



Le vrai Cerdon, cher à André Porte, le concepteur des immeubles Jouef, est situé dans le Loiret, où il n'y avait, bien sûr, pas de chemin de fer à voie de 80 cm ni de remparts, simplement de la voie normale.

Cerdon 1970

Un secondaire pour collectionneur

En modéliste et collectionneur averti, doublé d'un fin connaisseur de la voie étroite réelle, Raymond Duton a créé un réseau en H09 totalement années 1970. En route pour Cerdon.

Texte et illustrations :
RAYMOND DUTON

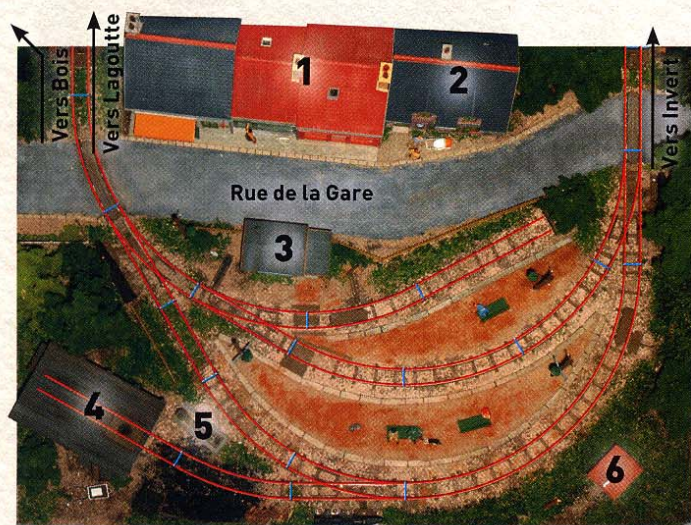
Il y a une dizaine d'années, j'ai décidé la construction d'un réseau en H09 afin de faire circuler, dans un décor approprié, mon matériel Egger-Bahn et Jouef - Egger-Bahn. J'ai créé le plateau côté "ville", posé la voie et acheté les immeubles Jouef. Puis, ils ont été rangés, et ressortis il y a un an pour concrétiser le projet. Le réseau devait être construit comme en 1970 et utiliser uniquement des éléments de décor disponibles à cette date, ou antérieurement. Mais pouvant

avoir été fabriqués postérieurement à partir du moment où les modèles étaient identiques aux modèles originaux. C'est facile, la plupart des éléments utilisés sont encore aux catalogues ; quand un modèle est de bonne facture, il dure longtemps, malgré les modes ! Les catalogues Baby-Train, Egger-Bahn, Faller, Jouef, Kibri, Peco, Preiser, RMA et Vollmer de 1960 à 1970 ont été consultés ainsi que leurs équivalents actuels pour retrouver la correspondance avec les références anciennes. ●●●

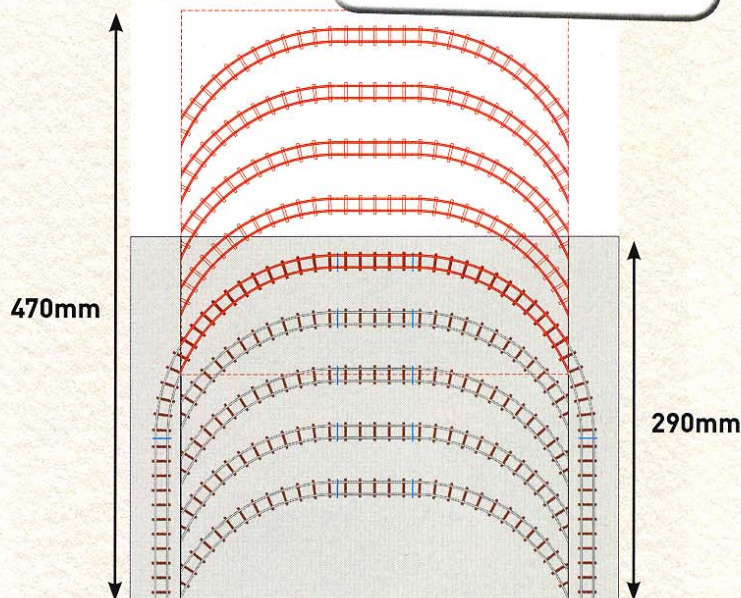


Le réseau en bref

- Voie et matériel : Egger-Bahn Jouef années 1970
- Dimensions : A3 (29,7 x 42 cm) plus coulisse
- Alimentation : analogique



1. Bloc de 3 immeubles (Jouef, réf. 981).
2. Poste (Jouef, réf. 982 « Bloc de 2 immeubles »).
3. Gare (Faller, réf. B-140).
4. Remise à machine (Egger-Bahn, réf. 601 « Garage pour loco »).
5. Grue hydraulique (Vollmer, réf. 6524).
6. Cabane (Faller, réf. B-140).



Historique de la ligne

Cerdon, aux confins de la Seine-et-Marne et du Loiret, est desservi depuis 1896 par une ligne de 24,8 km à voie de 80 cm. Le projet d'un chemin de fer reliant les villes de Bois et Invert est antérieur d'une dizaine d'années à la date de mise en service, mais le premier projet de construction date de 1890. Le choix de cet écartement peu répandu est

le résultat de longues négociations : à la Préfecture, on souhaitait de la voie métrique, les actionnaires de la voie de 60 cm – ils avaient visité l'Exposition de 1889 et avaient apprécié les mérites du chemin de fer Decauville. Pour contenter tout le monde, c'est l'écartement intermédiaire de 80 cm qui fut choisi.



La remise à locomotive est une copie presque conforme en carte plastique du "garage pour loco" Egger-Bahn réf. 601. La grue hydraulique est une nouveauté Vollmer, réf. 6524 au catalogue 1969-1970. Fût et bras mobile sont raccourcis aux cotes de la voie étroite. Elle est vendue avec un parc à charbon réf. 45779, le tas de briquettes réf. 5241 est aujourd'hui la réf. 45241.



Les maisons Jouef, créées par André Porte, réf. 981 et 982, sont montées sans modification avec marquages d'époque mais repeintes et légèrement patinées. Elles se trouvent très facilement neuves sur le marché de l'occasion. Les clôtures Jouef réf. 585, sont aujourd'hui Wills (Peco) réf. SS43 "Concrete fencing, 4 different types" et SS45 "Rustic and Picket Fencing". Arbres et arbustes Busch sont identiques à ceux que l'on trouvait en 1970 sous d'autres marques.



Histoire basée sur un fait réel : sur les Tramways Sud de Seine-et-Marne, à l'arrêt de l'église à Dammarie-les-Lys, c'est le tenancier d'un des deux cafés de la place qui assumait le poste de chef de gare, comme à Cerdon ! Mais cela ne devait pas être le seul cas en France !

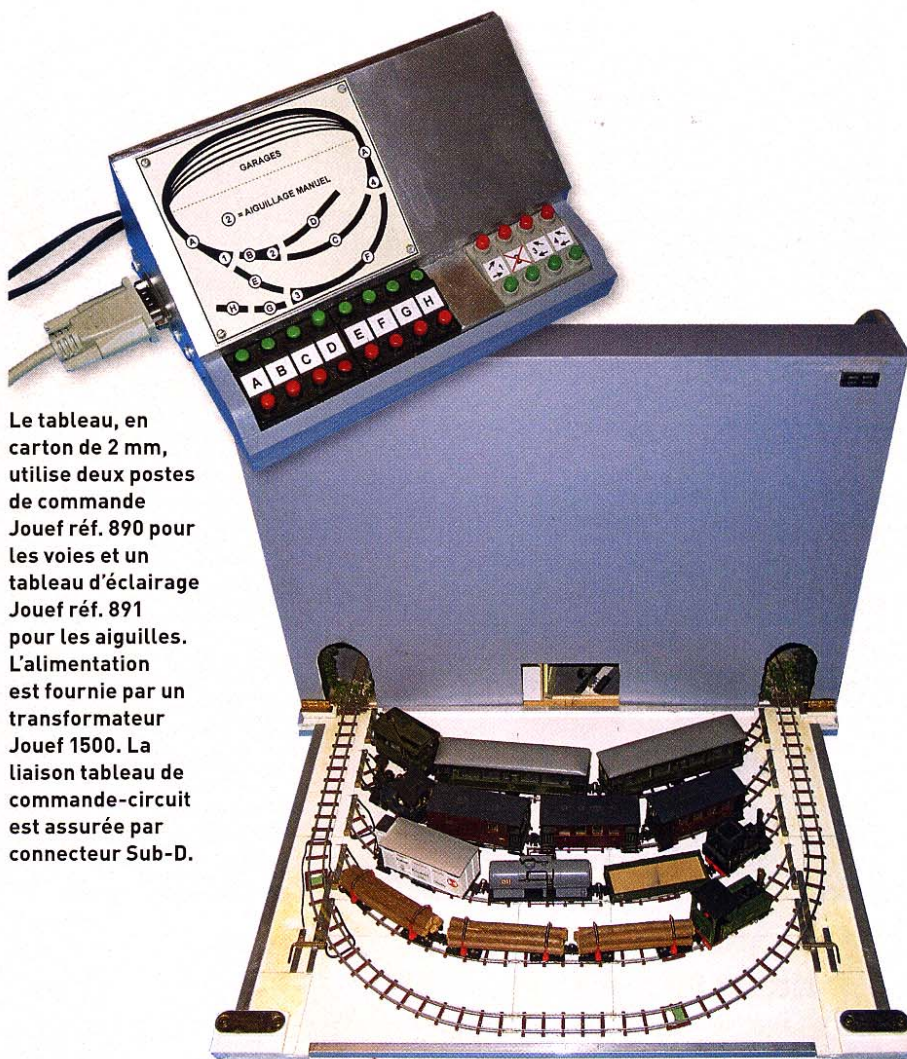


●●● voyageurs supplémentaires. En cet été 1970, la Compagnie se porte bien et la suppression n'est pas envisagée. On prévoit l'achat de locomotives diesel à la place de celles à vapeur, dont quelques amateurs envisagent la préservation.

Réalisation

La charpente de la partie "ville" (42 x 29,7 cm) est en carton de 2 mm, la plateforme en Carton Plume® de 3. Le dos est renforcé par un tasseau de bois, dans lequel est vissé le plateau servant au garage des rames. La voie est constituée d'éléments Jouef H0e. Je les ai utilisés connaissant leur mauvaise réputation. Le problème se situe au passage des aiguilles : vitesse élevée requise avec du matériel moteur Jouef - Egger-Bahn. Problème qui disparaît avec les locomotives Minitrains équipées d'un volant d'inertie.

Le plateau arrière est en carte plastique de 2 mm et profilé U en aluminium. Pour être conforme à 1970, j'aurais dû utiliser du contre-plaqué... mais, le plateau n'est pas visible ! Il est équipé de cinq voies Jouef H0e posées sur la partie coulissante et d'une voie d'accès de chaque côté.



Le tableau, en carton de 2 mm, utilise deux postes de commande Jouef réf. 890 pour les voies et un tableau d'éclairage Jouef réf. 891 pour les aiguilles. L'alimentation est fournie par un transformateur Jouef 1500. La liaison tableau de commande-circuit est assurée par connecteur Sub-D.

Le tracé avec sa coulisse... coulissante... et repliable, permet le passage de cinq rames, pas toutes en même temps ! C'est bien suffisant pour agrémenter les circulations sans avoir l'impression de trains tournant en rond.



Le bâtiment de la gare et la cabane sont de Faller, réf. B-140 (aujourd'hui 120211 "Cabane ferroviaire-remise à outils"). Pour le confort des voyageurs, le BV (c'est là un bien grand mot)

est équipé d'un auvent en carton, soutenu par deux allumettes. Les personnages sont des Preiser séries 25 à 29 et les animaux 165, catalogue 1969-1970. Actuellement 10025 à 10029 et 14165.



La route est en pâte à modeler. Le sol et le ballast sont évoqués avec différentes terres et sables naturels, de Nemours, fixés à la colle à bois. À chaque extrémité de la route, une carte postale découpée donne une impression de continuité. Le flocage est en sciure peinte, comme ça se faisait à l'époque! On le trouve chez Faller réf. 170702 (réf. 702 en 1965).

Nœud ferroviaire

Cerdon se trouve à égale distance des deux terminus. Le trafic marchandises y est pratiquement nul : quelques fûts et caisses de bière pour le Café de la Gare. On a cru bon se passer d'une halle à marchandises pour diminuer les frais d'établissement.

Le trafic voyageurs y est plus important. Un embranchement de 5,3 km dessert, depuis 1902, la petite localité de Lagoutte, ce qui implique une correspondance pour les voyageurs en provenance de Bois ou d'Invert, une voie spécifique est d'ailleurs dévolue à cet effet. Une navette est assurée par automotrice à vapeur, ou rame tractée qui se compose d'une voiture unique où prend place le chef de train. La voie en impasse réserve quelques manœuvres pour la remise en tête de la locomotive.

Bâtiments

Le bâtiment voyageurs se résume à une simple baraque en bois où l'on vend les billets. On peut également les acheter au Café de la Gare, le tenancier fait office de chef de gare. Ce qui permet aux voyageurs d'attendre le train dans de bonnes conditions les jours de mauvais temps... quand il fait beau aussi!



Le ciel est un fond de décor Peco réf. SK219. Je ne sais pas s'il existait à l'époque, je n'ai que le catalogue Peco 1968. Les poteaux électriques sont fabriqués avec de la baguette ronde de 2 mm. Les isolateurs sont des tronçons de gaine de fil électrique, enfilés sur du fil laiton de 0,5 mm courbé et fiché dans les poteaux.

L'avent n'a pas une surface suffisante pour abriter les voyageurs, surtout les jours de marché.

Un petit dépôt, équipé d'une remise en planches et d'un parc à charbon, permet d'abriter et de ravitailler la machine de la navette. La grue hydraulique est

utilisée par la navette Cerdon-Lagoutte et par les machines assurant la liaison Bois-Invert qui auraient besoin d'eau. La ligne contourne l'ancienne cité médiévale de Cerdon, elle est entourée par des remparts qui attirent les touristes aux beaux jours, donc des ●●●