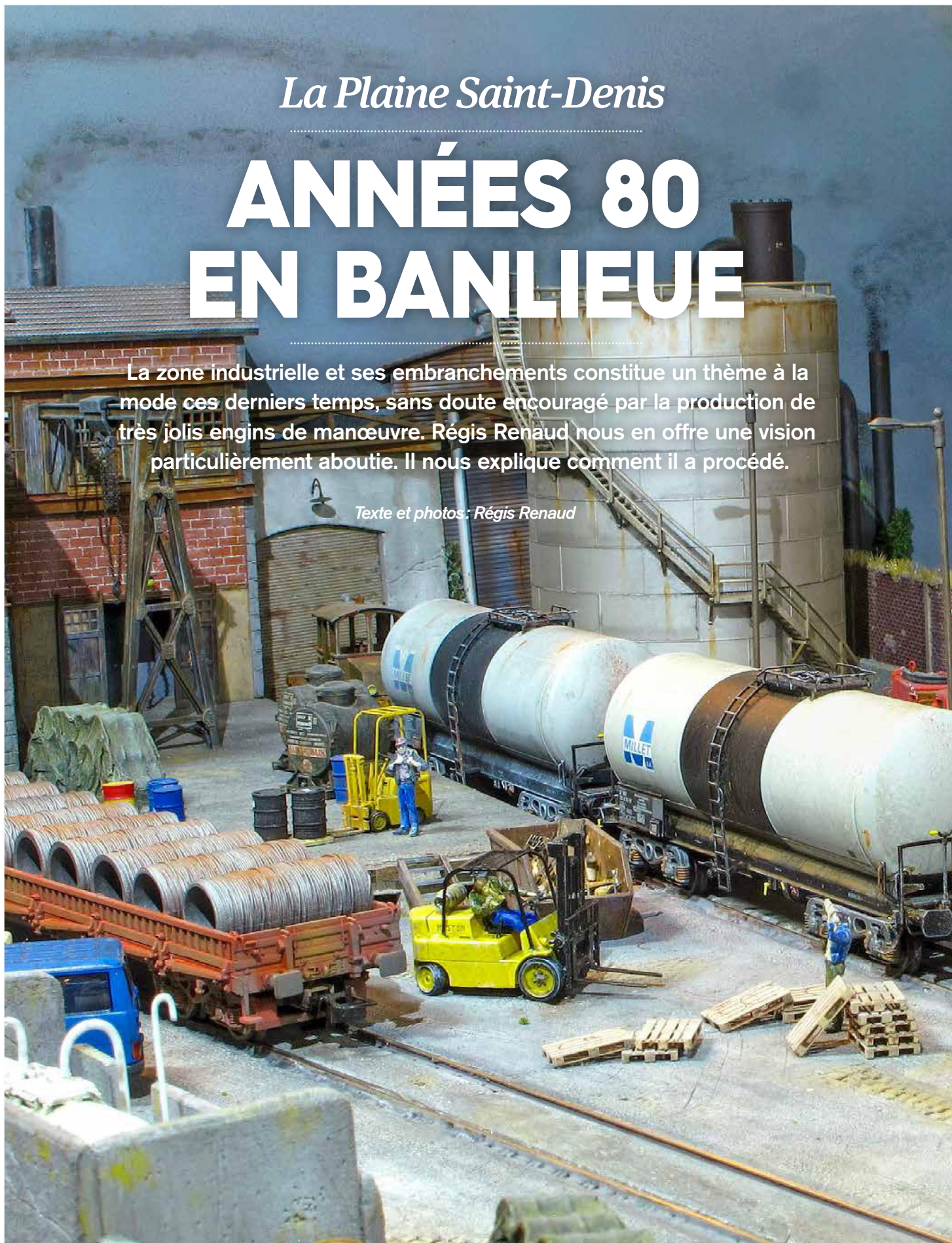


La Plaine Saint-Denis

ANNÉES 80 EN BANLIEUE

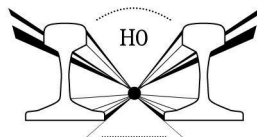
La zone industrielle et ses embranchements constitue un thème à la mode ces derniers temps, sans doute encouragé par la production de très jolis engins de manœuvre. Régis Renaud nous en offre une vision particulièrement aboutie. Il nous explique comment il a procédé.

Texte et photos : Régis Renaud





SUR LA GAUCHE
DU RÉSEAU,
L'EMBRANCHEMENT
DU NÉGOCIANT EN
COMBUSTIBLES.
UN SYMPATHIQUE
MOYSE Y
MANŒUVRE.



L arrive parfois, en feuilletant au hasard des ouvrages ou des revues ferroviaires, qu'un article ou qu'une photo attise ma curiosité et déclenche un coup de cœur. Un déclic s'est produit en parcourant d'anciens numéros de la revue *Ferrovissime* (n° 80 et 93) dans lesquels des articles décrivent les dessertes de zones industrielles et d'embranchements de particuliers en banlieue parisienne, durant les années 80, en particulier sur les Chemins de fer CFI de La Plaine Saint-Denis. Ce sont surtout les photographies en noir et blanc de scènes improbables qui ont attiré mon attention sur un mode de chemin de fer inconnu pour moi. La scène la plus incongrue est celle d'agents de desserte déplaçant à la force des bras une Renault 5 qui encombre la voie en pleine rue, avec en arrière-plan la BB 63000 qui attend que la voie soit dégagée pour se rendre vers les entreprises embranchées le long du canal Saint-Denis.

Ayant découvert le chemin de fer durant mon adolescence à cette période (vers 1983), c'est tout naturellement l'époque IV que je choisis pour mon projet ; l'ambiance générale se situe donc plutôt sur le déclin de l'industrie banlieusarde, avec déjà des vestiges d'usines fermées, où règne une atmosphère grise et morose qui marque la fin d'une époque. Les ingrédients majeurs qui évoquent au mieux les dessertes industrielles en milieu urbain sont, entre autres, les voies noyées dans les pavés ou le bitume, les véhicules routiers mal garés sur les voies ferrées, les usines et entrepôts en brique, une signalisation plus que simplifiée, de vieux quartiers et minibi-donvilles des banlieues du nord de Paris... Et, bien sûr, une compagnie privée pour assurer les dessertes.

Une taille modeste

Dans mon cahier des charges, c'est d'abord la surface du miniréseau qui a été imposée : pas plus de 1,80 m sur 60 cm. Je n'avais pas envie de monopoliser cette modeste surface par un seul embranchement, ce qui aurait été assez

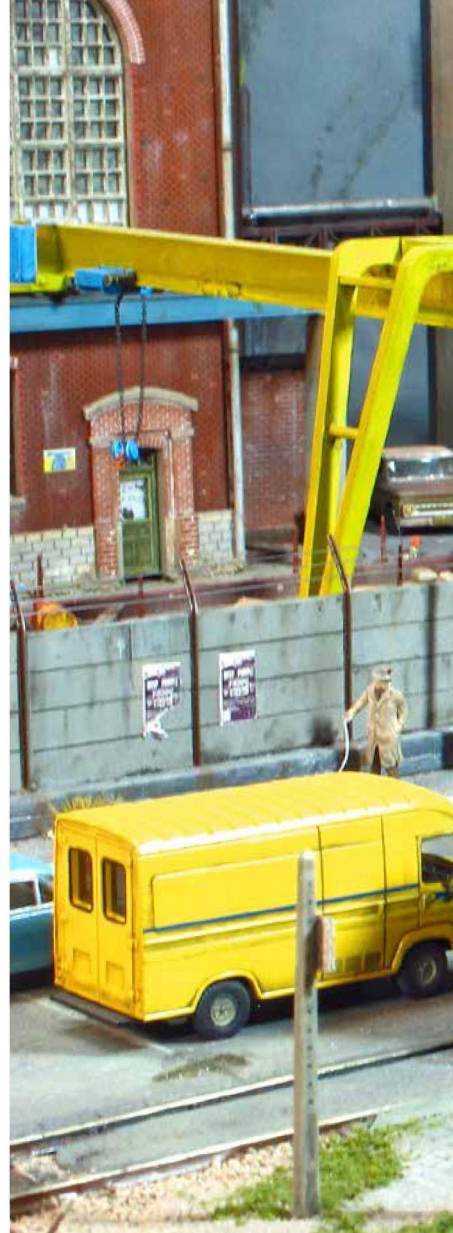
vite lassant à exploiter. Ce seront finalement deux embranchements, une voie principale longeant un canal, ainsi qu'une portion de voie en tiroir traversant un vieux quartier, qui trouveront leur place, non sans avoir esquissé au crayon différents essais d'implantation.

Une réalisation en quatre actes

J'ai d'abord construit un cadre à l'aide de tasseaux de bois pour disposer ma planche de roulement par-dessus. Me vint alors l'idée de la découper en quatre parcelles correspondant chacune à une thématique de mon projet. Il m'est dorénavant possible de débiter la réalisation de chaque thème de scènes sur un coin de table de manière beaucoup plus aisée pour la mise en place des bâtiments et des détails. Les quatre sous-ensembles seront assemblés sur le cadre en tasseaux lorsque chacun d'eux sera terminé.

Acte 1 : le long du canal

La voie ferrée débouche de la coulisse sous un pont-route, en accotement de rue principale. À la hauteur du canal, la voie est noyée dans les pavés et le bitume, facilitant l'accès au quai du canal par les véhicules routiers. Les deux voies de gauche de l'aiguille triple▶

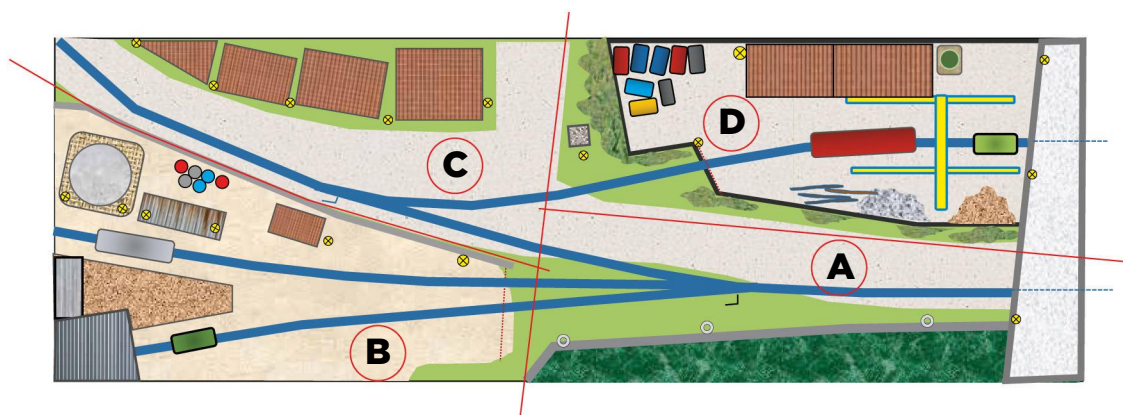


ANNÉES 80...
LE TRAFIC ROUTIER
EST VRAIMENT DENSE
ET LA BB 63000
COMMENCE À AVOIR
DU MAL À SE FRAYER
UN PASSAGE.



← Comme en réalité, talkie-walkie en main, l'agent guide les manœuvres.

← Petite pause avant les manœuvres... Quelques mots échangés avec l'agent au sol.



LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle: H0 (1/87)
- Type: réseau de manœuvres
- Thème: zone industrielle
- Dimensions: 180 x 60 cm
- Hauteur du plan de roulement: 120 cm
- Voie: Peco code 75
- Époque: années 80 (époque IV)
- Commande des trains: DCC (Z 21 Roco)
- Commande d'aiguilles: moteurs MTB MP5

- A** Le long du canal
- B** L'embranchement du dépôt des combustibles
- C** Le vieux quartier
- D** L'ancienne usine et l'importateur General Motors



UN MOYSE ENTRE
SUR LE SITE DE
L'ANCIEN IMPORTATEUR
GENERAL MOTORS,
DÉSORMAIS OCCUPÉ
PAR UNE ENTREPRISE
DE MÉTALLERIE.



Priorité au train !
Régis est surtout
un passionné
de chemin de
fer, non mais.

► dirigent les trains vers l'embranchement du sous-ensemble suivant. La voie principale de droite est censée continuer vers d'autres quartiers. Le pont-route est de construction maison avec divers matériaux comme la carte plastique, des profilés en laiton, des garde-corps Decapod. La rue est gravée au cutter dans de la plaque de mousse de PVC de 3 mm d'épaisseur, peinte et patinée grâce à divers lavis AK. Les réverbères fonctionnels qui la bordent proviennent de chez Lapierre-Modélisme. La berge du canal est recouverte de plaques provenant de la gamme Faller. Une petite grue de quai Auhagen, vestige du temps des dessertes fluviales, est encore visible sur le quai.

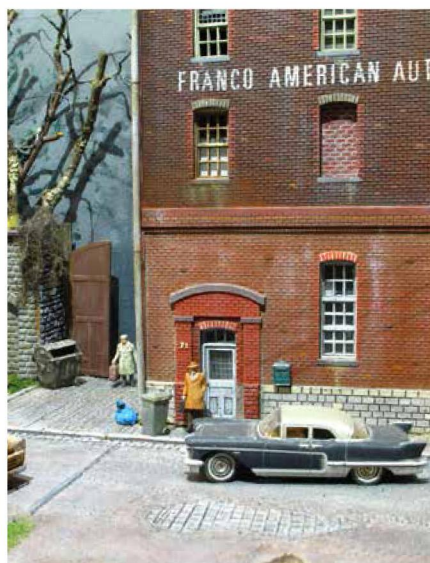
Acte 2 : l'embranchement du dépôt des combustibles

Deux des voies de l'aiguille triple donnent accès à cet EP par des portails grillagés de construction personnelle. La zone est ceinturée principalement de murs en béton (ABE ou mousse de PVC). Les voies qui traversent la cour sont aussi noyées dans les dalles en béton obtenues toujours grâce à des plaques de mousse de PVC gravées à la main (pavés,

fissures, nids de poule, flaques d'eau). On trouve dans cette cour un abri fait maison pour le stockage de fûts (PN Sud-Modélisme), une cuve de gaz (récupération d'une citerne de wagon en N), un petit bâtiment servant de bureau et de local pour le surveillant du site (Faller, gamme Easy) ; au fond se trouve une cuve de stockage à combustible et sa station de distribution (Faller). Une des voies de cet embranchement dessert un bâtiment industriel. Celui-ci est également réalisé avec des plaques de mousse de PVC gravées à la pointe à tracer ou au cutter.

Acte 3 : le vieux quartier

La voie principale en courbe longe le mur extérieur de l'embranchement des combustibles et traverse la rue du vieux quartier dont la plupart des boutiques ont fermé, comme le Café Louis dont le rideau métallique est tiré à tout jamais. Les bâtiments sont tous de construction intégrale en mousse de PVC, avec chacun des détails en balsa, carte plastique et divers éléments de récupération d'anciens kits. À l'angle d'une rue, un abribus en béton (Decapod, carton découpé au laser) a pris place adossé à un mur d'une cour. ►





On le sent bien, dans ce genre de banlieue, la voie ferrée disparaîtra bientôt, tout comme les vieux immeubles.

► Un vieil arbre défeuillé occupe bien l'espace de cette cour intérieure; il est réalisé en fils de cuivre torsadés, soudés à l'étain, puis décoré en appliquant une couche de texture AK imitation terrain, patiné avec différentes teintes acryliques recouvertes de lavis noirs ou verts pour simuler les mousses et lichens.

Acte 4 : l'ancienne usine et l'importateur General Motors

Sur cette dernière parcelle, j'ai souhaité implanter une usine car il me restait des éléments de façade en brique non utilisés d'un kit Walthers. J'avais aussi envie de réaliser l'embranchement d'un ferrailleur avec des tas de ferraille et des épaves de vieilles voitures. Étant donné la petite surface disponible, il a fallu combiner les deux... Aujourd'hui, c'est une petite entreprise qui a pris possession des lieux : elle fabrique des machines spéciales alliant la chaudronnerie et la mécanique, ce qui a pour conséquence de générer de nombreux déchets en métal ou en acier inoxydable évacués dans des wagons-tom-

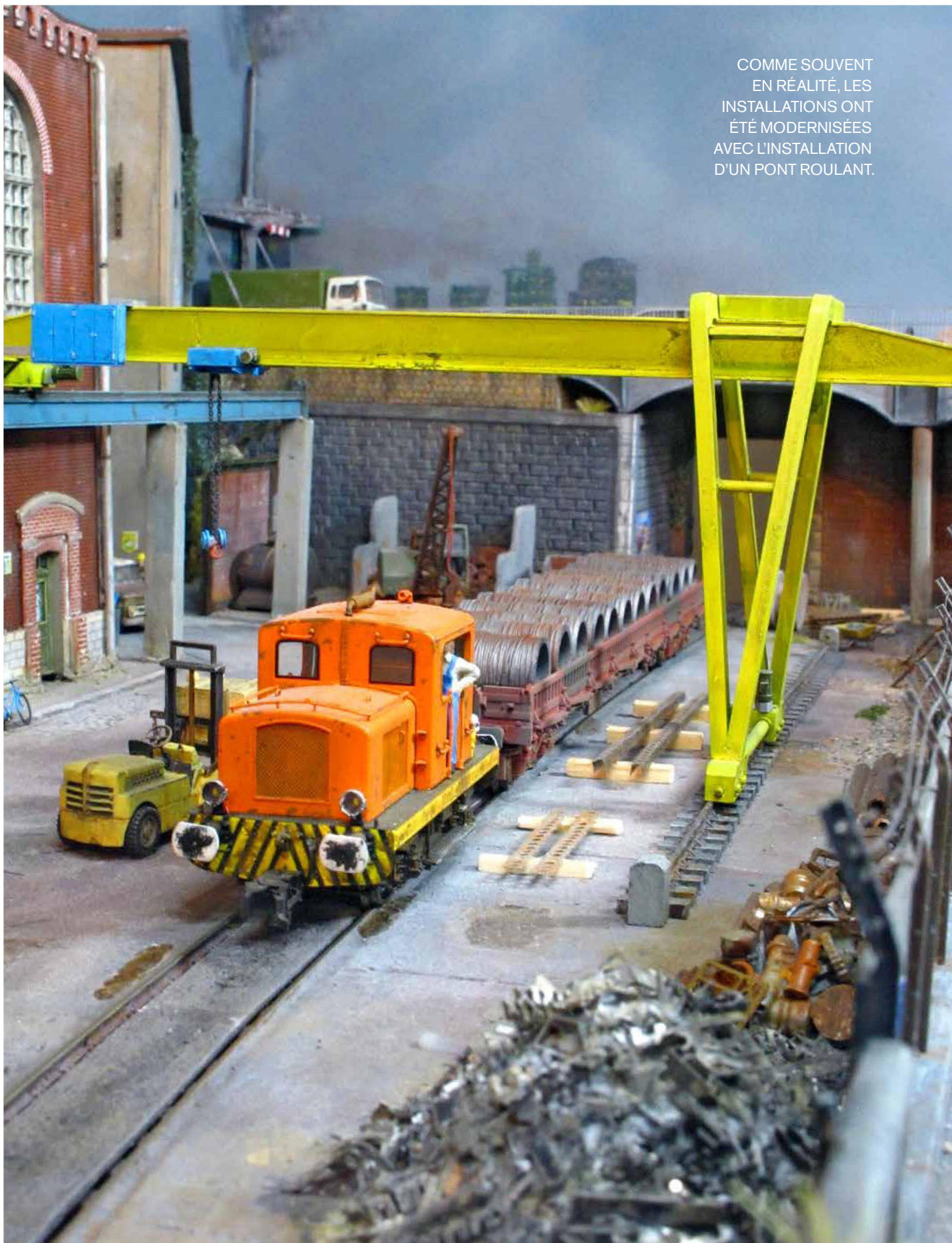
bereaux. La matière première, comme les pièces mécaniques lourdes ou les plaques d'acier, est livrée en partie par wagons ; c'est pourquoi un pont roulant moderne a été installé dans la cour de l'usine, au-dessus de la voie ferrée noyée dans le bitume. Les services administratifs de l'usine sont installés au rez-de-chaussée de l'aile gauche du bâtiment qui, durant les années 60 et 70, était le siège de l'importateur d'automobiles américaines du groupe General Motors (Chevrolet, Buick, Pontiac, Cadillac...). Pour la petite histoire, c'est la plaque rivetée sous le capot de ma vieille Buick Electra de 1972 qui m'a donné cette idée de raison sociale pour mon ancien bâtiment ; en effet ma Buick a été importée en France durant cette même année 72 et on lui a greffé cette plaque mentionnant les caractéristiques de la voiture et les coordonnées complètes de l'importateur : Franco American Auto Parts and Service, 71 rue Heurtault, 93 Aubervilliers. Sur cette saynète établie dans les années 80, on ne trouve plus de belles américaines flambant neuves au pied du ►





RÉGIS AIME AUSSI
LES VÉHICULES
ROUTIERS DES
ANNÉES 70-80, UN TEL
THÈME S'IMPOSAIT !

COMME SOUVENT
EN RÉALITÉ, LES
INSTALLATIONS ONT
ÉTÉ MODERNISÉES
AVEC L'INSTALLATION
D'UN PONT ROULANT.







Petite fantaisie : ce locotracteur est obtenu par montage d'un caisse Liliput sur un châssis Roco !



► bâtiment attendant leur nouveau propriétaire, mais si l'on regarde de plus près, on s'aperçoit que deux ou trois carcasses de ces icônes des années 60 et 70 sont ensevelies sous d'autres épaves dans l'arrière-cour de ces lieux !

Le matériel roulant

Les principaux acteurs des dessertes de mes deux embranchements sont bien entendu des locotracteurs. Il y a un Roco d'origine NS (réf. 72015), repeint intégralement en jaune, et patiné. Sur le châssis d'un autre locotracteur Roco de même type, j'ai greffé la caisse d'un locotracteur ex-ÖBB de chez Liliput que j'avais acheté il y a longtemps, mais jamais utilisé. Je l'ai repeint en jaune et rouge avec le toit de la cabine en blanc un peu comme les vrais locotracteurs des CFI ; lui aussi est bien sûr patiné. Roco a équipé depuis peu ses

modèles de locotracteurs avec le son, une réserve d'énergie type power-pack, un gyrophare, et des attelages commandés. Tout cela améliore grandement la fiabilité des manœuvres, car les engins ne « plantent » plus sur les aiguilles, et il est possible d'atteler ou de détteler à distance les wagons à leur crochet. Un régal ! J'utilise aussi un Gaston Moyse REE DCC-Sound, un Y 8000 Roco de dernière génération, une BB 63000 R-37 numérisée et sonorisée. Plus rarement, une grosse A1A-A1A 62000 fait une incursion sur le réseau (modèle Mabar DCC-Sound). À quelques exceptions près, les wagons utilisés sont majoritairement à essieux et courts. Ils sont tous équipés

d'attelages à boucles, au détriment de l'esthétique (tampons non joints), mais facilitent les manœuvres avec les locotracteurs équipés d'attelages électriques. En ce qui concerne les véhicules routiers, j'ai essayé de ne pas faire trop d'anachronismes. Les Renault 4, 5, 12, et 16 sont à l'honneur, tout comme les Peugeot 204, 504, et bien entendu les Citroën 2 CV, DS, GS et CX. Une ou deux anciennes américaines (Oxford-Models) traînent encore dans les parages... ■