



UNE VOIE DE SERVICE ABANDONNÉE

Une fois n'est pas coutume, dans cet article, Guillaume Bellengé évoque pour nous les voies abandonnées, sur lesquelles plus aucun train ne circule jamais. Nombreuses en réalité, de telles voies méritent évidemment de figurer au moins à titre anecdotique sur votre réseau modèle. Voici donc, par le menu, comment faire du vieux avec du neuf !

Texte et photos: Guillaume Bellengé

Pourquoi faudrait-il que, sur nos réseaux, toutes les voies soient aptes à faire rouler nos trains ? En réalité il existe - surtout de nos jours - beaucoup de voies qui ne sont plus entretenues. On les trouve, par exemple, dans les faisceaux de triage ou encore au fin fond des gares. Leurs traverses sont souvent bien pourries et le rail tient à peine dessus. Faites-y passer un train et c'est le déraillement assuré ! Pour évoquer cela, j'ai décidé de représenter une telle voie dans un petit coin de ma gare et dans son pire état : les traverses, enfouies dans le sable, ne sont plus visibles ; les rails à l'extrémité gauche, ne tenant plus, se sont largement écartés lors du passage du dernier wagon entraînant la mise en place de traverses en croix et d'un jalon d'arrêt pour interdire le passage. Voyons comment représenter tous ces petits détails.

UNE VOIE ABANDONNÉE ET INTERDITE À LA CIRCULATION EST TOUJOURS MATÉRIALISÉE PAR UNE TELLE PROTECTION. POUR ÊTRE RÉALISTE, LA GARE DE VOTRE RÉSEAU DOIT COMPORTER AU MOINS UNE VOIE DE SERVICE AINSI ABANDONNÉE

MATÉRIEL NÉCESSAIRE

- Profilé rail H0 (Peco code 75 dans mon cas)
- Eclisses en laiton (Decapod par ex.)
- Baguette en bois 2 x 3 mm
- Chaînette Weinert ou autre chaînette fine
- Petite chute de laiton ép. 0,2 mm
- Tige laiton diam. 0,3 mm
- Peinture Humbrol : brun 186, rouille 113, jaune 24, argent 11
- Sable fin
- Flocage, mousse fine et fibres

La voie en général

Comme je le disais, il n'y aura plus de traverses sous mes rails, il va donc falloir les coller sur la planche du réseau. Commencez par en tracer tous les emplacements en respectant un entre-axes, de 16,5 mm pour les rails H0 (**photo 2**). Avant de coller les rails, on va représenter la jointure entre les différents coupons. Attention, on ne trouve jamais de LRS (longs rails soudés) sur les voies de service ! Pour cela, munissez-vous d'une scie

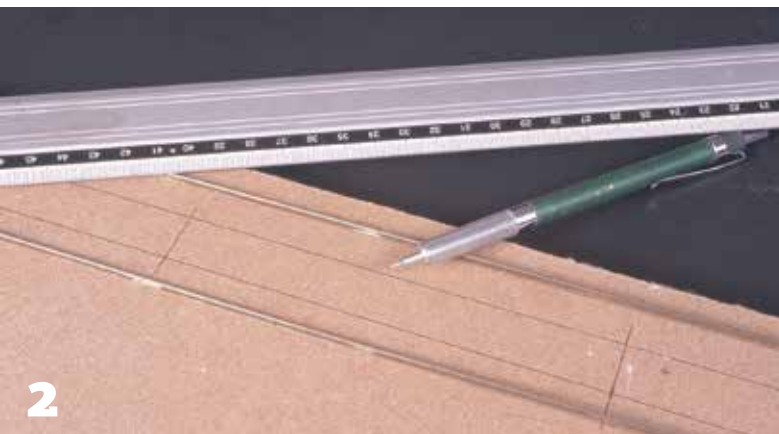
suffit d'aller jusqu'au bas du champignon.

4 : Les rails sont collés avec une colle époxy, ce qui garantit une grande solidité. L'utilisation des gabarits de pose facilite grandement le travail.

5 : Des éclisses décoratives sont soudées sur les flancs des rails.

6 : Les flancs des rails sont peints en brun. Le dessus du champignon est lui aussi décoré : en brun là où les wagons ne passent jamais, et plutôt en jaune là où des roues passent occasionnellement.

7 : Les traverses en bois sont travaillées au couteau X-Acto, puis collées en croix, comme en réalité !



fine (scie Bocfil par exemple) et faites une rainure sur la moitié de la hauteur du rail environ (**photo 3**). Vous pouvez représenter des coupons de rails allant de 10 à 20 m soit 115 à 230 mm environ en H0. En général, sur les voies de service, on remplace le rail usé par ce qu'on a sous la main ! Collez vos rails avec de la colle époxy genre Araldite. Le Club Proto 87 (<clubproto87.com>) proposait des gabarits de voie pour placer les rails et être parfaitement sûr de l'écartement entre les deux rails (NDLR : On en trouve aujourd'hui à imprimer en 3D). Ces gabarits sont très utiles dans notre cas (**photo 4**). Ensuite, il est temps d'ajouter les éclisses. Des éclisses à quatre boulons suffisent amplement ; vous pouvez soit les coller (colle cyanoacrylate par exemple), soit les souder (**photo 5**). Après

nettoyage du flux de soudure, peignez les flancs des rails couleur rouille (Humbrol 186 pour ma part). Lorsque le champignon du rail commence à rouiller, il passe par différentes couleurs, allant du jaune au brun sombre. On obtient facilement cet effet de rouille en brossant le champignon du rail avec de la peinture jaune (Humbrol 24) que l'on agrmente aléatoirement de brun (Humbrol 113 ou 186) (**photo 6**). Evidemment, avec un tel traitement, les locomotives ne capteront plus le courant, ce qui n'est à mon sens pas bien grave sur ce type de voie.

Attention au sur-écartement !

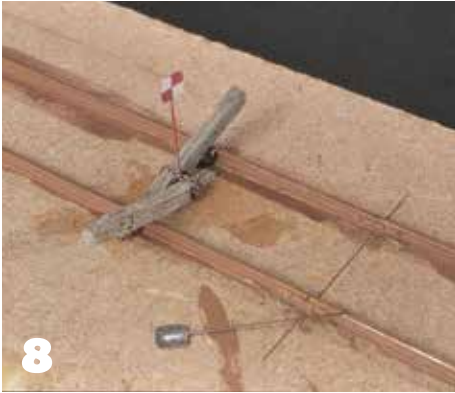
Pour interdire le passage des circulations en cas de sur-écartement entre les deux

files de rails, la SNCF bloque le passage en installant sur place deux traverses disposées en croix. Elles sont chaînées pour éviter que cette protection soit malencontreusement retirée. Un jalon d'arrêt est disposé au milieu, planté dans le sol. En H0, représentez les deux traverses par des baguettes en bois de 2 x 3 mm. J'ai pour ma part utilisé du peuplier, dont je me sers lorsque je pose ma voie entièrement, mais une simple baguette en balsa conviendra tout aussi bien. à l'aide d'une lime fine, représentez le sabotage (l'encoche qui sert à placer la selle et ensuite le rail) en limant légèrement la face supérieure de votre traverse. Limez jusqu'à une profondeur de 0,2 mm. Cette encoche se situe à 4,5 mm du bord de la traverse et mesure environ 2,5 mm de largeur. Dans ►►

► cette encoche, percez trois petits trous de 0,3 mm en quinconce, imitant l'emplacement des tirefonds. Avec un couteau X-Acto, gravez les veines du bois détérioré et arrondissez légèrement les angles de chaque traverse. Pour finir, taillez-les en pointe, de manière à ce que la pointe arrive juste au niveau du bas d'un rail ; c'est sur le champignon du second rail qu'elles reposeront (**photo 7**). Après collage, décorez-les par un jus de brun sombre, suivi d'un généreux brossage à sec de peinture gris clair. Placez quelques sections de chaînette autour des traverses, puis au-dessus des rails. En réalité, tous ces éléments sont chaînés ensemble mais, dans notre cas, le sable recouvrira en grande partie cette chaîne, il n'est donc pas très utile de s'embêter à tout représenter ! La chaîne Weinert que j'ai utilisée est brunie, mais je l'ai en outre patinée par un simple brossage à sec de peinture métallisée (Humbrol 11), suivi d'un brossage couleur rouille (Humbrol 113). Le petit jalon est fait d'une petite plaque de laiton de 0,2 mm, mesurant 3,8 x 3,8 mm (tiré d'une chute de grappe de photodécoupe), soudé sur une tige de 0,3 mm et de 20 mm de long (**photo 8**).

Le décor environnant

Pour noyer la voie dans le sable (en réalité c'est souvent un mélange de sable, de terre et de cailloux), c'est très simple. Badigeonnez tout votre sol de colle à bois diluée à moitié avec de l'eau, en prenant soin de ne pas en mettre sur les rails. Sans attendre, saupoudrez du sable très fin, allant du gris clair au brun sombre. Une fois l'épaisseur voulue



obtenue et pour être sûr que le sable sera intégralement collé, j'humidifie toute la zone à l'aide d'un brumisateur. Cela a pour effet de faire remonter la colle par capillarité (**photo 9**). Pour représenter les multiples touffes d'herbe forcément présentes dans les zones non entretenues, je dispose des gouttes de colle blanche très irrégulièrement sur le sol, puis je "bombarde" la zone avec des fibres de 2 à 4,5 mm de long à l'aide d'un Grassmaster (**photo 10**). Je renouvelle l'opération si certaines zones ne sont pas assez envahies à mon goût. On peut aussi ajouter quelques morceaux de filets floqués Heki, pour représenter les petits buissons. Pour ceux qui ne possèdent pas de Grassmaster, il est toutefois possible d'obtenir un rendu similaire en utilisant les touffes d'herbes Mini-Natur. Le travail sera simplement un peu plus long, puisqu'il faudra les poser une à une. Votre voie de service réformée est terminée (photo 11), prête à accueillir des vieux, très vieux wagons laissés à l'abandon ! ■

8 : On installe les chaînettes et le jalon. La patine de l'ensemble est poussée, pour bien montrer que ces éléments sont vieux et subissent les méfaits du temps.

9 : Toute la zone environnante est

encollée, puis le sable est largement déversé.

10 : On dépose de petites gouttes de colle de manière aléatoire, puis on passe le Grassmaster. Le travail est rapide et de qualité !



Quelle surprise de voir une BB 12000 sur une voie non électrifiée. Pour la petite histoire, ses moteurs de traction ont complètement brûlé ce matin même, voilà pourquoi elle a été mise à l'écart. Peut être sera-t-elle ferraillée ?

PHOTODOC



COUP D'ŒIL À LA RÉALITÉ

A - Le dispositif réel de protection contre les circulations quand la voie n'est plus en conformité. Notez le manque de ballast entre les traverses, laissant apparaître le bas des traverses qui reposent sous le patin du rail. On voit bien aussi que la petite chaîne relie les traverses aux rails.

B - Quasiment plus rien de la voie n'est visible ici. Il ne reste plus d'apparent que le champignon du rail ; et pourtant les wagons roulent toujours dessus ! Cette voie sert à desservir l'atelier de réparation des wagons près de Creil.

C - Toujours sur l'une des voies des ateliers, les wagons passent à faible vitesse et assez peu souvent, mais suffisamment régulièrement pour retirer la couche de rouille sur le dessus du champignon. Il en résulte une couleur très jaune de début d'oxydation du métal.

