



www.locorevue.com

Loco-Revue

N°835 Février 2017 / MENSUEL

La référence du modélisme ferroviaire

DOSSIER

PAVILLON-LES-GRANCEY

GARE RÉELLE, RÉSEAU H0 ET MATÉRIEL ROULANT



France METRO: 7,50 € - BEL/LUX: 8,50 € - DOM: 8 € -
DITA/ESP/PORT/CONT.: 8,50 € - CH: 13 FS



REPORTAGE: BELLES CHOSES VUES À MEURSAULT (P.26) / **RÉSEAU H0:** VOYAGE DANS



Un court train de desserte démarre de Pavillon en direction de Châtillon, et franchit le PN, juste en sortie de gare.

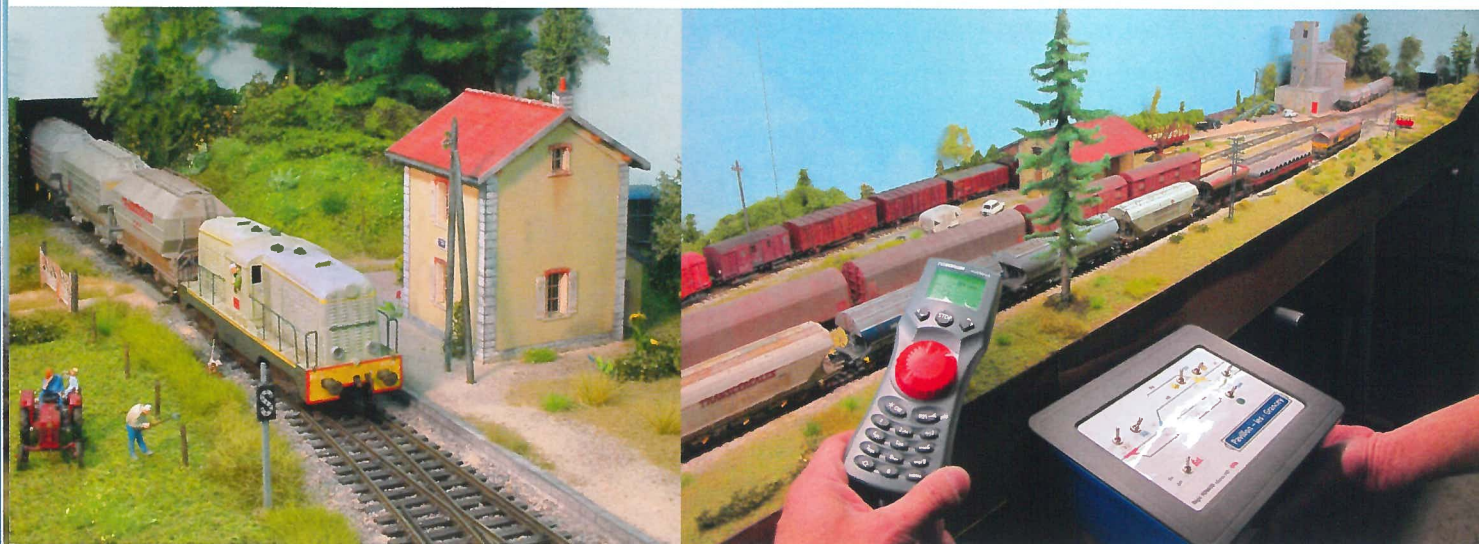
PAVILLON-LES-GRANCEY, CFTA FRANCHE-COMTÉ... EN BOURGOGNE

Régis Renaud a présenté son premier réseau modulaire en H0 d'inspiration CFTA Franche-Comté, lors de l'exposition Espérail, en 2000, à Pontarlier. Après une longue période de conversion à l'échelle N, il revient aujourd'hui à ses premières amours...

Texte et illustrations:
Régis Renaud

H0

LA 140 C 314
MANOEUVRE
EN GARE DE
PAVILLON. NOUS
SOMMES DANS
LES ANNÉES 70.



↖ Un Coferna a pris en charge un train de céréaliers, trafic typique de la ligne...

↑ Petit TCO pour les aiguilles, commande DCC pour les trains : une combinaison judicieuse.

LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : H0 (1/87)
- Voie : normale (16,5 mm d'écartement)
- Tracé : bouclé
- Principe : réseau d'exposition
- Dimensions hors tout : 600 x 200 cm environ
- Hauteur de roulement : 120 cm
- Voie : Peco code 75
- Commande : DCC



Un X 5500 assure le maigre service voyageurs en direction d'Is-sur-Tille.

Yann Baude : Je me souviens de la fabuleuse exposition Espérail 2000 à Pontarlier où j'avais découvert pour la première fois ton réseau original en H0. Rappelles-nous en quelques mots le thème et les particularités de tes modules, notamment pour les lecteurs qui ne lisaient pas Loco-Revue à cette époque.

Régis Renaud : Espérail, c'était il y a seize ans déjà... Les modules constituant mon réseau comportaient quelques innovations à l'aube de l'an 2000. Leur faible profondeur de 30 cm tranchait avec les modules de 60 cm, aux normes FFME. Le fond de décor et l'éclairage intégrés faisaient gagner du temps à l'installation et au démontage. Le couvercle de chaque module, une fois enlevé et posé verticalement, servait de piétement au réseau dont la hauteur du plan des voies se retrouvait à 135 cm. Plus haut et aussi plus pratique que la plupart des réseaux de l'époque. Pour piloter les trains, j'utilisais un boîtier analogique télécommandé Aristocraft prévu normalement pour les réseaux d'extérieur à l'échelle G ! Ce choix me facilitait grandement les séances de manœuvres au milieu du public, car je n'avais plus de « fil à la patte ». J'avais choisi de m'inspirer des embranchements céréaliers Interval et agricoles John-Deere des lignes secondaires affermées de Franche-Comté, exploitées par l'originale et ancestrale compagnie privée CFTA (NDLR : Compagnie générale de chemin de Fer et de Transports Automobiles), avec son parc d'engins thermiques disparates et colorés, qu'il m'avait fallu aussi reproduire.

YB : Nous avons pu suivre dans Loco-Revue, ces dernières années, tes réalisations à l'échelle N, sous forme de miniréseaux. Aujourd'hui, ta nouvelle construction est en H0, et l'inspiration, si je ne me trompe pas, est la même qu'il y a seize ans : la CFTA. C'est un retour aux sources ?

RR : Cette fois, je n'ai pas reproduit, comme avant, des embranchements de particuliers contemporains. Pour changer, j'ai choisi une gare. Cette fois, on peut dire que c'est plus qu'un retour aux sources, car en plus du thème, l'époque concernée est bien antérieure à celle de mon précédent réseau.

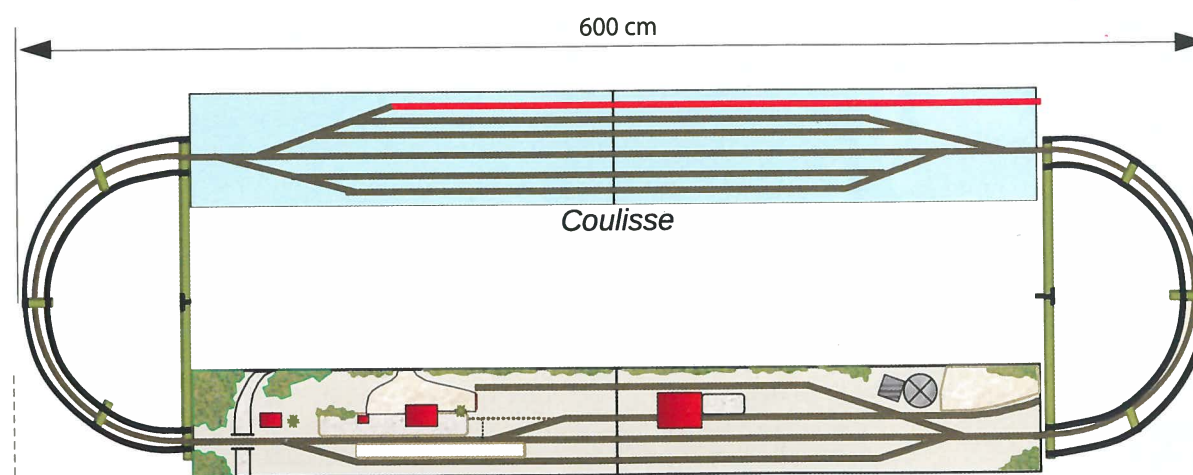
YB : Qu'est-ce qui t'as amené à t'intéresser à une époque plus reculée ?

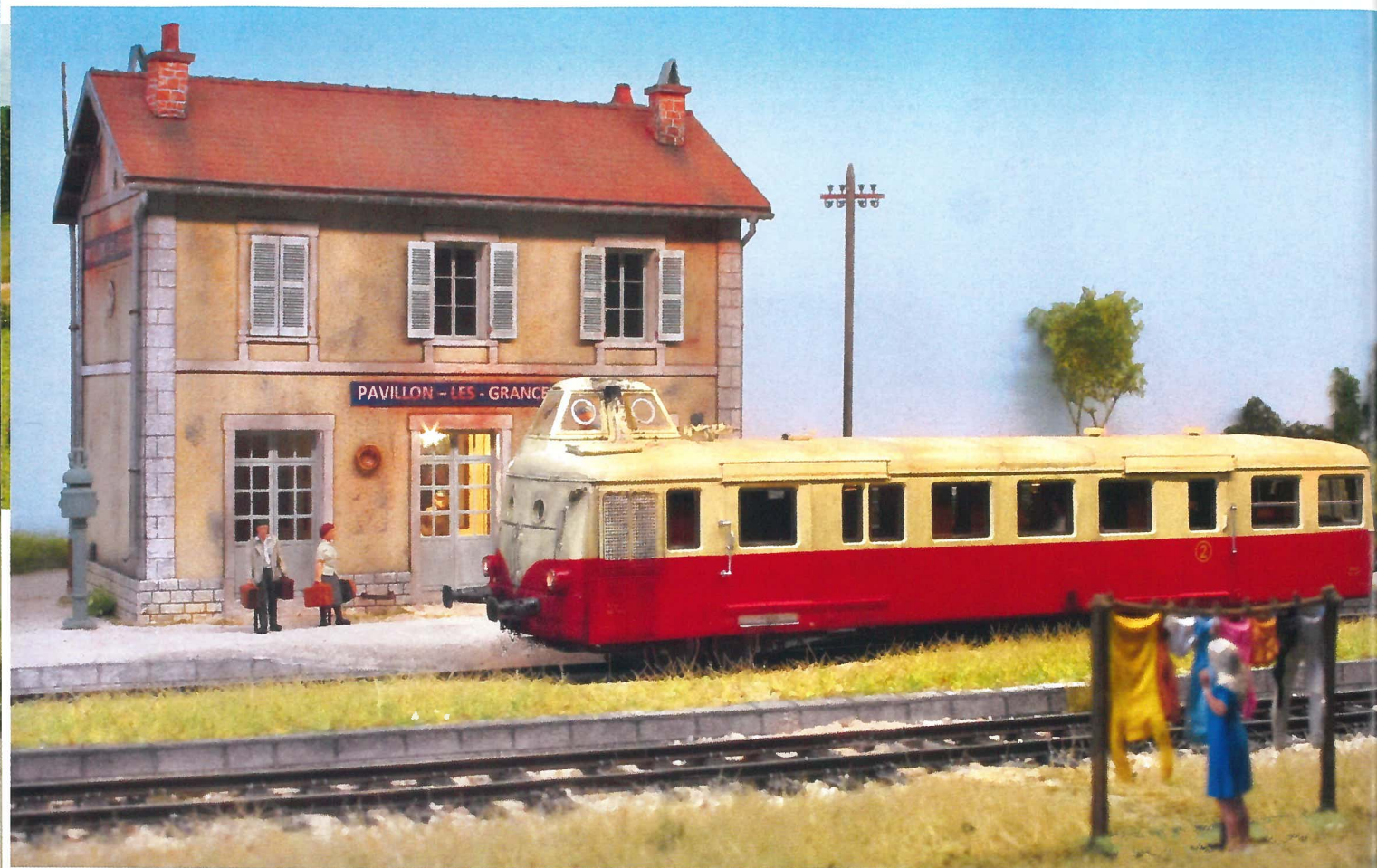
RR : La compagnie privée CFTA reste avant tout au cœur de l'inspiration de ma réalisation. Lorsque j'ai découvert pour la première fois l'atelier de Gray et les machines spécifiques de la CFTA au début des années 90, ce fut pour moi comme une révélation ! En menant des recherches sur cette compagnie, je n'ai trouvé que peu de documents ou de photos. Mais durant cette dernière décennie, j'ai eu la chance de rencontrer un amateur féru de cette compagnie du temps de la vapeur : Claude-Bernard Rossinelli, qui a eu la gentillesse de me dupliquer beaucoup de ses photos, et même de me proposer une projection privée de ses films tournés en vidéo 8 mm entre 1965 et 1975 sur tout le réseau CFTA de Franche-Comté. J'ai pu admirer sur la toile les derniers panaches des 140 C (NDLR : ces films sont édités aux Editions du Cabri. DVD en vente ➔



DANS LES ANNÉES 70, LE DIESEL COFERNA A REÇU SA LIVRÉE TYPIQUE ET CROISE UNE 140 C QU'IL EST VENU REMPLACER.

PLAN DU RÉSEAU





↑ Le quai central n'est en réalité plus utilisé depuis longtemps. Régis l'a donc envahi d'herbes folles.

↓ La « Mobylette » est dans son élément, sur cette ligne secondaire faiblement armée.



➔ auprès de la boutique LR Presse). Un peu plus tard, Didier Leroy signait un livre très complet : « Le temps des omnibus » (Editons du Cabri), pour moi une référence en la matière. N'ayant pas eu la chance de connaître l'époque de la vapeur, tous ces documents m'ont poussé à me tourner vers le passé pour tenter de reproduire en H0 un morceau de ces lignes dont aujourd'hui beaucoup ont disparu...

YB : Parle-nous maintenant du choix précis de ta reproduction.

RR : Lorsque j'ai longé pour la première fois à l'hiver 1992 la ligne abandonnée qui partait de Gray pour rejoindre Is-sur-Tille, puis Châtillon-sur-Seine, je me suis arrêté vers un petite gare perdue au milieu de nulle part, où les herbes folles laissaient encore apparaître les voies. Les brumes hivernales et le givre ajoutaient un brin de tristesse à cette ambiance déjà bien fantomatique... J'ai passé du temps à photographier les quelques bâtiments toujours présents : une halle à marchandises, la maison du garde-barrière, le petit édicule des WC, un modeste silo en tôle, et le bâtiment des voyageurs de type Est, à trois portes avec sa grande plaque émaillée où l'on pouvait lire...

Pavillon-les-Grancey. J'ai pris mon calepin et j'ai relevé le plan des voies, griffonné quelques détails... Malgré un froid tenace, en marchant au milieu des traverses, je me suis pris à imaginer les différents convois qui pouvaient bien passer par ici, dans cette campagne reculée de la Bourgogne, proche de la Haute-Marne. J'aurais voulu entendre un ronronnement lointain et voir apparaître dans la brume la silhouette d'un de ces fameux locomoteurs préhistorique que les gars de la CFTA surnommaient « Mammouth »... Ou apercevoir derrière la forêt, un panache noirâtre accompagné du chuintement d'une 140 C hissant à grand peine un convoi interminable de wagons couverts, de tombereaux et autres plats chargés de machines agricoles ! Hélas, tout cela fait partie du passé... J'ai reçu ce jour-là un ordre de mission : reproduire la gare de Pavillon-les-Grancey, et tenter de faire renaître l'ambiance de la CFTA de Franche-Comté des années 60 et 70, en H0 !

YB : Chouette projet en effet ! Comment s'est déroulée la réalisation proprement dite de ton réseau ?

RR : Au départ, j'avais l'intention de reproduire la gare de Pavillon sur une surface ➔

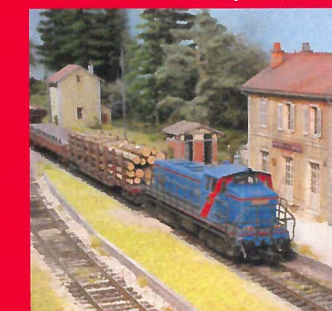


Dans les années 90, les diesels CFTA Brissoneau et Lotz ont pris le pouvoir.



Petit aperçu du matériel bigarré des années 80 : la draine Campagne, à droite, est en effet longtemps restée garée en réalité à Pavillon. Régis a ajouté une voie en tiroir de desserte du silo, inexistante en réalité.

Le trafic est alimenté par l'embranchement John Deere d'Arc-lès-Gray.



INGÉNIEUX SYSTÈME D'ALIMENTATION

Un pupitre dédié à la coulisse permet de sélectionner un itinéraire de garage à l'aide d'une fiche banane que l'on dispose sur une borne de TCO. Ainsi, une seule voie à la fois est alimentée.



PAVILLON EN VIDÉO

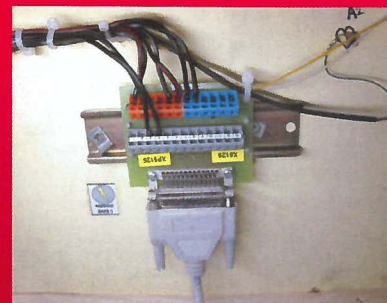
Découvrez Pavillon-les-Grancey en H0 en mouvement sur le blog *Loco-Revue* (blog.e-train.fr)



La coulisse comprend une voie en tiroir dotée d'une goulotte d'enraillement : très pratique !



Les moteurs Tortoise sont dévolus à la commande des aiguilles.



Câblage très rigoureux, à base de connecteurs informatique.

➔ qui correspondait parfaitement à l'espace disponible dans ma pièce consacrée aux trains. Très vite m'est venue l'idée de pouvoir présenter cette gare en exclusivité à l'exposition de Meursault, en l'incluant dans un réseau modulaire bouclé, avec coulisse. J'ai donc pris en compte cette option pour le tracé des voies, le plan de chaque module et les schémas de câblage que j'ai élaborés et intégrés dans un dossier bien avant d'entamer la construction.

YB : Parle-nous des travaux.

RR : J'ai utilisé cette fois du médium pour fabriquer l'ossature de mes modules, plutôt que du contreplaqué auquel j'étais habitué. Le fond de décor ainsi que l'éclairage par des tubes fluo sont intégrés à chaque module. Toute la surface sous la planche de plan de roulement est réservée pour le câblage et les moteurs d'aiguilles lents Tortoise. Pour protéger chaque module de la poussière et des chocs, une plaque de protection amovible, montée sur charnières vient occulter la partie visible. Deux boulons et un centrage mécanique suffisent à relier deux modules entre eux. La coulisse s'étend sur deux modules de 2 m de long et de 50 cm de large chacun, ce qui me permet de stocker six convois de 3 m de longueur. Deux modules d'extrémité comportant chacun un demi-cercle de voie de 140 cm de diamètre, relient la coulisse située à l'arrière. En exposition, les modules du réseau sont disposés sur des tréteaux « Campus » réglables en hauteur. Chaque module est relié à son pupitre attitré à l'aide d'un câble multibrins équipé de connecteurs du genre Sub-D pour l'informatique. J'ai choisi dans un premier temps de piloter mes convois avec une commande numérique toute simple et économique : la Multimaus de Roco. Il est possible de brancher deux commandes sur la même centrale, ce qui permet de jouer à deux sur le réseau, mais surtout cela facilite l'exploitation en exposition où un opérateur s'occupe des trains en gare, tandis qu'un deuxième gère le garage des rames en coulisse. Une centrale Z.21 Roco, associée à deux commandes Multimaus Wi-Fi viendra remplacer dès que possible l'ancienne centrale.

YB : Et pour le décor, quels produits as-tu utilisés ?

RR : La voie au code 75 de Peco me satisfait

que deux aiguilles, une TJD et une aiguille triple. J'ai pour habitude de peindre en marron le flanc des rails à l'aérographe, puis de patiner les traverses une fois la voie posée. Quelques entorses à la réalité ont été commises par rapport au plan de voies réel. J'utilise du ballast du commerce de différentes teintes, que je mélange. Pour les bâtiments, je me suis fait plaisir en commandant chez Architecture & Passion tout ce dont j'avais besoin : le BV type Est à trois portes, l'édicule WC, la maison de garde-barrière, et la halle à marchandises à deux portes. Pour parfaire chaque bâtiment, il faut encore ajouter les chaîneaux et les descentes de gouttières Decapod, plus quelques détails, comme par exemple une horloge et des plaques émaillées sur le BV. Seul le silo en tôle a été conçu par mes soins à l'aide de carte plastique. Pour agrémenter l'environnement du paysage ferroviaire, quelques accessoires sont bien utiles : près de la halle, j'ai installé un gabarit de chargement ; des leviers d'aiguilles sont disposés aux endroits souhaités, de vieilles traverses sont visibles sur les talus le long de la voie, et des barrières Est encadrent la cour de la gare. Le PN est équipé de barrières pivotantes en laiton. Des poteaux télégraphiques en bronze agrémentent très bien l'environnement de la gare. Ils ne sont pas câblés, car à la fin des années 70 le réseau de télécommunication avait déjà été simplifié et les fils retirés. La végétation fait appel à divers types de flocages du commerce, provenant notamment des gammes Noch et Heki. Les arbres sont principalement obtenus à partir de zeeschuim, et les quelques sapins sont fabriqués par mes soins. En fonction de l'époque choisie (années 1960, 1970 ou 80 et même 90), je dispose dans la cour des marchandises les véhicules routiers adéquats.

YB : Un dernier mot...

RR : Avec la gare de Pavillon-les-Grancey en H0, je viens d'achever le projet qui me tenait le plus à cœur jusqu'à présent, avec, en plus, la volonté de faire découvrir aux visiteurs des expos et aux lecteurs de LR un morceau de vie du fabuleux réseau CFTA de Franche-Comté. J'espère vous avoir donné l'envie d'en savoir encore plus sur ces réseaux secondaires qui approvisionnaient le « grand » chemin de fer... Les petits ruisseaux font les grandes rivières,



LE MODÉLISME
PERMET D'IMAGINER
ET DE FAIRE VIVRE UN
TRAFIC QUI N'EXISTE
PLUS EN RÉALITÉ,
COMME LE MONTRE
CETTE GARE DES