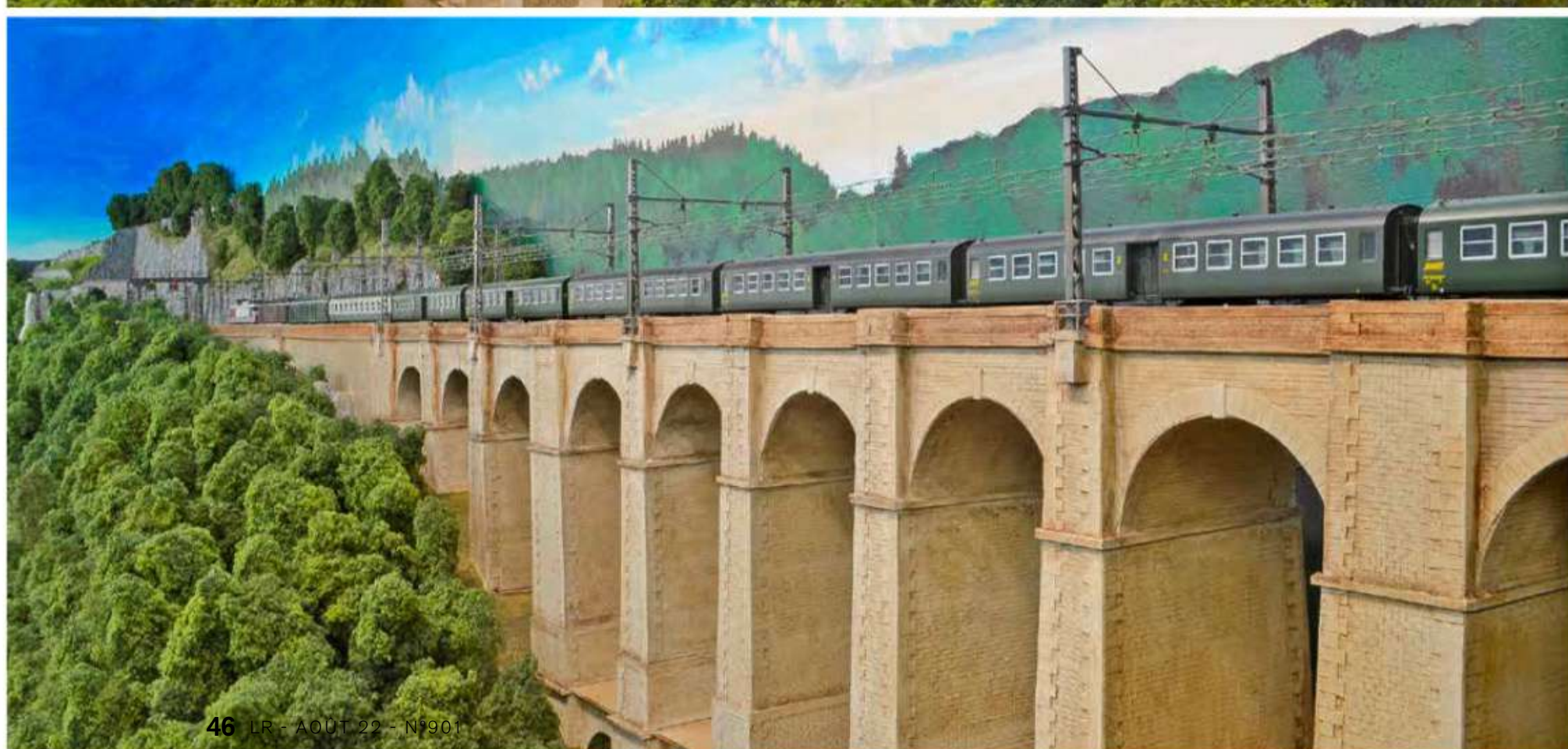


LE RAPIDE 5009
DESCEND VERS DIJON
DERRIÈRE LA CC 6570
TAB: L'UN DES GRANDS
TRAINS DE LA LIGNE
COMPOSÉ DE TRANCHES
VERS MARSEILLE ET
MONTPELLIER.

LES BB 8100
(MODÈLE ROCO),
SONT OMNIPRÉSENTES
SUR LES TRAINS DE
MARCHANDISES.









Désormais principalement consacrée aux trains de messagerie, la 2D2 9105 (modèle Roco) va franchir le viaduc.

↖ Avec la reproduction par REE de la B4D modernisée Sud-Est, Jean-Luc a enfin pu reproduire l'express 5070 (Dijon - Paris), ici tiré par la BB 9329 Roco.

↖ L'express 218 venait d'Italie, complété à Culoz d'une tranche venant de Genève et d'Evian, ici remorqué par une CC 7100 et composé de voitures DEV et UIC, avant sa conversion en Corail.

← L'express 5072, comme le 5070, partait en réalité de Dijon et était souvent tiré par une CC21000. Il était, quant à lui, complété à Laroche pour terminer son parcours vers Paris. Le détail de ce train fait l'objet d'un sujet du prochain numéro de *Ferrovissime*.



Découvrez le réseau en mouvement sur la chaîne Youtube Loco-Revue !

► 75-80, beaucoup de trains ont un nom de baptême qui leur confère un certain prestige. Evidemment, je pense aux TEE Mistral et Rhodanien, disparus. Hauts de gamme et incontournables. L'hommage qu'ils méritent doit leur être rendu. Mais il y a aussi les trains internationaux à l'intérieur desquels on trouve des voitures de couleurs différentes. L'orange C1 adopté par les chemins de fer suisses et italiens, entre autres, se voit dans deux de mes trains. Ce qui est intéressant aussi, c'est de bien retrouver les tranches de ces trains. C'est ainsi qu'on découvre que les deux, le Lutetia (Rapide 226) et le Jean-Jacques Rousseau (Rapide 229), ont des tranches purement françaises qui vont rompre l'unité de la livrée C1. L'express 218 est aussi intéressant car il est composé de pratiquement quatre tranches provenant d'Italie, de Suisse et de France. Tous ces gens qui proviennent de directions différentes se retrouvent à Culoz pour converger ensemble vers Paris. En dehors de cela, il y a bien évidemment tous les grands trains en livrée Corail, eux aussi caractéristiques de cette grande époque. Sans oublier, les express locaux comme le 5070 ou le 5072 (Dijon - Paris) sont encore dans le vert SNCF. La tradition j'aime aussi ! En regardant tous ces trains, je me replonge dans l'univers

de mes trente ans ; le temps s'est arrêté, en quelque sorte.

YB: Pour reproduire tes trains, tu pioches dans différents catalogues, tu explores les gammes des fabricants depuis bien longtemps...

JLB: En effet, j'ai toujours mes voitures Corail Mougel d'époque. Elles côtoient maintenant des matériels Piko, Roco, L.S.Models, REE, et tout se passe très bien. Ces derniers temps, REE nous a gâtés avec les fourgons nés au PLM et métallisés dans les années 50, et les A4D/B4d métallisées Sud-Est qui manquaient. J'ai des DEV AO Jouef, des voitures italiennes Rivarossi, tout cela dans le plus grand respect de la composition figurant dans la « bible », je veux dire le livret RA. Pour la traction, c'est pareil : les machines TAB coexistent avec les Roco, L.S.Models, et j'ai encore du Lima. REE nous a sorti la CC 7100 GRG que j'attendais. Il ne manque plus que la Z 7100 annoncée par R37. Sa place est prête sur le réseau !

YB: Grand merci pour le beau spectacle que tu nous promets. Il ne reste qu'à allumer la lumière et mettre en mouvement tout cela pour retrouver, en direct, les grandes années du train classique que tu as voulu reproduire. ■