

# TOUTE LA GAUME EN N

## Ou le sud belge avant la crise

Parfois, les frontières ne sont que des accidents historiques. A 500 mètres de la douane française, le complexe sidérurgique belge de Musson constitue le thème de ce réseau en N au réalisme exceptionnel.

### UN THEME ATTRACTIF : LE CHEMIN DE FER SIDERURGIQUE

Fin des années 50, époque encore prospère pour le fer lorrain, gaumais et luxembourgeois. De longs trains de minéral et de charbon sillonnent toujours la ligne de l'Athus-Meuse avec ses nombreuses antennes et son légendaire relais-dépôt de Latour. L'activité bat son plein, autant que l'emploi, dans les bassins de la Chiers, de Briey, de Nancy, de Longwy et dans les aciéries de Sidélor et de l'Arbed. A 500 mètres de la frontière française, à Musson, les hauts-fourneaux de la Compagnie Minière et Métallurgique de Musson et Halanzy confondent leurs fumées avec les épais panaches des types 25 et 26, qui les côtoient journellement. Ces machines, stationnées à la remise de Latour toute proche, sont affectées au trafic lourd

des minerais de la région, qu'elles emportent vers les bassins de Liège et de Charleroi. La nouvelle vague des diesels de type 202 et 203 (ultérieurement, séries 52 et 53) est bien apparue en 1955, mais la vapeur compte encore quelques années de répit. Au sud, les CC 14000 ont pris possession de l'artère électrifiée Valenciennes-Thionville et amènent leurs convois jusqu'à la gare-frontière d'Ecouvies, où les machines belges de Latour prennent le relais. A Athus, les De Dietrich grand-ducaux emportent leurs bataillons de travailleurs frontaliers dans la vallée industrielle de l'Alzette, tandis que des couplages de 63000 françaises livrent leurs cargaisons en provenance de Longwy via Mont-St-Martin\*.

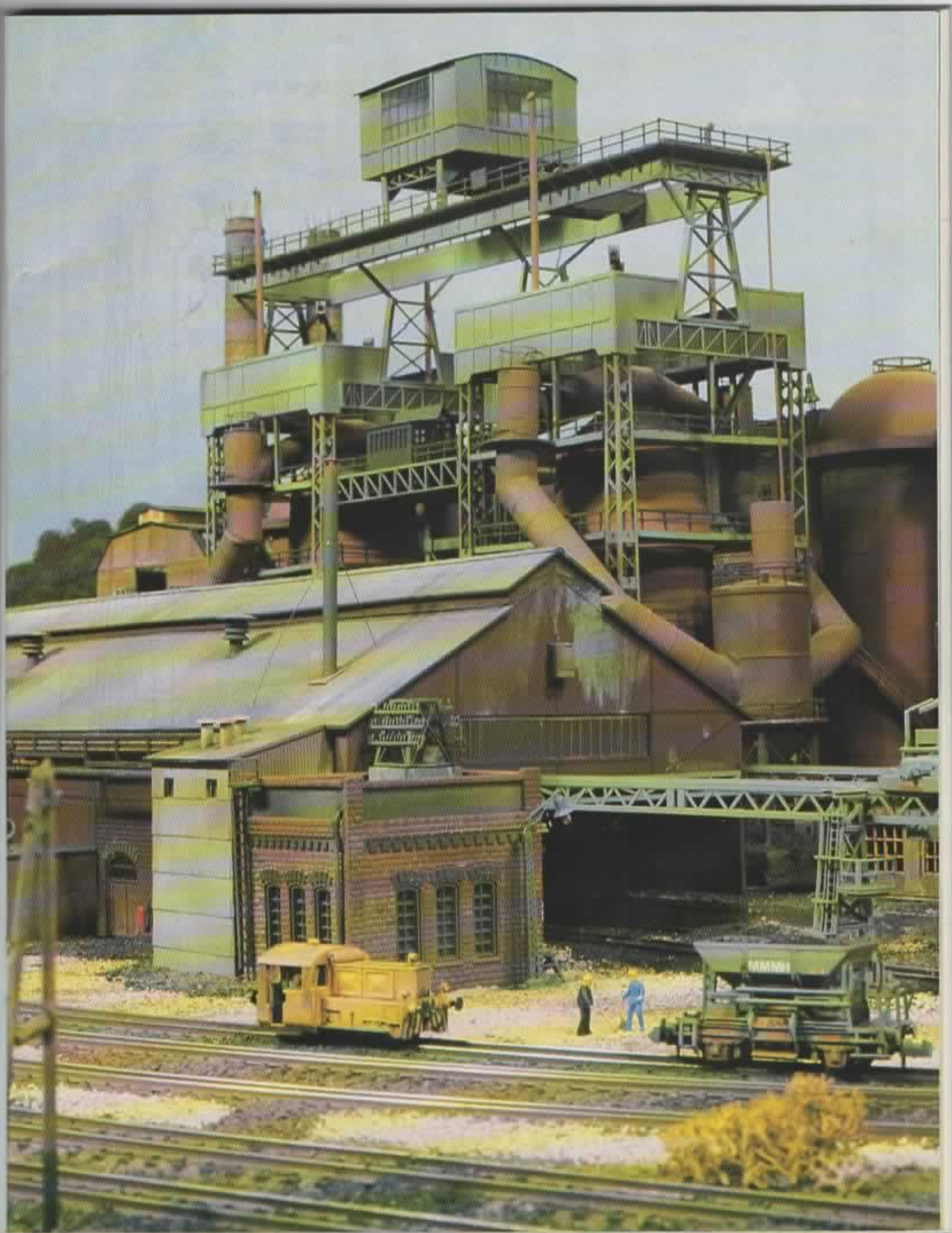
\* Pour ceux d'entre vous que ce tableau impressionne, je recommande la lecture du « Transfer » hors-série, sorti en avril 86 aux Editions GTF, BP 191, B-4000 Liège, intitulé « Le Rail en Gaume ». Ce numéro est passionnant et peut inspirer avec bonheur les modélistes amateurs de trafic frontalier.

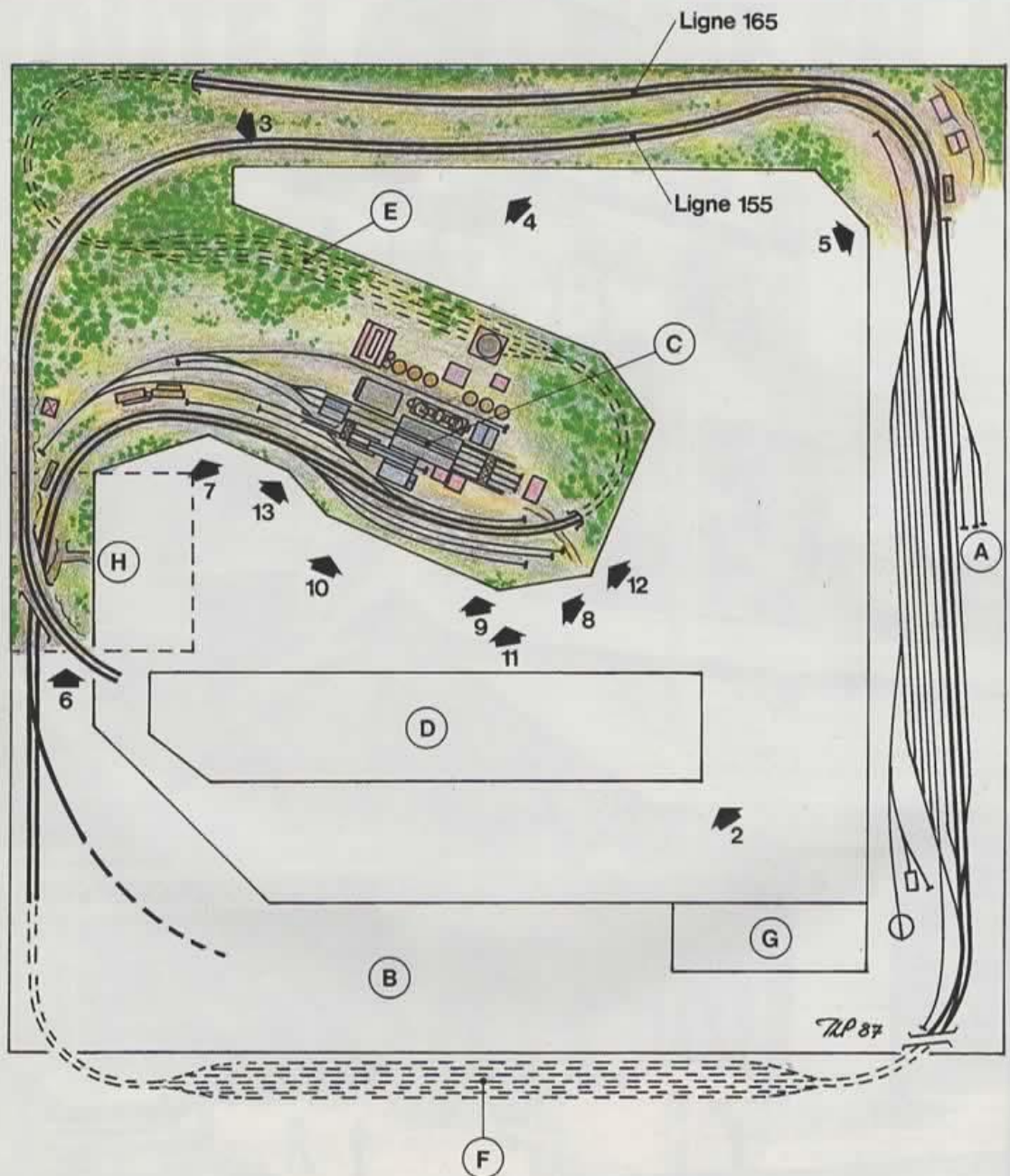
C'est toute une époque, tout un monde qui se désagrège aujourd'hui que Jacques Quoitin a voulu immortaliser. Bien qu'inachevée, son entreprise me bouleverse et me laisse pantois, dès que j'émerge de la trappe d'accès au milieu de son grenier magique. Légèrement sur ma gauche, dressé sur une imposante presqu'île, un complexe sidérurgique, bien proportionné, fourmillant de mille détails authentiques, me remplit la vue. Colossal... malgré la réduction ! Ou plutôt grâce à la réduction, car le N est l'échelle idéale pour pareille reconstitution, pour qu'elle vous bouscule de toute sa masse, embrassée d'un seul regard. Après de longues minutes, quand j'arrive à m'extraire de ce spectacle, mes yeux font le tour de la pièce, un modeste grenier de 4,50 m x 4,50 m, serré par les pentes du toit. J'y découvre un vaste tracé circulaire, aux courbes harmonieuses et amples, épousant le périmètre disponible. Le côté gauche est presque terminé et évoque avec justesse les paysages du Luxembourg belge. Des masses boisées, en lichen, moutonnent joliment les collines et enveloppent les voies toutes dépouillées qui y serpentent. Magistrale utilisation du N, requérant plus souvent la suggestion des formes et des couleurs que les détails minutieux pour recréer un pano-



**1**  
Situation générale du réseau gaumais de Jacques Quoitin. Les frontières, ici, sont plus des accidents historiques que des séparations géographiques réelles, car les activités minières et sidérurgiques des trois pays y étaient intimement liées. Symbole de cette synergie internationale, les interpénétrations de matériel ferroviaire étaient monnaie courante.

Cliché page ci-contre :  
Un haut fourneau saisissant, bien qu'à l'échelle du 1/160. Cette vue étant repérée en neuvième position sur le plan donné page suivante, on trouvera sa légende en bonne place parmi celles des autres vues.





- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| A - Virton-St Mard (non décoré)                 | E - Garage souterrain (3+ 2 voies) |
| B - Futur dépôt de Latour                       | F - Garage souterrain (4+ 3 voies) |
| C - Aciérie de Musson-Halanzy                   | G - Pupitre de commande            |
| D - Future gare de Lamorteau (section amovible) | H - Trappe d'accès au grenier      |

**Photo de couverture  
(repérée 6 sur le plan)**

L'amour de Jacques Quoitin pour les antiques cabines de Virton est tel qu'il a reproduit la cabine II du bloc 42 en deux exemplaires. L'un sera disposé à son emplacement véridique, à la sortie orientale de Virton, l'autre est placé ici dans un décor tout à fait fictif, à l'entrée du complexe de Musson-Halanzy. Un loco-tracteur de l'usine, de type Kóf (Arnold) manœuvre un couvert, tandis que se profile à l'arrière un train de colis à destination de Charleville-Mézières via Lamorteau. Admirez également, à l'avant-plan, la finesse du sémaphore, monté en laiton photogravé à partir d'un tirage de Dominique Petit.

2

Vue générale de la partie achevée de l'installation. A l'avant-plan, la presque île supportant le complexe sidérurgique de Musson-Halanzy. Dans l'allée derrière elle, Jacques Quoitin, les mains dans les poches, surveille son fils Bruno, aux commandes de l'unique poste mobile (Walk-Around) du réseau.

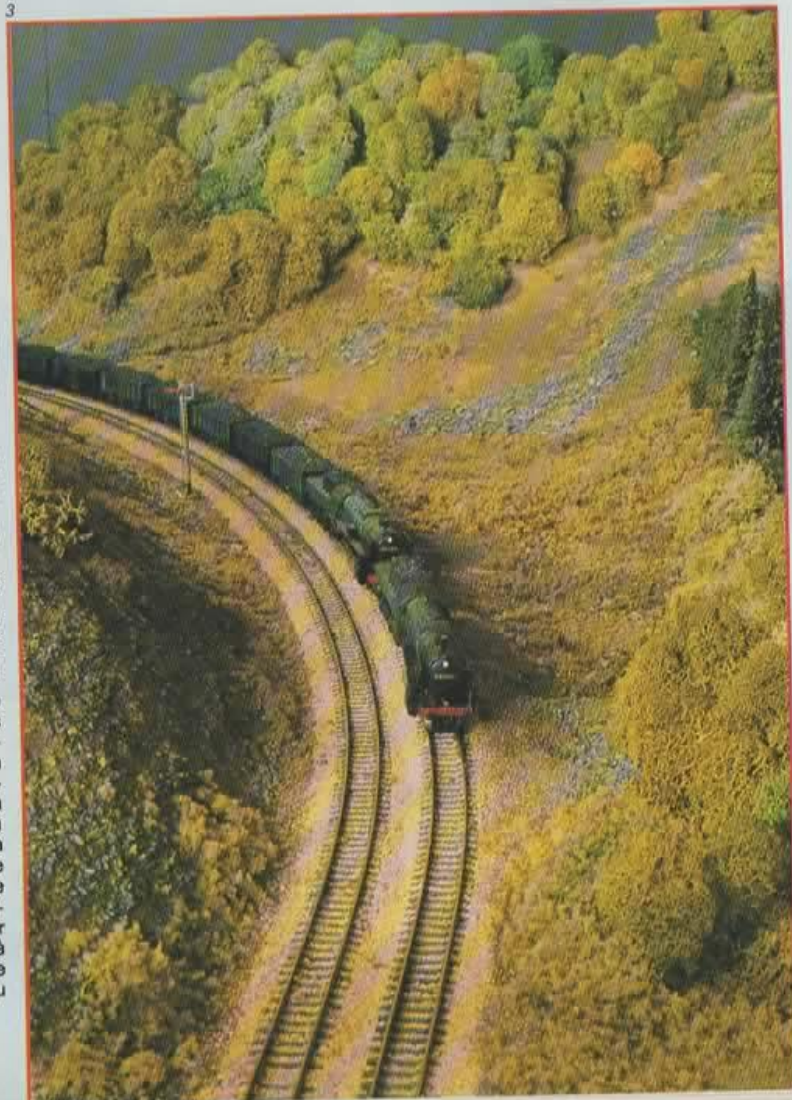
3

Double traction de types 26 (Minitrix) emmenant un chargement de charbon hennuyer vers les aciéries de Musson-Halanzy. Image exemplaire des possibilités scéniques du N : courbes réalistes (ici 1 mètre de rayon), longs trains à peine incurvés, ample décor simplement évoqué. Le paysage est typique du Luxembourg belge, avec son profil de voie difficile et ses immenses territoires boisés.

rama grandiose ! Mais trêve d'exclamations élogieuses, les photos sont là pour vous traduire mes sentiments envers cette réalisation superbe.

Comment Jacques Quoitin en est-il arrivé à ce hobby dévorant ? Accidentellement, à ce qu'il me raconte, quoique son grand-père fût machiniste sur un type 10, cette fabuleuse vapeur, et que lui-même ait toujours porté un intérêt latent aux chemins de fer. Pendant son enfance, il a joué sur un circuit Trix Express (en 3 rails), mais il l'a ensuite abandonné pour d'autres activités. Vers 1974, il en retrouve cependant les attraits et complète l'installation dans un style tout à fait farfelu. Le hasard l'emmena, un jour de 1978, à une réunion du RMM, le club ferroviaire de Namur, où il noua des relations amicales. Petit à petit, le voilà sensibilisé à la philosophie du modélisme et aux reproductions de matériel belge, denrées rares à l'époque. Parallèlement, il se passionne pour la publication dans Model Railroader, à partir de novembre 1978, d'une série mémorable : la construction du

loco revue 12/87 n° 499







4

4  
 Approche occidentale de Virton. Les lignes 165, Athus-Meuse, et 155, Virton-Lamorteau, convergent et se longent (ici, de manière fictive). Sur la première, un express international, dévié par Dinant, est tiré par un type 60 (transformation Hunerbein d'un modèle Minitrix), tandis que sur la seconde, un autorail diesel de la série 600 (Minitrix) s'éloigne en direction de la frontière.



5

5  
 Cabine I, Bloc 41, de Virton-St. Mard, à l'entrée ouest de la gare. Une 63000 s'en retourne, haut le pied, vers son dépôt de Mohon, via Lamorteau. Le flou artistique est volontaire et destiné à masquer la finition du décor, inachevée dans cette section du réseau. Il met aussi en valeur la remarquable reproduction de cette vieille cabine en bois. Elle est composée entièrement en plasticard, à l'exception du garde-fou en laiton photogravé. Les vitrages sont réalisés d'une pièce dans une bande de plasticard transparent, simplement incisée au cutter pour figurer les croisillons de fenêtres.

7

7  
 En direction d'Athus, un convoi marchandises, tiré par un type 64 (Fleischmann), passe devant les premiers bâtiments du complexe de Musson-Halanzy. A l'arrière, un train de scories en cours d'évacuation.





8

« Clinchfield Railroad » à l'échelle N. En particulier, il est séduit par la démarche des réalisateurs qui, partant d'une ligne réelle, en ont dégagé les éléments scéniques caractéristiques, bâtiments, sites, industries, et les ont reproduits en simplifiant et en comprimant, mais sans jamais sacrifier l'esprit de ressemblance. Le Clinchfield Railroad met également en scène le transport ferroviaire du charbon à travers les spectaculaires régions du Kentucky, de la Virginie, du

Tennessee et des deux Caroline. Cet aspect touche directement Jacques Quoitin, aussi attiré par la sidérurgie que par les sites de la Gaume et du Luxembourg belge, somme toute assez comparables au pays de Clinchfield.

À l'occasion d'un déménagement en 1980, la décision est prise : réquisition du nouveau grenier, changement d'échelle, vente du matériel Trix Express à un fanatique de la marque. Puis, dans l'esprit du parfait modéliste qu'il

8

Réception par les aciéries d'un train de charbon manœuvré par un type 98 (locomotive prussienne T 16 de Fleischmann). Sur la gauche, deux types 25 (Fleischmann) de la remise de Latour attendent leur prochain service.

9 (page de droite)

Vue rapprochée des hauts-fourneaux de Musson. Les colonnes verticales sont des pylônes de caténaire Märklin à l'échelle HO. Les cuves et les tuyauteries sont tirées d'emballages alimentaires en plastique.

ambitionne d'être, reconnaissance photographique sur le terrain ! Jacques Quoitin descend d'abord sur Athus, dont l'environnement le tente, mais la visite de ce nœud ferroviaire l'effraie par sa taille gigantesque. En revenant vers l'ouest, il découvre les vestiges de l'aciérie de Musson, désaffectée depuis 1967, mais pas encore démantelée. L'ensemble est parfaitement « modélisable », moyennant quelques compressions, et le sujet lui plaît. Plus loin, la remise de Latour, qui se ratatine visiblement au fil des années, le retient également. Enfin, il trouve la gare de Virton-St. Mard, ses antiques cabines de signalisation en bois, ses « chandeliers » (potences de signalisation) encore vaillants et son étrange halle à marchandises toute métallique. C'est le coup de foudre ! Virton sera la gare principale du futur réseau, intégralement reproduit avec toutes ses voies (miracle du N 1). Par la suite, les travaux sont menés bon train, à la fois dans le grenier et dans la salle à manger, où Jacques Quoitin aime à préparer un maximum d'éléments au sein de sa famille. Son fils Bruno, 10 ans aujourd'hui, s'intéresse d'ailleurs de près au projet paternel, mais ses filles, Anne-Françoise, 9 ans, et Sophie, 8 ans, demeurent insensibles aux charmes du train miniature, comme il est, hélas, de mise parmi nos compagnes.

Dès 1985, le complexe métallurgique en îlot est présentable, tandis que le tracé des voies principales est opérationnel. Rien de bien sorcier ! Tous les circuits et les garages souterrains sont à doubles voies indépendantes, sans coupure de block autre que celles réalisées automatiquement par les aiguillages « intelligents ». Deux alimentations, de marque T.E.R., aux performances de ralenti et d'inertie remarquables, conduisent les trains sur l'ensemble du réseau. Un essai de commande par poste mobile (Walk-Around) a aussi été tenté, mais ne sera pas généralisé. Les voies sont principalement de Peco avec quelques aiguilles Shinohara.



10

Le matériel est constitué de modèles Minitrix, Fleischmann, Arnold et Roco, fidèlement « belgisés » et salis. Comme beaucoup de N-istes, Jacques Quoitin avoue connaître quelques ennuis de prise de courant, surtout avec les loco-

motives Fleischmann, qu'il est systématiquement nécessaire d'équiper d'un captage amélioré. C'est un peu le tribut qu'il faut payer aux petites échelles. En revanche, au niveau du paysage et du décor, le N permet une mise en scène

incomparable, si l'on use adroitement de ses atouts. Rien ne sert de consommer un temps précieux à superdétailler. L'évocation doit être plus subtile, par touches de couleur contrastées. Examinées de tout près, la végétation et la patine sont, par exemple, plus grossières qu'en HO, mais cela n'affecte aucunement la physionomie globale, qui doit être contemplée avec plus de recul. L'effet est en tout cas pleinement satisfaisant, j'en ai la preuve devant moi.

11



896

10

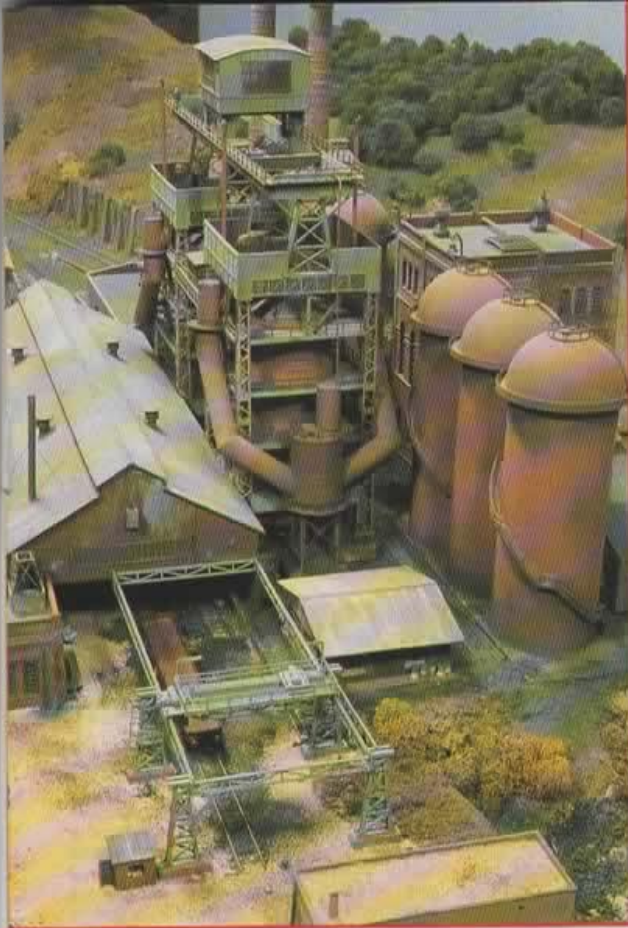
Vue générale des installations de la « Mine et Métallurgie de Musson et Halanzy » à Musson. A l'avant-plan, la ligne 165 Athus- Meuse est parcourue par un train de coils emmené par une diesel de la série 54 (Minitrix) sous le regard certainement étonné du mécanicien d'un type 25 (Fleischmann). La livrée de la diesel n'est en effet pas d'époque. Que les puristes se rassurent, une re-peinture est prévue au programme !

11

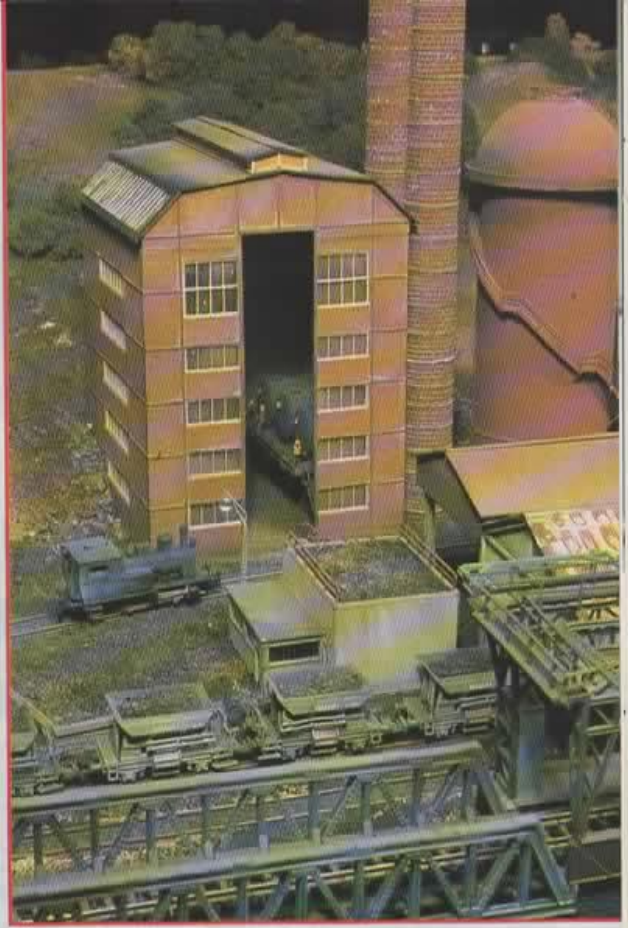
Autre aspect du complexe sidérurgique montrant à l'arrière le réservoir d'eau, qui sera prochainement doublé comme en réalité. A l'avant-plan, un train charbonnier tracté par un type 98.

loco revue 12/87 n° 499





12



13

Jacques Quoitin fait un emploi intensif de lichen pour les zones forestières et de floccages Woodland pour le reste du terrain. Il prépare aussi lui-même des terres variées, qu'il emprunte à la campagne qui l'entoure. Mais il a soin de les stériliser au préalable, en les cuisant dans le four ménager pendant une trentaine de minutes, pour éviter l'apparition ultérieure de germes et de moisissures.

Les bâtiments caractéristiques sont de construction personnelle, en plastocard principalement, avec quelques éléments en laiton photogravé, indispensables à cette échelle pour les rambardeuses notamment. Mais Jacques Quoitin n'est pas un maniaque de la fidélité à tout prix et le kitbashing lui vient souvent à point pour accélérer la réalisation. La constitution de l'aciérie est un vrai régal d'astuces. Les pots de yaourt et autres emballages en plastique y entrent pour beaucoup, de même que les remaniements de kits Kibri et Pola. Les six tours de Cowper (récupérateurs) sont, par exemple, faites de réservoirs Kibri coiffés de demi-boules de Noël en plastique.

loco revue 12/87 n° 499

Et une vendeuse de super-marché se souviendra toujours de cet étrange client qui, un jour, choisit ses boules de Noël en s'aidant d'un pied-à-coulisse ! La signalisation mécanique, fonctionnelle mais sans action sur les trains, est en cours d'installation. Les sémaphores et les « chandeliers », d'une extrême finesse, sont produits, en laiton photogravé, par Dominique Petit sur la lancée de ses signaux déjà célèbres en HO. Enfin, en matière de patine, Jacques Quoitin manie avec plaisir les lavis acryliques, sauf pour le matériel roulant qu'il préfère traiter à la peinture Floquil au moyen d'un aérographe.

Voilà donc une œuvre magistrale, dont nous suivrons tous, je crois, le développement ultérieur avec enthousiasme. Dans son état actuel, elle constitue déjà un efficace plaidoyer pour le N, et son auteur, fervent adepte de cette échelle désormais, est d'ailleurs prêt à travailler à son extension en Belgique. Les lecteurs intéressés par cette action peuvent me contacter auprès de Loco-Revue et je les mettrai volontiers

12

*Vue latérale sur les hauts-fourneaux. Les tours de récupérateurs, sur la droite, sont constituées de réservoirs Kibri à l'échelle HO, chapeautés d'une demi-boule de Noël.*

13

*Par l'ouverture béante de la salle des machines, on aperçoit l'aménagement intérieur avec ses chaudières. Notez également la belle finition des cheminées Vollmer, équipées d'arceaux de renforcement et de paratonnerres. La 020 d'usine est une machine Arnold repeinte et patinée.*

en rapport avec Jacques Quoitin. En tout cas, merci à lui de ce voyage de rêve en pays gaumais !

**Texte et illustrations : J. Le Plat**

897