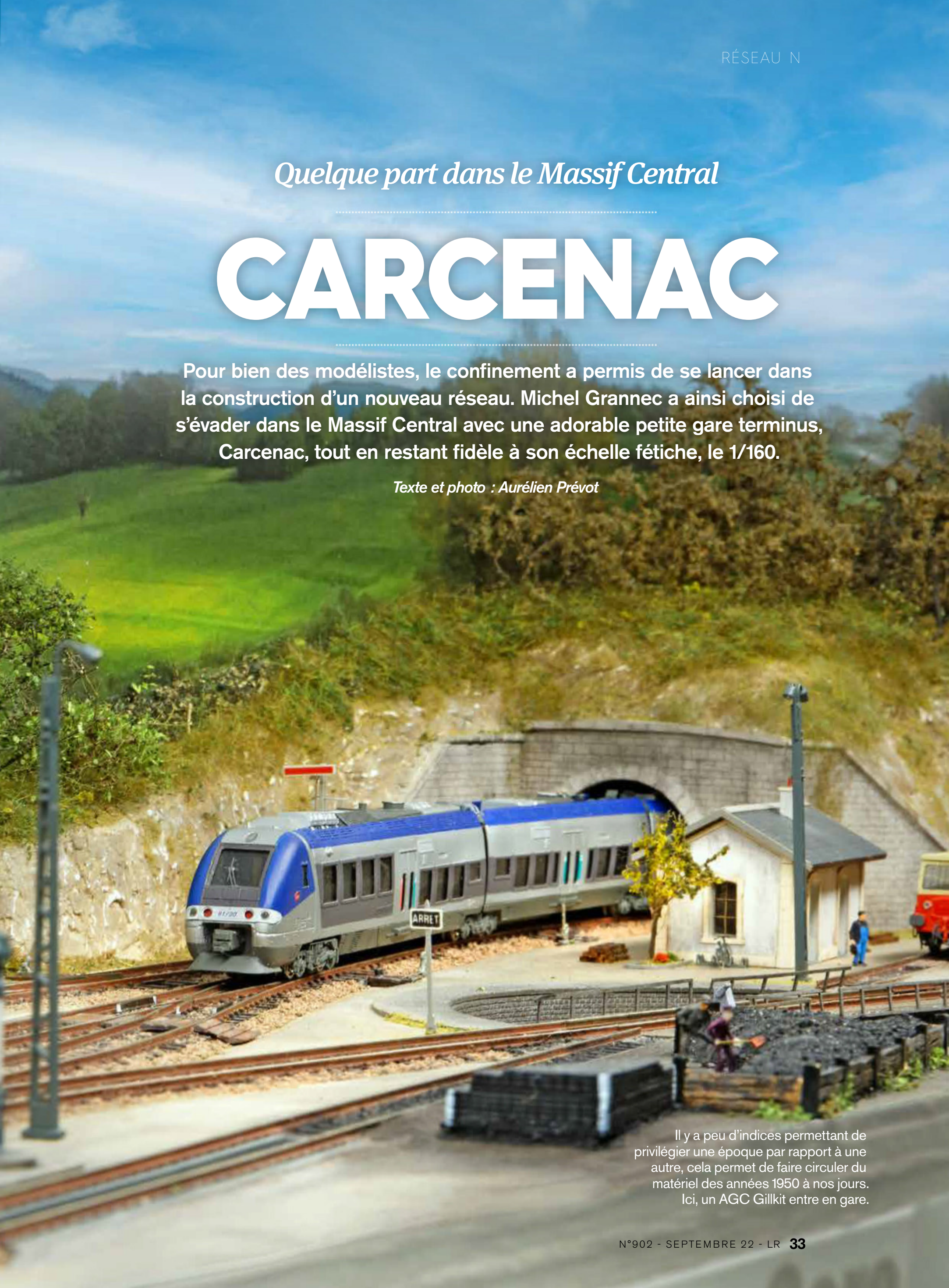


Quelque part dans le Massif Central

CARCENAC

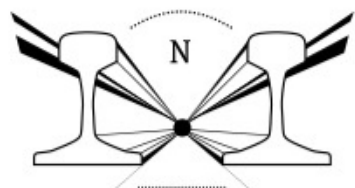
Pour bien des modélistes, le confinement a permis de se lancer dans la construction d'un nouveau réseau. Michel Grannec a ainsi choisi de s'évader dans le Massif Central avec une adorable petite gare terminus, Carcenac, tout en restant fidèle à son échelle fétiche, le 1/160.

Texte et photo : Aurélien Prévot



Il y a peu d'indices permettant de privilégier une époque par rapport à une autre, cela permet de faire circuler du matériel des années 1950 à nos jours. Ici, un AGC Gillkit entre en gare.

Vue générale du réseau. Sur une petite surface, Michel a parfaitement évoqué une petite gare terminus du Massif Central avec son annexe traction et sa cour de débord.



LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : N
- Type : Showcase
- Thème : La gare de Carcenac
- Dimensions : 120 x 25 cm (partie décorée)
- Hauteur du plan de roulement : 125 cm
- Voie : Voie Peco code 55
- Commande des aiguilles : tirettes
- Époque : de 1950 à nos jours
- Commande des trains : numérique (Trix)
- Coulisse : Plateau tournant

Aurélien Prévot : Bonjour Michel, et merci de partager avec nous votre nouveau réseau. Pourquoi cette nouvelle aventure ?

Michel Grannec : C'est très simple. Il y a deux ans, je suis tombé sous le charme du projet de réseau imaginé par Pierre Simonet et présenté dans LR 876 (juillet 2020) : Un terminus auvergnat. J'ai essayé de le réduire à l'échelle N, mais je n'y suis pas arrivé. Sur le coup, j'ai arrêté, mais l'idée continuait de trotter dans ma tête. J'ai donc modifié légèrement le plan pour qu'il soit à mon goût. La coulisse sous forme de pont secteur ne me plaisant guère, je l'ai remplacée par une coulisse tournante que je préfère largement.

AP : Carcenac, nous sommes dans le Massif Central ?

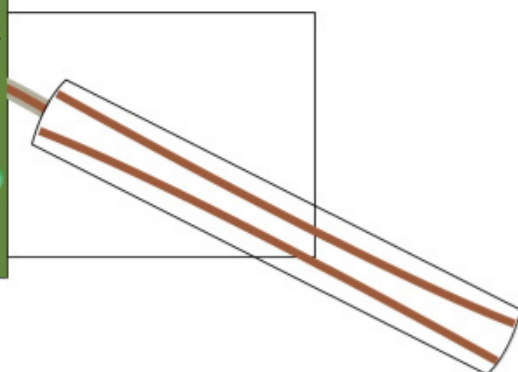
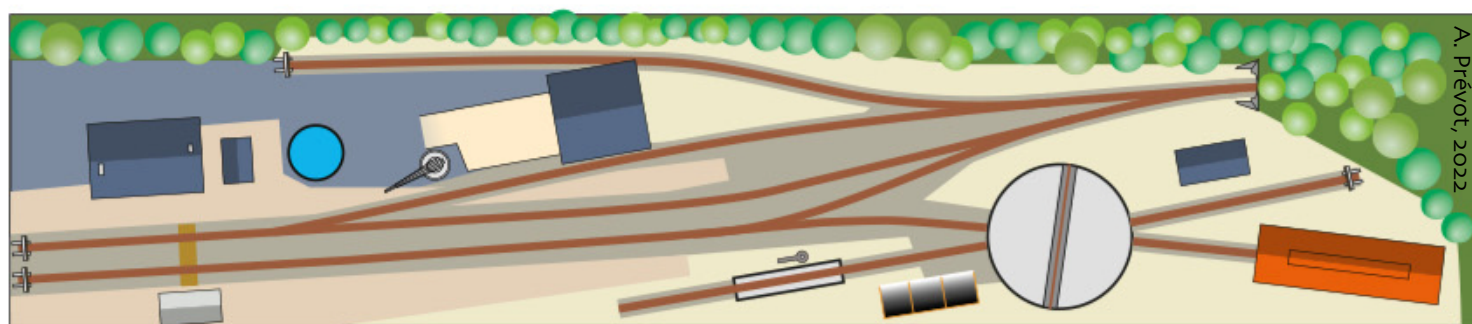
MG : Tout à fait. Je voulais une ambiance du Massif Central. Il me fallait donc un nom qui fleure bon l'Auvergne. Carcenac est venu tout naturellement. En effet, quand j'ai démarré chez Renault, j'ai dû apprendre à essayer les voitures. Or, ça ne s'étudie pas à l'école. C'est donc un des techniciens qui m'a formé. C'était son nom. Je ne l'ai jamais oublié et c'est donc un clin d'œil. En plus, il était auvergnat ! Alors, il existe bien une gare qui s'appelle Carcenac, mais c'est Carcenac-Peyralès, une commune de l'Aveyron...

AP : Dans quelles années sommes-nous ?

MG : Bonne question ! Le décor est très ferroviaire et il y a donc peu d'indices permettant de privilégier une époque par rapport à une autre. C'est voulu car cela me permet de faire circuler du matériel des années 1950 à nos jours. Certes, aujourd'hui les voies marchandises auraient disparu sous de hautes herbes et la halle serait probablement détruite mais c'est un détail. Pour justifier le maintien de l'annexe traction et des tas de charbon, j'imagine la présence d'une locomotive à vapeur préservée... L'idéal est de se faire plaisir !

AP : La structure du réseau est originale, pouvez-vous nous en dire plus ?

MG : La structure en elle-même est classique. J'ai utilisé du contreplaqué de 10 mm (plateau et côté fermé) et de 5 mm (les autres côtés). Le toit est en forex. Cela permet à la fois de protéger de la poussière et de mieux diffuser la lumière. Des côtés transparents ferment la face avant pour limiter au maximum la poussière. Comme le réseau est étroit, impossible de lui monter des pieds trop hauts : il n'y aurait aucune stabilité. Mais poser le réseau sur une table ne permet pas d'en profiter pleinement car il est alors trop bas. Je l'ai donc surélevé en débitant du tube PVC de plomberie que j'ai ensuite peint en blanc pour un meilleur aspect. J'ai enfin inséré en force un petit patin en métal pour pieds de ►►



La 141 TA (Gillkit) sort de l'annexe traction. Elle passe ensuite sur le pont tournant (un modèle Modelbahn Union largement amélioré par Michel). Puis elle fera le plein de charbon et d'eau.





- ↖ L'autorail ADX stationne quelques instants avant de repartir dans le sens inverse. Le fond de décor photographique apporte une vraie profondeur à la scène.
- ↙ Changement d'époque avec la BB 67400 et sa courte rame. La voici qui entre en gare.

↑ La cour marchandises n'est pas très importante mais elle permet le déchargement de nombreux wagons!

→ La coulisse est un plateau tournant. L'alimentation électrique se fait via une herse qui conduit le courant à deux tiges de laiton soudées sur le plateau tournant. La deuxième poignée se rabat et sert de heurtoir.



►► console de cuisine. Cela me permet de régler finement la hauteur et d'avoir un réseau stable et d'aplomb sur une table avec un plan de voie à 125 cm du sol environ.

AP : L'éclairage a aussi fait l'objet de soins attentifs.

MG : Tout à fait. Tout d'abord le bandeau supérieur est avancé de 4 cm par rapport au plateau. Cela permet de bien éclairer le premier plan du réseau. Ensuite, j'ai utilisé un ruban à LED avec variateur. J'ai coupé le ruban de manière à avoir deux longueurs pour plus d'intensité. La télécommande permet de varier la tonalité de couleurs afin de reproduire le début, le milieu ou la fin de journée. Simple et léger!

AP : On est sur un réseau de manœuvres.

MG : Le plan de voies se prête parfaitement à de nombreuses manœuvres. La gare est

terminus, il faut donc organiser la remise en tête des machines. Mais on peut aussi imaginer un trafic marchandises, la cour de débord étant assez grande pour accueillir quelques wagons. Deux dételeurs sont présents sur le réseau. le premier est dissimulé sous le passage planchéié de la gare et le second est caché par la halle à marchandises. Pour la commande, j'ai choisi la simplicité avec des tirettes, comme pour les aiguilles d'ailleurs. Je me suis également amusé à rendre fonctionnel le sémaphore (Vapeur 70) avec une tige de commande installée sous le réseau. C'est la recherche de la simplicité qui m'a aussi poussé à concevoir le réseau en digital car en analogique, il est quasi impossible d'obtenir un bon ralenti. Par contre, la pénurie actuelle de semi-conducteurs m'interdit de numériser toutes les machines que je souhaite faire circuler. Le modélisme est l'école de la patience...

AP : Sur le projet publié il existe un pont tournant, simple en N ?

MG : Oui, j'aime beaucoup faire tourner les machines pour les admirer, je souhaitais donc conserver un pont tournant. Et puis, une petite annexe traction du Massif Central se devait d'en avoir un ! C'est un modèle Modellbahn Union que j'ai bien transformé pour lui donner un meilleur aspect. Je l'ai également motorisé. Pour éviter d'avoir à installer un transformateur, j'ai branché le pont tournant directement sur les voies. Le moteur étant en courant continu, j'ai donc utilisé un décodeur ce qui me permet de commander le pont depuis la centrale Trix comme si c'était une machine. Seule contrainte, prévoir un bouton pour déconnecter le pont du réseau lorsque l'on se sert de ce dernier pour paramétrer une machine. Sinon, surprise assurée! ►►

LE CROISEMENT EN GARE DE DEUX
AUTORAILS (UN ADX ET UN ABV)
EST L'OCCASION D'APPRÉCIER LES
INSTALLATIONS. SUR UNE PETITE
SURFACE, IL Y A TOUT: LE BV, L'ABRI
DE QUAI, L'ÉDICULE D'AISANCE, LE
CHÂTEAU D'EAU, LA HALLE... DES
RÉALISATIONS ARCHITECTURE
ET PASSION OU ARTITEC.





►► **AP : Pouvez-vous nous en dire plus sur le décor?**

MG: Une grande partie du décor a été façonné une fois le fond de décor LR Modélisme mis en place. J'ai ainsi suivi les courbes de niveau qui apparaissaient sur le poster. Ensuite, c'est mon épouse qui s'est chargée de la végétation. Elle a un œil extraordinaire pour trouver les teintes parfaites. Là, elle a réussi à retrouver des floccages de la même couleur que les arbres imprimés, ce qui rend la jonction entre 3D et 2D quasi invisible. Les bâtiments viennent tous de la gamme Architecture et Passion sauf le château d'eau qui est une production Artitec.

AP : Grand merci Michel pour toutes ces informations! ■

A-La structure fait appel à du contreplaqué de 5 et 10 mm d'épaisseur.

B-Les supports de pieds sont des ronds de canalisation de plomberie. Les pieds s'insèrent parfaitement à l'intérieur ce qui garantit une grande stabilité au réseau.

C-Les voies sont posées et collées.

D-Le tunnel avant la pose du relief. Notez la barre en laiton

qui ferme l'accès à la coulisse : indispensable pour éviter les chutes lorsque celle-ci n'est pas en place!

E-Le relief est finalisé après pose du fond de décor. Indispensable pour avoir la meilleure jonction possible entre les deux.

F-Le plateau tournant de la coulisse a fait l'objet de soins attentifs. Il est robuste et facile à manœuvrer.

