



1 : 160



Modules SceNic
Le module puissance N



SceNic Modules
Module to the power of N



SceNic-Modul
Modul hoch N





Le Concept

Né en 2007, le concept SceNic propose la réalisation de petits dioramas indépendants sous la forme de modules normalisés (constitués de 3 parties : la scène, la voie de retour et le caisson), en imaginant qu'il soit assez petit pour s'exposer à domicile dans une bibliothèque, mais qu'il puisse également s'intégrer dans un plus grand réseau dans le cadre d'une exposition.

Après des débuts un peu timides, un groupe de sept N'istes de la région parisienne s'est finalement constitué pour proposer un premier réseau de modules SceNic lors de l'exposition de St Mandé (près de Paris) en janvier 2014. Ce réseau a reçu un vif succès, et a été le vrai point de départ du concept SceNic.

La cellule historique compte aujourd'hui environ 25 membres, pour 80 modules opérationnels.

Mais le nombre exhaustif de constructeurs et de modules est inconnu, notamment car des personnes individuelles et des clubs en produisent sans que nous le sachions.

Un collectif, pas un club

Le principe du SceNic est collaboratif, il est constitué d'un groupe de volontaires garants du bon respect de la norme, et de l'organisation de sa présentation au public, mais ce n'est pas un club.

Chaque propriétaire de SceNic se propose de venir en exposition avec un ou plusieurs modules selon sa disponibilité ou son envie. C'est ainsi qu'à chaque exposition, le réseau présenté est différent, puisqu'il n'est jamais constitué des mêmes participants, ni des mêmes modules.

Le noyau historique des membres de la première heure existe toujours et veille au respect de la norme et la fait évoluer si nécessaire : <http://dany.kwaoo.me/ferro/dossiers/scenic/index.htm>

Le record

A l'occasion de l'exposition de Bourges, en mars 2025, un record de longueur de réseau a été établi avec 60 mètres de longueur, grâce à la participation de 50 modules.

La presse en parle

Les prestations du collectif SceNic ont acquis une certaine notoriété au fil des années, au travers de leur présence sur de nombreuses expositions. Ils ont notamment fait l'objet d'articles dans des magazines nationaux (Loco-Revue, Rail Miniature Flash, Magaz'N), et internationaux (Continental Modeller), ainsi que de vidéos sur des chaînes YouTube spécialisées (Aiguillages, Les trains du Balbu, ...)



The Concept

Created in 2007, the SceNic concept is based on building small, self-contained dioramas in the form of standardized modules (composed of three parts: the scene, the return track, and the box).

The idea was to design something compact enough to be displayed at home – for example, on a bookshelf – yet also compatible with a larger modular network for exhibition settings.

After a somewhat hesitant start, a group of seven N-scale enthusiasts from the Paris region eventually came together to present the first SceNic modular layout at the Saint-Mandé exhibition (near Paris) in January 2014. The layout was a great success and marked the true beginning of the SceNic concept.

Today, the original core group counts around 25 members and about 80 operational modules.

However, the total number of builders and modules remains unknown, as individuals and clubs continue to produce SceNic modules independently, without necessarily being in direct contact with the group.

A Collective, Not a Club

The SceNic principle is collaborative: it's formed by a group of volunteers who ensure compliance with the standard and coordinate its public presentation – but it is not a club.

Each SceNic owner can choose to take part in an exhibition with one or more modules, depending on their availability or interest. As a result, every exhibition features a different layout, since the participants and modules are never exactly the same.

The historical core of the founding members still exists today and continues to ensure that the standard is respected and updated when necessary:

<http://dany.kwaoo.me/ferro/dossiers/scenic/index.htm>

The Record

At the Bourges exhibition in March 2025, a new record was set for the SceNic network, reaching 60 meters in length, thanks to the participation of 50 modules.

In the Media

Over the years, the SceNic collective has gained recognition through its presence at numerous exhibitions. It has been featured in several national magazines (Loco-Revue, Rail Miniature Flash, Magaz'N), as well as in international publications (Continental Modeller). Specialized YouTube channels – such as Aiguillages and Les trains du Balbu – have also produced videos highlighting the group's work.



Das Konzept

Entstanden im Jahr 2007, steht das Konzept SceNic für die Gestaltung kleiner, eigenständiger Dioramen in Form standardisierter Module (bestehend aus drei Teilen: der Szene, der Rückführungsstrecke und dem Kasten). Die Idee war, ein Format zu schaffen, das klein genug ist, um zu Hause – etwa in einem Bücherregal – präsentiert zu werden, aber zugleich so konzipiert ist, dass es sich im Rahmen einer Ausstellung in ein größeres Anlagenensemble einfügen lässt.

Nach eher zögerlichen Anfängen bildete sich schließlich eine Gruppe von sieben N-Bahnern aus der Pariser Region, die anlässlich der Ausstellung in Saint-Mandé (bei Paris) im Januar 2014 erstmals ein gemeinsames SceNic-Modulnetz präsentierten. Diese Anlage stieß auf großes Interesse und markierte den eigentlichen Startpunkt des SceNic-Konzepts.

Die historische Kerngruppe zählt heute rund 25 Mitglieder mit etwa 80 betriebsbereiten Modulen.

Die genaue Zahl der Erbauer und Module ist jedoch unbekannt – insbesondere, weil sowohl Einzelpersonen als auch Vereine unabhängig voneinander SceNic-Module bauen, ohne dass wir davon Kenntnis haben.

Ein Kollektiv, kein Verein

Das SceNic-Prinzip ist kollaborativ: Es besteht aus einer Gruppe engagierter Freiwilliger, die dafür sorgen, dass die Norm eingehalten wird und dass die Präsentation gegenüber der Öffentlichkeit organisiert ist – aber es ist kein Verein.

Jeder Besitzer eines SceNic-Moduls kann nach Lust, Zeit und Möglichkeit mit einem oder mehreren Modulen an einer Ausstellung teilnehmen. So entsteht bei jeder Veranstaltung ein anderes Netzwerk, da nie dieselben Teilnehmer oder Module zusammenkommen.

Der historische Kern der ursprünglichen Mitglieder besteht weiterhin. Er achtet auf die Einhaltung der Norm und entwickelt sie bei Bedarf weiter: <http://dany.kwao.me/ferro/dossiers/scenic/index.htm>

Der Rekord

Anlässlich der Ausstellung in Bourges im März 2025 wurde ein neuer Längenrekord aufgestellt: das SceNic-Anlage erreichte dank der Beteiligung von 50 Modulen eine Gesamtlänge von 60 Metern.

In der Presse

Die Auftritte des SceNic-Kollektivs haben im Laufe der Jahre durch ihre Teilnahme an zahlreichen Ausstellungen eine gewisse Bekanntheit erlangt.

Sie wurden in mehreren nationalen Fachzeitschriften (z. B. Loco-Revue, Rail Miniature Flash, Magaz'N) ebenso vorgestellt wie in internationalen Publikationen (Continental Modeller).

Darüber hinaus widmeten ihnen verschiedene spezialisierte YouTube-Kanäle – etwa Aiguillages oder Les trains du Balbu – eigene Videos.

Expositions / Exhibitions / Ausstellungen

Quelques exemples de participations à diverses expositions.

Some examples of participation in various exhibitions.

Einige Beispiele für die Teilnahme an verschiedenen Ausstellungen.

Bourges, Mars 2025, Record de longueur



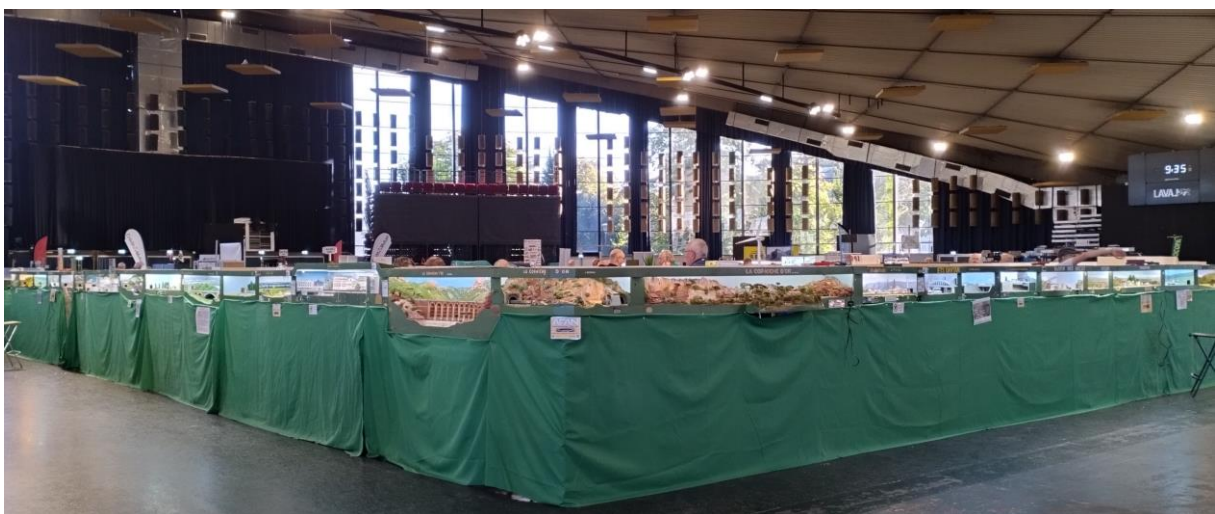
Uberach, Mars 2024



St Mandé, Janvier 2023



Laval 2023



Quelques modules

Voici une liste non exhaustive de modules ayant déjà été présentés en exposition. D'autres modules, tout aussi passionnants et détaillés sont encore en cours de réalisation, pour être présentés dans les futures expositions.

Some modules

Here is a non-exhaustive list of modules that have already been presented in exhibitions. Other modules, just as exciting and detailed, are still in development, to be presented in future exhibitions.

Einige Module

Hier finden Sie eine beispielhafte Liste von Modulen, die bereits in Ausstellungen präsentiert wurden. Weitere, ebenso spannende und detaillierte Module befinden sich noch in der Entwicklung und werden in zukünftigen Ausstellungen vorgestellt.

La Corniche d'Or – Le Viaduc d'Anthéor

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Patrick Bertinot & J-Marc Harthé
Taille / Size / Größe	160cm
Thème / Theme / Thema	Côte d'Azur en début des années 60 French Riviera in the early 1960s Französische Riviera in den frühen 1960er Jahren
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Pont d'Anthéor avec sa plage Anthéor Bridge with its beach Anthéor-Brücke mit ihrem Strand
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Reproduction fidèle, voies doubles, hauteur 46cm Faithful reproduction, double tracks, height 46cm Originalgetreue Nachbildung, zweigleisig, Höhe 46cm
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	1er prix de l'exposition de St Mandé 2023 1st prize at the St Mandé 2023 exhibition 1. Preis bei der Ausstellung St Mandé 2023



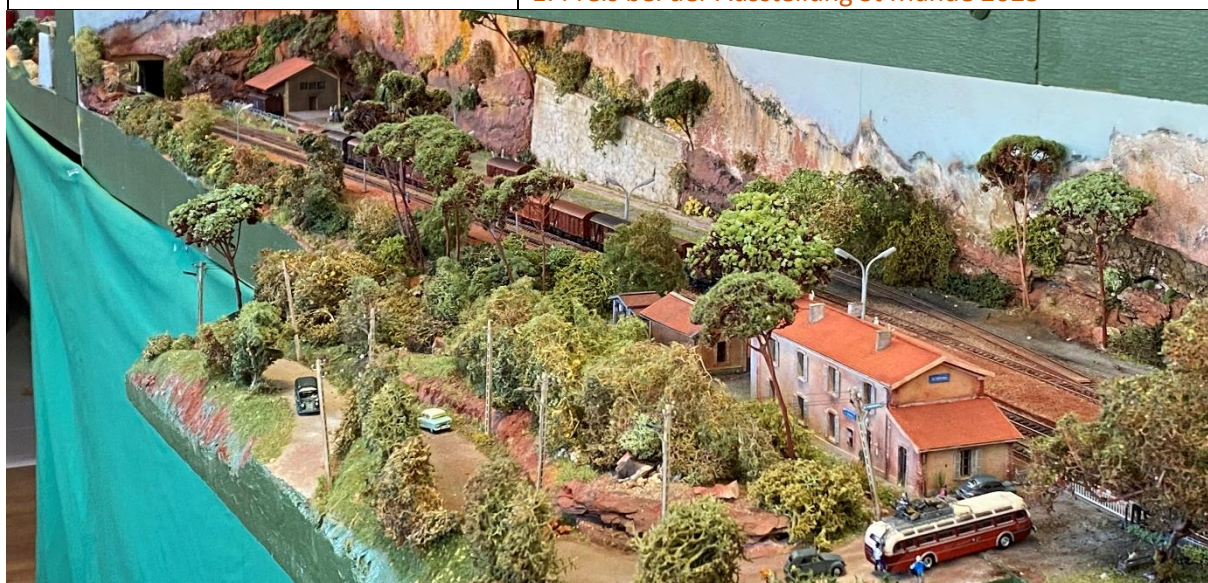
La Corniche d'Or – L'esterel

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Patrick Bertinot & J-Marc Harthé
Taille / Size / Größe	71cm / 90°
Thème / Theme / Thema	Côte d'Azur en début des années 60 French Riviera in the early 1960s Französische Riviera in den frühen 1960er Jahren
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Evocation du Cap Esterel Evocation of Cap Esterel Beschwörung von Cap Esterel
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Module en deux parties, Voies doubles (DV), hauteur normale Two-part module, Double Tracks, normal height Zweiteiliges Modul, Doppelgleis (DV), Normalhöhe



La Corniche d'Or – Le Trayas

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Patrick Bertinot & J-Marc Harthé
Taille / Size / Größe	250cm
Thème / Theme / Thema	Côte d'Azur en début des années 60 French Riviera in the early 1960s Französische Riviera in den frühen 1960er Jahren
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	La gare du Trayas / Trayas station / Bahnhof Trayas
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Module en deux parties de 125cm. Évocation du lieu réel, Voies doubles, hauteur 34cm, voie int. d'évitement Two-part module of 125cm. Evocation of the real place, Double tracks, height 34cm, internal passing track Zweiteiliges Modul von 125 cm. Evokation des realen Ortes, Doppelgleise, Höhe 34 cm, internes Überholgleis
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	1er prix de l'exposition de St Mandé 2023 1st prize at the St Mandé 2023 exhibition 1. Preis bei der Ausstellung St Mandé 2023



A la Bastille

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Michel Bourgoïn
Taille / Size / Größe	320cm
Thème / Theme / Thema	Gare terminus Terminal station Endstation
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Gare de la Bastille, Paris Bastille Station, Paris Bahnhof Bastille, Paris
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	1er prix du concours « modules SceNic » Bourges 2025 1st prize in "SceNic modules" competition, Bourges 2025 1. Preis im Wettbewerb „SceNic Modules“, Bourges 2025
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Station de métro fonctionnelle, ponts transbordeurs Functional metro station, transfer bridges Funktionale U-Bahn-Station, Umsteigebrücken



Voir l'article Loco-Revue en annexe. / [See the Loco-Revue article in the appendix.](#) / [Siehe den Loco-Revue-Artikel im Anhang.](#)

Il était une fois

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Michel Bourgoin
Taille / Size / Größe	192cm
Thème / Theme / Thema	Ligne à voie unique Single track line Eingleisige Strecke
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Cours Bouychères à Foix, entre les 2 ponts sur l'Ariège Cours Bouychères in Foix, between the 2 bridges over Ariège Cours Bouychères in Foix, zwischen den beiden Brücken über die Ariège
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	3 ^{ème} prix du concours « modules SceNic » St Mandé 2023 3rd prize in "SceNic modules" competition, St Mandé 2023 3. Preis im Wettbewerb „SceNic Modules“, St. Mandé 2023
Spécificités / specificities / Besonderheiten	6 contes de fées cachés dans le décor 6 fairy tales hidden in the scenery 6 Märchen, die sich in der Landschaft verbergen



Il était une Foix...

De la réalité...

Au modèle réduit...





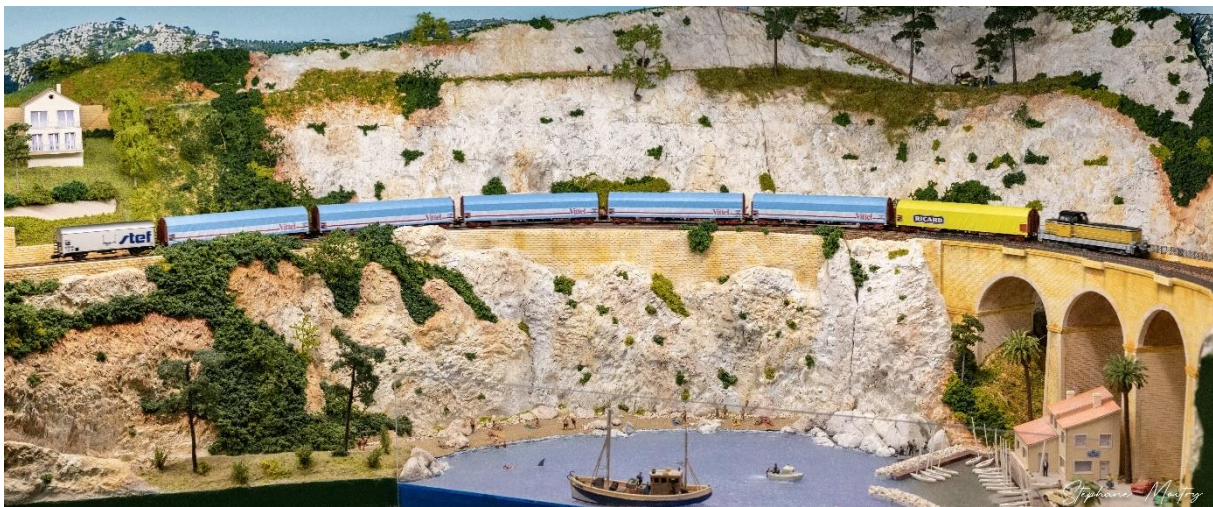
Ceinture et Bretelles

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Michel Bourgoïn
Taille / Size / Größe	192cm
Thème / Theme / Thema	Petite ceinture de Paris Paris Inner Belt Pariser Innengürtel
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Evocation de la petite ceinture Evocation of the inner ring road Beschwörung der inneren Ringstraße
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	2 ^{ème} prix du concours « modules SceNic » St Mandé 2023 2nd prize in "SceNic modules" competition, St Mandé 2023 2. Preis im Wettbewerb „SceNic Modules“, St. Mandé 2023



On dirait le Sud...

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Michel Bourgoin
Taille / Size / Größe	125cm x 90cm
Thème / Theme / Thema	Sud de la France / Southern France / Südfrankreich
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Evocation de la ligne Roquebrune cap Martin près de Monaco Evocation of the Roquebrune cap Martin line near Monaco Erinnerung an die Linie Roquebrune Cap Martin nahe Monaco
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	1 ^{er} prix du concours « modules SceNic » St Mandé 2018 1st prize in "SceNic modules" competition, St Mandé 2018 1. Preis im Wettbewerb „SceNic Modules“, St. Mandé 2018



Les Aciéries de Normandie

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Lionel Delgerie-Citerne
Taille / Size / Größe	240cm
Thème / Theme / Thema	Usine sidérurgique avec ses hauts fourneaux, son aciérie équipé d'un convertisseur, atelier et bâtiment administratif Steelworks with its blast furnaces, steel mill equipped with a converter, workshop and administrative building Stahlwerk mit seinen Hochöfen, dem mit einem Konverter ausgestatteten Stahlwerk, der Werkstatt und dem Verwaltungsgebäude
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Site imaginaire, inspiré par de nombreux sites sur une photo de Gonfreville-l'Orcher (Le Havre, industrie pétrochimique.) Imaginary site, inspired by numerous sites in a photo of Gonfreville-l'Orcher (Le Havre, petrochemical industry). Imaginärer Ort, inspiriert von zahlreichen Orten auf einem Foto von Gonfreville-l'Orcher (Le Havre, petrochemische Industrie).
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Module agrandi en hauteur pour les hauts fournaux de 39cm, double voie, électrifiée en 25 kV 50Hz, signalisation fonctionnelle. Voies de service pour desservir l'usine. Module with increased height for blast furnaces of 39 cm, double track, electrified at 25 kV 50Hz, functional signaling. Service tracks to serve the factory. Modul mit erhöhter Höhe für Hochöfen von 39 cm, zweigleisig, elektrifiziert mit 25 kV 50 Hz, funktionsfähige Signaltechnik. Servicegleise zur Versorgung des Werks.
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	Concours des réseaux Dreux 2024 2ème prix au concours des modules SceNic, Bourges 2025 Dreux layout Competition 2024 2nd prize at the SceNic Module Competition, Bourges 2025 Dreux-Anlagewettbewerb 2024 2. Preis beim SceNic-Modulwettbewerb, Bourges 2025
Note de l'auteur / Author's note / Anmerkung des Autors	Ce module rend hommage à ma famille : sidérurgistes du côté de mon père et cheminots du côté de ma mère. Cela fait partie de mon héritage d'où l'abréviation du nom : ADN. This module pays homage to my family: steelworkers on my father's side and railway workers on my mother's. This is part of my heritage, hence the abbreviation of the name: DNA. Dieses Modul ist eine Hommage an meine Familie: Stahlarbeiter väterlicherseits und Eisenbahnarbeiter mütterlicherseits. Das ist Teil meines Erbes, daher die Abkürzung im Namen: DNA.



Au pays de Cézanne

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Stéphane Moitry
Taille / Size / Größe	75cm
Thème / Theme / Thema	Les champs de lavande en Provence Lavender fields in Provence Lavendelfelder in der Provence
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Provence / Provence / Provence
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies doubles, moulin fonctionnel Double tracks, functional mill Doppelgleise, funktionsfähige Mühle



Les houblonnières d'Alsace

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Didier Schaeffer
Taille / Size / Größe	120cm
Thème / Theme / Thema	Les houblonnières, années 90 Hop fields, 1990s Hopfenfelder, 1990er Jahre
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Culture du houblon devant l'usine Kronenbourg, Obernai Hop cultivation in front of Kronenbourg factory, Obernai Hopfenanbau vor der Kronenbourg-Fabrik, Obernai
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies doubles Double tracks Doppelgleise



La Gare de Saint-Paul

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Hervé Grandin
Taille / Size / Größe	198cm, 30° courbe / curve/ Kurve
Thème / Theme / Thema	Gare terminus de banlieue Suburban terminus station Vorort-Endstation
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Gare de Lyon-Saint-Paul, 5e arrondissement de Lyon Lyon-Saint-Paul train station, 5th arrondissement, Lyon Bahnhof Lyon-Saint-Paul, 5. Arrondissement von Lyon
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies indépendantes fonctionnelles pour la gare Independent, functional tracks for the station Unabhängige, funktionale Gleise für den Bahnhof
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	St Mandé 2023 et Rail Expo 2024 St Mandé 2023 and Rail Expo 2024 St. Mandé 2023 und Rail Expo 2024



L'Usine du Terminus

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Hervé Grandin
Taille / Size / Größe	100cm, 30° courbe / curve/ Kurve
Thème / Theme / Thema	Terminus imaginaire accolé à une usine Imaginary terminus attached to a factory Imaginärer Endpunkt, an eine Fabrik angeschlossen ist
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Gare de Lyon-Saint-Paul, 5e arrondissement de Lyon Lyon-Saint-Paul train station, 5th arrondissement, Lyon Bahnhof Lyon-Saint-Paul, 5. Arrondissement von Lyon
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Complément à la Gare St-Paul Supplement to the St-Paul Station Ergänzung zum Bahnhof St-Paul
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	Rail Expo 2024 / Rail Expo 2024 / Rail Expo 2024



Le dépôt diesel

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Hervé Grandin
Taille / Size / Größe	112cm
Thème / Theme / Thema	Dépôt diesel et dépôt de locomotives Diesel depot and locomotive depot Diesel- und Lokomotivdepot
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Lieu imaginaire dans la banlieue parisienne An imaginary place in the Parisian suburbs An imaginary place in the Parisian suburbs
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies indépendantes fonctionnelles pour la gare Independent, functional tracks for the station Unabhängige, funktionale Gleise für den Bahnhof
Récompense obtenue / Reward obtained / Belohnung erhalten	Exposition de Bourges 2025 Bourges Exhibition 2025 Bourges-Ausstellung 2025



Revigny

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Philippe Marc
Taille / Size / Größe	330cm
Thème / Theme / Thema	Evocation d'une gare sur la ligne 1 Paris – Strasbourg Evocation of a station on line 1 Paris – Strasbourg Erinnerung an einen Bahnhof der Linie 1 Paris – Straßburg
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Gare de Revigny-sur-Ormain, Meuse Revigny-sur-Ormain Station, Meuse Bahnhof Revigny-sur-Ormain, Maas



Hors-Piste

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Vincent Aribaud
Taille / Size / Größe	120cm
Thème / Theme / Thema	Les houblonnières, années 90 Hop fields, 1990s Hopfenfelder, 1990er Jahre
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Culture du houblon en face de l'usine Kronenbourg, Obernai Hop cultivation in front of the Kronenbourg factory, Obernai Hopfenanbau vor der Kronenbourg-Fabrik, Obernai
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies voubles, moulin fonctionnel Double tracks, functional mill Doppelgleise, funktionsfähige Mühle



L'embranchement pétrolier

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Vincent Aribaud
Taille / Size / Größe	120cm
Thème / Theme / Thema	Les houblonnières, années 90 Hop fields, 1990s Hopfenfelder, 1990er Jahre
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Culture du houblon en face de l'usine Kronenbourg, Ober Hop cultivation in front of the Kronenbourg factory, Ober Hopfenanbau vor der Kronenbourg-Fabrik, Obernai
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies voubles, moulin fonctionnel Double tracks, functional mill Doppelgleise, funktionsfähige Mühle



Les manufactures

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Vincent Aribaud
Taille / Size / Größe	60cm
Thème / Theme / Thema	Les houblonnières, années 90 Hop fields, 1990s Hopfenfelder, 1990er Jahre
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Culture du houblon en face de l'usine Kronenbourg, Obe Hop cultivation in front of the Kronenbourg factory, Obe Hopfenanbau vor der Kronenbourg-Fabrik, Obernai
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Voies voubles, moulin fonctionnel Double tracks, functional mill Doppelgleise, funktionsfähige Mühle



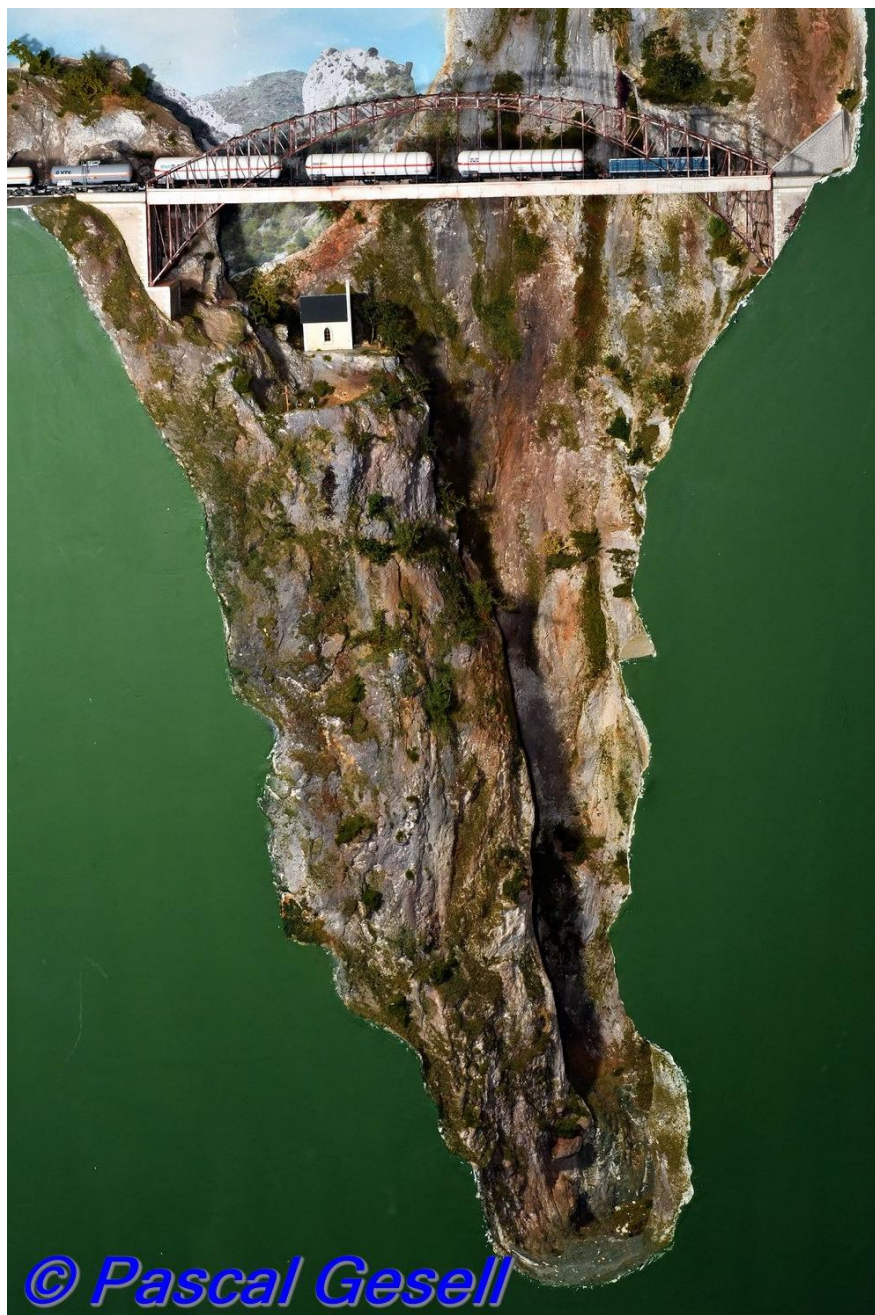
Ets Dantan

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Philippe Delperdange
Taille / Size / Größe	62cm
Thème / Theme / Thema	Vieille usine de banlieue Old suburban factory Alte Vorstadtfabrik
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Environs d'Ivry Sur Seine, banlieue parisienne Around Ivry-sur-Seine, a suburb of Paris Rund um Ivry-sur-Seine, einem Vorort von Paris
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Double voie et voie de manœuvre Double track and shunting track Doppelgleis und Rangiergleis



Pont du Diable

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Philippe Delperdange
Taille / Size / Größe	90cm
Thème / Theme / Thema	Pont sur un gouffre profond Bridge over a deep chasm Brücke über eine tiefe Schlucht
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Pyrénées orientales, site imaginaire Eastern Pyrenees, an imaginary site Östliche Pyrenäen, ein imaginärer Ort
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Goufre de 260m à l'échelle, voie unique 260m deep chasm (in real scale), single passage 260 m tiefer Abgrund (im Original), ein einziger Durchgang



Pont d'Yvers

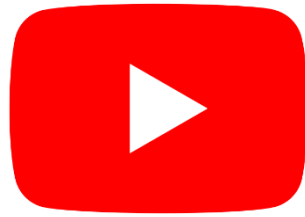
Réalisé par / Created by / Erstellt von	Pascal Gesell
Taille / Size / Größe	92cm
Thème / Theme / Thema	Haute Savoie (French Alps / Französische Alpen)
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Lieu imaginaire dans un décor hivernal An imaginary place in a winter setting Ein imaginärer Ort in winterlicher Umgebung



Gorges du Laudaret

Réalisé par / Created by / Erstellt von	Pascal Gesell
Taille / Size / Größe	120cm
Thème / Theme / Thema	Pyrénées orientales / Eastern Pyrenees / Östliche Pyrenäen
Lieu reproduit / Place / Ort reproduziert	Transposition du pont sur l'Aude de la ligne Axat-Rivesaltes Transposition of the bridge over the Aude of the Axat-Rivesaltes line Versetzung der Brücke über die Aude der Axat-Rivesaltes-Linie
Spécificités / specificities / Besonderheiten	Pont-cage, voie unique Cage bridge, single track Käfigbrücke, eingleisig





Youtube

Une sélection de vidéos sur plusieurs chaînes Youtube, où les modules SceNics largement représentés.

A selection of videos from several YouTube channels, where SceNics modules are widely represented.

Eine Auswahl von Videos aus verschiedenen YouTube-Kanälen, auf denen SceNics-Module stark vertreten sind.

Reportage sur la participation du Collectif SceNic à l'exposition de Bourges les 15 et 16 mars 2025 : réseau de modélisme ferroviaire à l'échelle N (1/160), record de 50 modules avec 60 mètres de longueur de réseau.

Report on the participation of the SceNic Collective at the Bourges exhibition on March 15th and 16th, 2025: N scale (1/160) model railway layout, record of 50 modules with a 60-meter track length

Bericht über die Teilnahme des SceNic-Kollektivs an der Bourges-Ausstellung am 15. und 16. März 2025: Modellbahnanlage Spur N (1:160), aufbau von 50 Modulen mit einer Gleislänge von 60 Metern



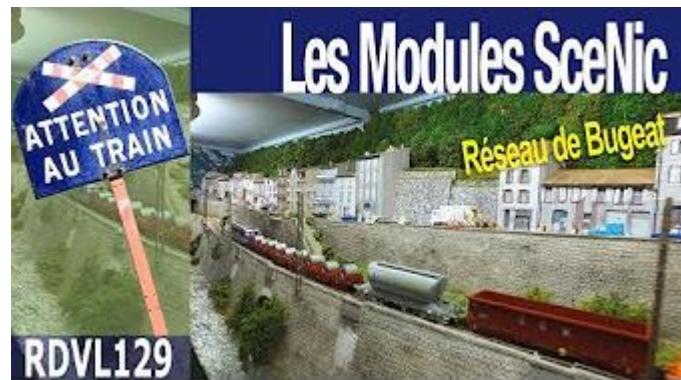
<https://www.youtube.com/watch?v=k8MDpaIP1k>

English subtitles available
Deutsche Untertitel verfügbar

Reportage détaillé sur quelques modules ayant participé à l'exposition de Bugeat 2019 par Thierry Pupier, de la chaîne *Aiguillages*.

Detailed report on some modules that participated in the Bugeat 2019 exhibition by Thierry Pupier, from the *Aiguillages* channel.

Detaillierter Bericht über einige Module, die an der Ausstellung Bugeat 2019 teilgenommen haben, von Thierry Pupier, vom Kanal *Aiguillages*.



https://www.youtube.com/watch?v=R_08Orkf0G8

Compilation des participations des SceNic aux expositions en 2024, sur la chaîne *Les Trains du Balbu*.

Compilation of SceNic's participation in exhibitions in 2024, on the *Les Trains du Balbu* channel.

Zusammenstellung der Ausstellungsbeteiligungen von SceNic im Jahr 2024 auf dem Kanal *Les Trains du Balbu*.



https://www.youtube.com/watch?v=ec_rQVJCxdU

Reportage exhaustif sur la participation des modules SceNic à l'exposition de Laval en 2023.

Comprehensive report on the participation of the SceNic modules in the Laval exhibition in 2023.

Umfassender Bericht über die Teilnahme der SceNic-Module an der Laval-Ausstellung 2023.



<https://www.youtube.com/watch?v=XkhSfB4q5eA>

Vidéo immersive de l'exposition de Laval 2023 en caméra embarquée.

Immersive video of the Laval 2023 exhibition shot with an onboard camera.

Immersives Video der Ausstellung Laval 2023, aufgenommen mit einer Bordkamera.



<https://www.youtube.com/watch?v=BJ4p9S-jg5U>

Playlist



Palylist de vidéos sur le thème des modules SceNic

[Playlist of videos on the topic of SceNic modules](#)

[Playlist mit Videos zum Thema SceNic-Module](#)

Articles de presse

Les pages suivantes présentent des articles parus dans la presse nationale (Magazines « Loco-Revue »), accompagnés de leurs traductions

Press articles

The following pages present articles published in the national press (Magazines “Loco-Revue”), accompanied by their translations

Presseartikel

Auf den folgenden Seiten finden Sie Artikel aus der nationalen Presse (Zeitschrift „Loco-Revue“), begleitet von ihren Übersetzungen

Loco-Revue

N°858 Janvier 2019 / MENSUEL

La référence du modélisme ferroviaire

NUMÉRO
Spécial
132
PAGES

RAIL EXPO, ORLEANS, WALFERDANGE, TOUTES LES

NOUVEAUTÉS

Les plus beaux réseaux

RÉSEAU HO : PRÈS DE **100 M** DE LONGUEUR

PROJET : **UN RÊVE D'OUEST AMÉRICAIN**

Composez les grands trains du Sud-Ouest

TOMBE LA NEIGE,
sur votre réseau

**PARAMÈTRES
DCC POUR
LA BB 60000**

NOËL : LES COFFRETS DES ANNÉES SOIXANTE

Les ScéNic, une belle aventure...

Les ScéNic sont nés en 2007 mais ont connu un formidable départ en 2013. Logique vu les avantages qu'ils procurent : gain de place, approche artistique, surface réduite, sans parler de la convivialité...



À Orléans, ces modules sont devenus un beau réseau, où l'on allait d'un paysage bucolique avec petite cité cheminote à la gare de Pornic, en passant par une reproduction du viaduc de Bertraménil ou des calanques de Marseille... Patchwork ? Pas du tout ! Grâce au principe du caisson fermé et de l'espace de transition, chaque module à son existence propre : la juxtaposition des paysages et environnement ne choque nullement.

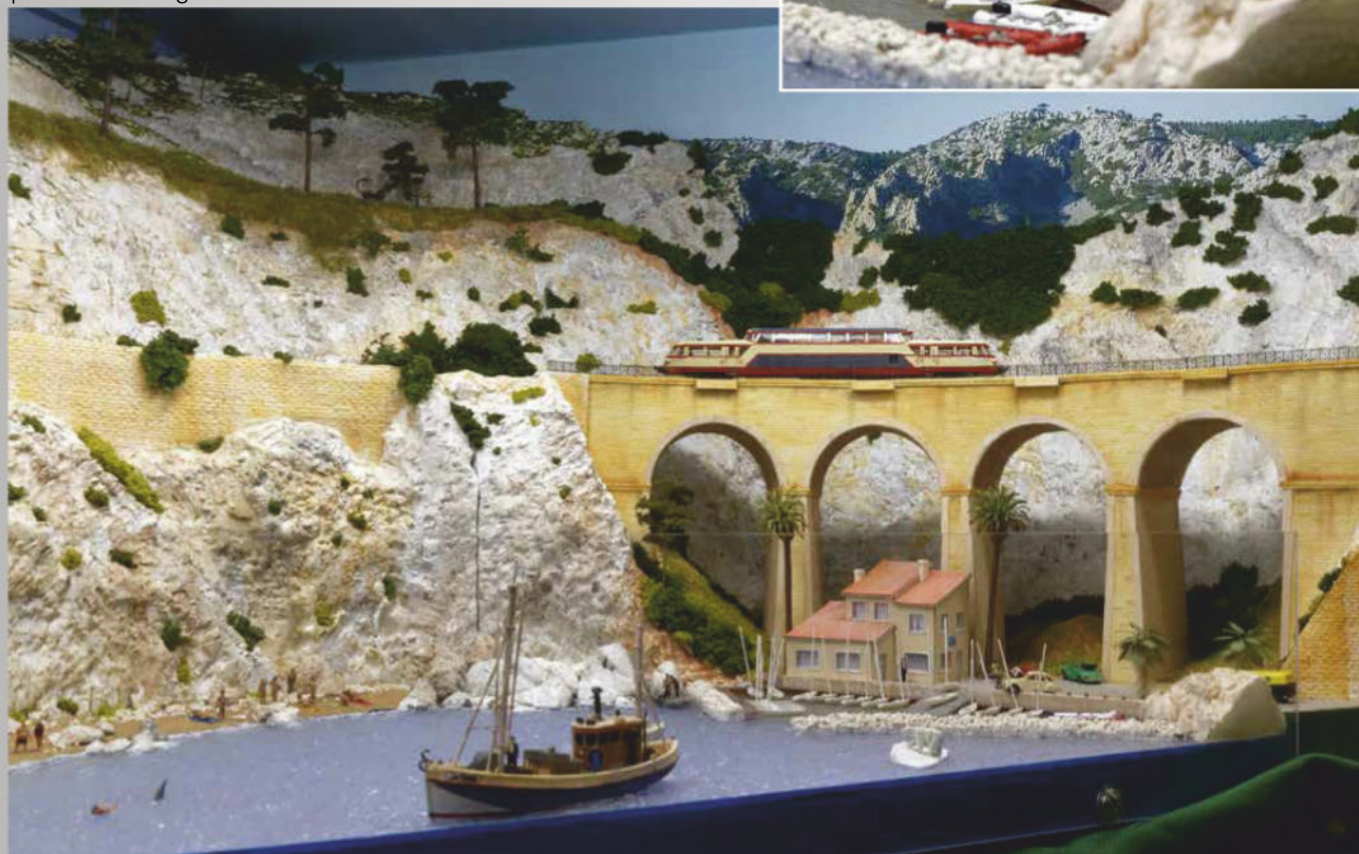
Une exploitation sans faille

Dès le départ, les ScéNic ont été conçus pour une exploitation numérique, ce qui a permis de simplifier le câblage et de rendre ainsi la construction à la portée du plus grand nombre. La norme (disponible sur le site de Daniel Séveno : <dany.kwaoo.me/ferro/index.htm>) précise que tout module avec au moins une aiguille doit être équipé d'une platine pour connecter une commande numérique.

L'idée étant de pouvoir faire de belles manœuvres ou tout simplement permettre le dépassement ou le croisement des trains. Les numéros des machines sont d'ailleurs inscrits sur des feuilles disposées régulièrement autour du réseau, pour permettre à tous les membres d'intervenir sur les circulations et de « prendre la main » pour manœuvrer en gare par exemple. Sur les ScéNic, le plaisir de jouer au train est primordial !

Sur le module « **On dirait le Sud** » passe un autorail Panoramique. Peut-être qu'en se penchant, les voyageurs pourront découvrir les nombreuses saynètes imaginées par Michel Bourgoïn...

Parmi celles-ci, on reconnaîtra le clin d'œil cinématographique... décliné à l'envie sur le module avec d'autres évocations de scènes cultes.





The SceNic, a wonderful adventure...

The SceNics were born in 2007 but really took off in 2013. Not surprising, given the benefits they offer: space-saving, an artistic approach, a reduced footprint, not to mention the convivial atmosphere...

In Orléans, these modules have become a beautiful layout, taking visitors from a bucolic landscape with a small railway town to the Pornic station, passing by a reproduction of the Bertraménil viaduct or the calanques of Marseille... Patchwork? Not at all! Thanks to the closed-box design and transition space, each module has its own identity: the juxtaposition of landscapes and environments never feels jarring.

Seamless operation

From the start, the SceNics were designed for digital operation, which simplified the wiring and made construction accessible to a wide audience. The standard (available on Daniel Séveno's website: dany.kwao.me/ferro/index.htm) specifies that any module with at least one turnout must be equipped with a board to connect a digital controller. The idea is to enable intricate shunting or simply allow trains to pass or cross each other. Engine numbers are also displayed on sheets placed regularly around the layout, allowing all members to get involved in train movements and "take control," for example, when shunting at the station. On the SceNics, the joy of playing with trains is paramount!

On the module "On dirait le Sud," a Panoramic railcar passes by. Perhaps, by leaning in, passengers can discover the many little scenes imagined by Michel Bourgoin...

Among these, one will recognize the cinematic wink... freely repeated on the module with other nods to iconic scenes.



Die ScéNic – ein schönes Abenteuer...

Die ScéNics wurden 2007 ins Leben gerufen, erlebten jedoch erst 2013 einen großartigen Aufschwung. Logisch, wenn man die Vorteile bedenkt, die sie bieten: Platzersparnis, künstlerischer Ansatz, geringe Fläche – ganz zu schweigen von der Geselligkeit...

In Orléans ist aus diesen Modulen eine schöne Anlage entstanden, in dem man von einer bukolischen Landschaft mit einer kleinen Eisenbahnerstadt bis zum Bahnhof von Pornic reisen konnte, vorbei an einer Nachbildung des Viadukts von Bertraménil oder der Calanques von Marseille...

Ein Flickenteppich? Keineswegs! Dank des Prinzips des geschlossenen Kastens und der Übergangsbereiche hat jedes Modul seine eigene Identität: Die Aneinanderreihung unterschiedlicher Landschaften und Umgebungen wirkt keineswegs störend.

Ein reibungsloser Betrieb

Von Anfang an wurden die ScéNics für den digitalen Betrieb konzipiert, was die Verkabelung vereinfachte und somit den Bau auch für viele zugänglich machte. Die Norm (verfügbar auf der Website von Daniel Séveno: dany.kwao.me/ferro/index.htm) legt fest, dass jedes Modul mit mindestens einer Weiche mit einer Platine für den Anschluss einer Digitalsteuerung ausgestattet sein muss. Die Idee dahinter ist, schöne Rangiermanöver zu ermöglichen oder einfach Überholungen und Zugkreuzungen durchzuführen. Die Loknummern sind übrigens auf Blättern vermerkt, die regelmäßig rund um die Anlage verteilt sind, damit alle Mitglieder in den Fahrbetrieb eingreifen und „die Kontrolle übernehmen“ können – zum Beispiel für Rangierarbeiten im Bahnhof. Bei den ScéNics steht der Spielspaß mit der Eisenbahn an erster Stelle!

Auf dem Modul „On dirait le Sud“ fährt ein panoramischer Triebwagen vorbei. Vielleicht entdecken die Reisenden beim Hinunterbeugen die zahlreichen kleinen Szenen, die von Michel Bourgoin erdacht wurden...

Unter diesen erkennt man auch ein cineastisches Augenzwinkern – auf dem Modul vielfach variiert mit weiteren Anspielungen auf Kultszenen.

et de beaux modules!

Le **bassin des docks** de Stéphane Lortie donne une belle ambiance industrielle « à l'ancienne » au réseau ScéNic.



Le **viaduc de Bertraménil** a été superbement reproduit par Cyrille Peillon. Les éléments en grès rose sont en impression 3D et peints. L'arche en béton est en MDF. Cyrille a fait quelques concessions à la reproduction exacte afin de pouvoir insérer le viaduc dans un module ScéNic.

Année du **centenaire de l'Armistice** oblige, Philippe Cramer a choisi de reproduire l'embranchement de Vadelaincourt, construit durant la bataille de Verdun en s'aidant des photos publiées dans le livre *Les chemins de fer français dans la première guerre mondiale* (éd. LR Presse).





...and beautiful modules!

Stéphane Lortie's dock basin brings a charming "old-school" industrial atmosphere to the ScéNic layout.

The Bertraménil viaduct was superbly reproduced by Cyrille Peillon. The pink sandstone elements were 3D printed and painted, while the concrete arch is made of MDF. Cyrille made a few compromises on exact reproduction in order to fit the viaduct into a ScéNic module.

Marking the centenary of the Armistice, Philippe Cramer chose to recreate the Vadelaincourt branch line, built during the Battle of Verdun, using photographs published in the book *Les chemins de fer français dans la première guerre mondiale* (LR Presse).



... und schöne Module!

Das Dockbecken von Stéphane Lortie verleiht dem ScéNic-Anlage eine wunderschöne industrielle Atmosphäre „wie früher“.

Das Viadukt von Bertraménil wurde von Cyrille Peillon hervorragend nachgebildet. Die Sandsteinelemente in rosafarbenem Ton sind im 3D-Druck gefertigt und bemalt. Der Betonbogen besteht aus MDF. Cyrille hat bei der exakten Nachbildung einige Kompromisse gemacht, um das Viadukt in ein ScéNic-Modul einfügen zu können.

Da das Jahr im Zeichen des hundertsten Jahrestags des Waffenstillstands stand, entschied sich Philippe Cramer, den Anschluss von Vadelaincourt nachzubilden, der während der Schlacht von Verdun gebaut wurde. Dabei stützte er sich auf Fotos aus dem Buch *Les chemins de fer français dans la première guerre mondiale* (Hrsg. LR Presse).

N° 906 Janvier 2023 / MENSUEL

132 pages

Loco-Revue

LA RÉFÉRENCE DU TRAIN MINIATURE



*Le grand
inventaire*

*des
Nouveautés*



ANNÉES 80 EN BANLIEUE

Réseau H0

TESTS

Automotrices Z 7100 R37
(réalité et H0),
141 R Arnold en N

RAILEXPO

Des réseaux très variés

REPORTAGE

LES NOUVEAUTÉS
ET PROJETS
DES FABRICANTS

RÉSEAU N

Quand les Scenics
se rassemblent

DÉCOR

Remise pour petite machine
(avec le Plan du Mois)



VUE PLONGEANTE
SUR LE RÉSEAU



L'équipe de
Sens-Beaujeu

LISTE DES PARTICIPANTS

- Patrick Bertinot
- Michel Bourgoïn
- Philippe Delperdange
- Hugues Fruchet
- Pascal Gesell
- Hervé Grandin
- J-Marc Harthé
- Philippe Marc
- Cyrille et Antonin Peillon

Un groupement de modélistes... ambulants !

LE COLLECTIF SCENIC

Le collectif SceNic est un regroupement d'amis modélistes pratiquant l'échelle N, qui a imaginé un système modulaire, aux normes bien définies mais dont la longueur et la décoration sont totalement libre. Le concept encourage une extraordinaire créativité.

Texte : Philippe Delperdange et Jean-Marc Harthé



Loco-Revue January 23 - No. 906 - Page 92

A group of... travelling modelers!

THE SCENIC COLLECTIVE

The SceNic collective is a gathering of N-scale modeler friends who devised a modular system with clearly defined standards, yet with completely free length and decoration. The concept fosters extraordinary creativity.

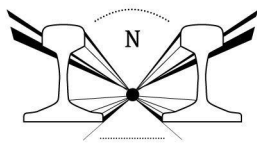


Loco-Revue Januar 23 – Nr. 906 – Seite 92

Eine Gruppe reisender Modellbauer!

DAS KOLLEKTIV SCENIC

Das Kollektiv ScéNic ist eine Vereinigung befreundeter Modellbauer im Maßstab N, die ein modulares System entwickelt haben – mit klar definierten Normen, aber völlig freier Länge und Gestaltung. Das Konzept fördert eine außergewöhnliche Kreativität.



Le collectif SceNic a fait ses preuves depuis maintenant plusieurs années dans un grand nombre d'expositions comme Sedan, Guéigny, Saint-Mandé, Orléans, Mulhouse et bien d'autres. Le concept SceNic est modulaire, aux normes bien définies (**voir l'encadré SceNic**), au fonctionnement numérique, dont la longueur et la décoration de chaque module étant totalement libre. Il en ressort une belle variété de sites qui, grâce à l'insertion d'une petite zone de transition, se contemplent comme des tableaux qui se succèdent dans une galerie. Cette idée séduit beaucoup les visiteurs ainsi que les modélistes participants, concentrant leur talent sur une sorte de diorama vivant, et qui voient leur ouvrage terminé dans un temps plus court que dans la réalisation d'un grand réseau monolithique familial. Ils ont en plus le plaisir de s'associer à d'autres et de voir leur collection de matériels roulants parcourir

un grand réseau lorsque les modules sont assemblés en expo. On peut voir quelques images sur des reportages suite aux expos sur LR bien sûr, sur le forum du N, mais aussi en vidéo via le site Aiguillages de Thierry Pupier ou sur Youtube (par exemple sur la chaîne Loco-Revue, NDLR). On peut entre-autres y voir des séquences de caméras embarquées du plus bel effet et rares en N.

Un collectif réactif et mobile

La période Covid a, là aussi, n'a pas été propice aux activités du collectif qui jusque-là se retrouvait uniquement lors d'expositions ferroviaires officielles. Le retour de ces événements ces derniers mois redonnait le dynamisme tant attendu même si toutes les dates n'ont pas été maintenues ; le collectif a ainsi pu participer aux 70 ans de l'AMFL, à Lyon fin 2021, et à Fédérail en Vendée en juin dernier. Pensant les difficultés d'organisation des clubs et associations derrière eux, les ►

LES MODULES EXPOSÉS

- La Corniche d'Or (3 modules : Anthéor, l'Estérel et le Trayas) : Patrick Bertinot et Jean-Marc Harthé
- Ceintures et Bretelle : Michel Bourgoin
- Le Clos du Roy : Michel Bourgoin
- Le p'tit coin : Michel Bourgoin
- Etablissements Dantan : Philippe Delperdange
- Il était une Foix : Michel Bourgoin
- Gorges de Laudaret : Pascal Gesell
- Pont d'Yvers : Pascal Gesell
- Il pleut... (2 modules) : Pascal Gesell
- Gare de Lyon-Saint-Paul (2 modules) : Hervé Grandin
- La Bosse et le viaduc de Bertramenil (2 modules) : Cyrille Peillon



**ANTHEOR
(La Corniche
d'Or) 1,6m
Patrick Bertinot
et J-Marc Harthé**
Sa majesté le
viaduc d'Anthéor.
Comme au
temps du PLM.



The SceNic collective has demonstrated its expertise over several years at numerous exhibitions, including Sedan, Guérigny, Saint-Mandé, Orléans, Mulhouse, and many others. The SceNic concept is modular, built to clearly defined standards (see the SceNic box), digitally operated, with each module's length and decoration completely free. The result is a beautiful variety of sites which, thanks to the inclusion of a small transition area, can be admired like paintings displayed one after another in a gallery. This idea appeals greatly to visitors as well as participating modelers, allowing them to focus their talent on a sort of living diorama, and to see their work completed in a shorter time than building a large, monolithic family layout. On top of that, they enjoy collaborating with others and seeing their collection of rolling stock traverse an extensive layout when the modules are assembled at exhibitions. Some images can be found in post-exhibition reports on LR, on the N-scale forum, and in videos via Thierry Pupier's *Aiguillages* site or on YouTube (for example, on the Loco-Revue channel, ed.). Among other highlights, there are sequences from on-board cameras that are both spectacular and rare in N-scale.

A responsive and mobile collective

The Covid period, here too, was not favorable for the collective's activities, which until then had only met at official railway exhibitions. The return of these events in recent months brought the long-awaited dynamism, even though not all dates were maintained. The collective was thus able to participate in the 70th anniversary of the AMFL in Lyon at the end of 2021, and at Fédérail in Vendée last June. ▶



Das ScéNic-Kollektiv hat seine Bewährungsprobe längst bestanden – seit mehreren Jahren auf zahlreichen Ausstellungen wie Sedan, Guérigny, Saint-Mandé, Orléans, Mulhouse und vielen anderen.

Das ScéNic-Konzept ist modular, mit klar definierten Normen (siehe Kasten *ScéNic*), basiert auf digitalem Betrieb, wobei die Länge und die Gestaltung jedes Moduls völlig frei sind. Daraus ergibt sich eine wunderbare Vielfalt an Szenen, die – dank kleiner Übergangsbereiche – wie aufeinanderfolgende Gemälde in einer Galerie wirken. Diese Idee begeistert sowohl die Besucher als auch die teilnehmenden Modellbauer: Sie konzentrieren ihr Können auf eine Art lebendiges Diorama und sehen ihr Werk in kürzerer Zeit vollendet, als es bei der Realisierung einer großen, einheitlichen Heimanlage der Fall wäre. Darüber hinaus haben sie die Freude, sich mit anderen zu verbinden und ihre Sammlung von Fahrzeugen auf einer großen Anlage fahren zu sehen, wenn die Module auf Ausstellungen zusammengesetzt werden. Einige Bilder sind in Berichten über Ausstellungen zu sehen – natürlich in LR, im *Forum du N*, aber auch in Videos auf der Website *Aiguillages* von Thierry Pupier oder auf YouTube (z. B. auf dem Kanal *Loco-Revue*, Anm. d. Red.). Dort gibt es unter anderem beeindruckende Aufnahmen aus eingebauten Kameras – eine in Spur N seltene und faszinierende Perspektive.

Ein reaktionsschnelles und mobiles Kollektiv

Auch die Covid-Zeit war für die Aktivitäten des Kollektivs nicht förderlich, da es sich bis dahin nur bei offiziellen Eisenbahnausstellungen traf. Die Rückkehr dieser Veranstaltungen in den letzten Monaten brachte die langersehnte Dynamik zurück, auch wenn nicht alle Termine beibehalten wurden. So konnte das Kollektiv anlässlich des 70-jährigen Jubiläums der AMFL Ende 2021 in Lyon sowie an der Fédérail in der Vendée im vergangenen Juni teilnehmen. ▶

EXHIBITED MODULES / DIE AUSGESTELLETEN MODULE

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • La Corniche d'Or (3 Modules: „Anthéor“, „l'Estérel“ und „le Trayas“) – Patrick Bertinot und Jean-Marc Harthé • Ceintures et Bretelles – Michel Bourgoin • Le Clos du Roy – Michel Bourgoin • Le p'tit coin – Michel Bourgoin • Etablissements Dantan – Philippe Delperdange • Il était une Foix – Michel Bourgoin | <ul style="list-style-type: none"> • Gorges de Laudaret – Pascal Gesell • Pont d'Yvers – Pascal Gesell • Il pleut... (2 Modules) – Pascal Gesell • Gare de Lyon-Saint-Paul (2 Modules) – Hervé Grandin • La Bosse et le viaduc de Bertraménil (2 Modules) – Cyrille Peillon |
|--|---|
-

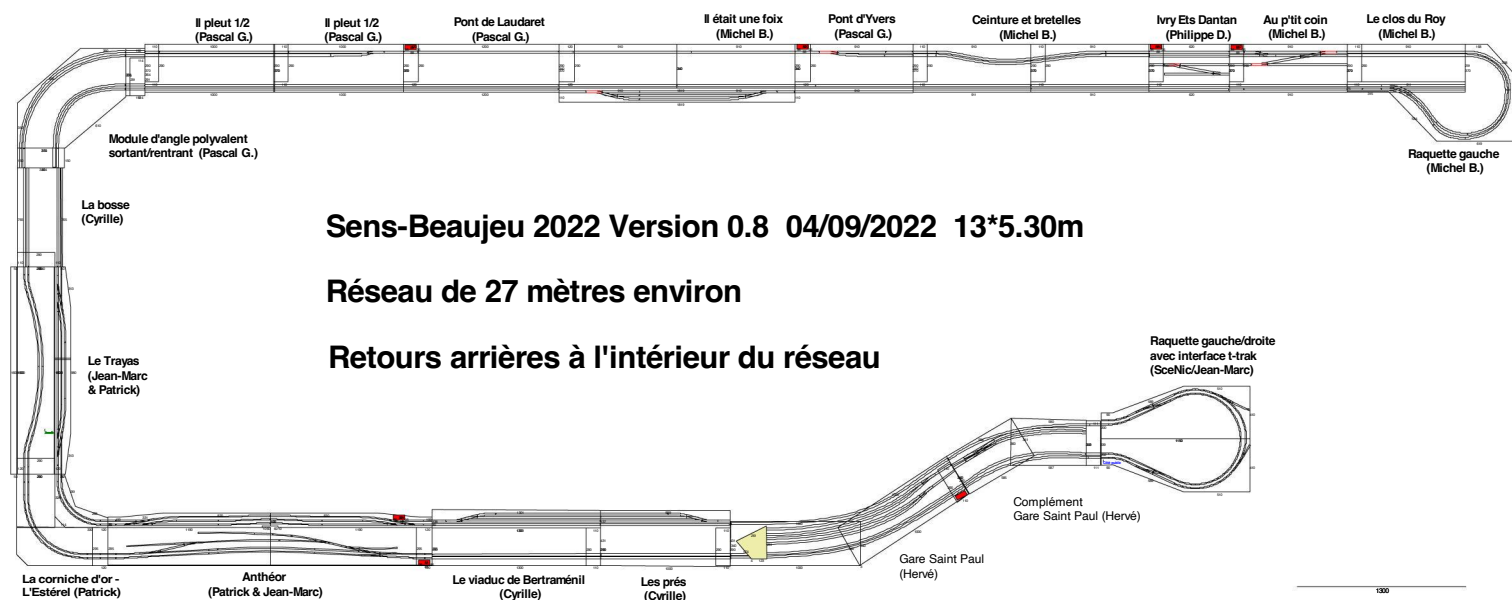
ANTHÉOR

(*La Corniche d'Or*, 1,6 m) – Patrick Bertinot & Jean-Marc Harthé
His majesty, the Anthéor viaduct. Just like in the days of the PLM.
Seine Majestät, das Viadukt von Anthéor – wie zu Zeiten der PLM.



LE VIADUC DE BERTRAMENIL 2,3m - Cyrille Peillon

Viaduc de Bertramenil, une belle reproduction du pont réel par Cyrille



► « SceNicmen » fondaient de grands espoirs sur l'exposition d'Orléans 2022 au cours de laquelle devait être présenté un réseau de grande longueur avec de belles nouveautés. Malheureusement, les décès rapprochés d'André Pinat, puis de François Gobbey, présidents successifs de l'AMFC, déjà bouleversants, puis l'annulation de l'exposition dues à de fortes contraintes pour le club, ont ruinés les espoirs des membres. Entretemps, Philippe Delperdange, membre du collectif, avait envisagé une rencontre amicale SceNic privée hors de toutes expositions officielles, pour permettre aux membres de se retrouver dans une atmosphère détendue et conviviale, dans son village de Sens-Beaujeu, dans le Cher. Le créneau d'Orléans étant libéré et les membres participants ayant

réservé le WE concerné de longue date, il a été naturellement utilisé pour la rencontre.

Un rassemblement discret mais pas secret

La configuration de la salle des fêtes de cette petite commune de 420 habitants, permettait de mettre en place un ensemble de quinze modules installés en U et représentant un beau linéaire de voie décorée de plus de 27 m linéaires. **(voir encadré liste des modules)**. Bien que privée, cette manifestation a été ouverte aux visites locales. Les visiteurs ont été ravis de découvrir un aspect original du modélisme ferroviaire ainsi que l'échelle N. Installé le vendredi après-midi, après les festivités de la célébration du 11 novembre, des convois variés et de toutes époques ont circulé

sur le réseau le samedi et le dimanche entre 10 h et 18 h, pour le plaisir des opérateurs, bien sûr, et aussi des visiteurs qui ont apprécié les décors soignés, les circulations maîtrisées, les commandes aux passages des voies doubles en voies uniques, toujours spectaculaires, ainsi que les manœuvres de locotracteurs dont le dernier né d'Hugues Fruchet, le Y 6200, qui faisait ses premiers tours de roues officiels, apporté par son créateur à cette occasion.

Un précédent encourageant pour l'avenir

Cette rencontre a été également, en plus d'un grand moment de convivialité, un week-end « laboratoire » lors duquel on a testé des encodages d'adresses de locomotives et l'usage de la Z21, analysé des gestions des ►



THE BERTRAMENIL VIADUCT — 2.3 m, Cyrille Peillon
Bertraménil Viaduct, a beautiful reproduction of the real bridge by Cyrille Peillon.

Sens-Beaujeu 2022, V. 0.8 — 04/09/2022 — 13x5.30m

Layout approximately 27 meters long

Return loops inside the layout

► With the organizational difficulties of clubs and associations behind them, the "ScéNic-Men" had high hopes for the Orléans 2022 exhibition, where a long layout with exciting new features was to be presented. Unfortunately, the consecutive deaths of André Pinat and then François Gobbey, successive presidents of the AMFC, already deeply upsetting, followed by the cancellation of the exhibition due to significant constraints for the club, dashed the members' hopes.

In the meantime, Philippe Delperdange, a member of the collective, had proposed a private, friendly ScéNic gathering outside of official exhibitions, to allow members to meet in a relaxed and convivial atmosphere, in his village of Sens-Beaujeu, in the Cher. The Orléans weekend slot being freed up and participants having long reserved the weekend, it was naturally used for the meeting.

A discreet but not secret gathering

The layout of the village hall in this small community of 420 inhabitants allowed for the installation of fifteen modules arranged in a U-shape, representing a beautiful linear track of over 27 meters (see module list box). Although private, the event was open to local visitors. Guests were delighted to discover an original aspect of railway modelling as well as N-scale. Set up on Friday afternoon, after the 11 November celebrations, varied trains from all eras ran on the layout on Saturday and Sunday between 10 a.m. and 6 p.m., to the delight of operators, of course, and also visitors who appreciated the carefully crafted scenery, the controlled operations, the spectacular transitions from double-track to single-track sections, as well as the shunting of diesel shunters, including the newest addition by Hugues Fruchet, the Y 6200, making its official first runs, brought by its creator for the occasion.



DAS VIADUKT VON BERTRAMÉNIL – 2,3 m – Cyrille Peillon
Das Viadukt von Bertraménil – eine wunderschöne Nachbildung der realen Brücke von Cyrille Peillon.

Sens-Beaujeu 2022 – V. 0.8 – 04/09/2022 – 13x5,30m

Anlage von etwa 27 Metern Länge

Mit Rückführungen im Inneren der Anlage

In der Annahme, dass die organisatorischen Schwierigkeiten der Vereine und Clubs nun hinter ihnen lägen, setzten die „ScéNic-Men“ große Hoffnungen in die Ausstellung Orléans 2022, auf der eine besonders lange Anlage mit vielen neuen Modulen präsentiert werden sollte.

Leider zerstörten die kurz aufeinanderfolgenden Todesfälle von André Pinat und anschließend François Gobbey, den aufeinanderfolgenden Präsidenten der AMFC – Ereignisse, die ohnehin sehr erschütternd waren – sowie die anschließende Absage der Ausstellung aufgrund erheblicher Auflagen für den Club, die Hoffnungen der Mitglieder.

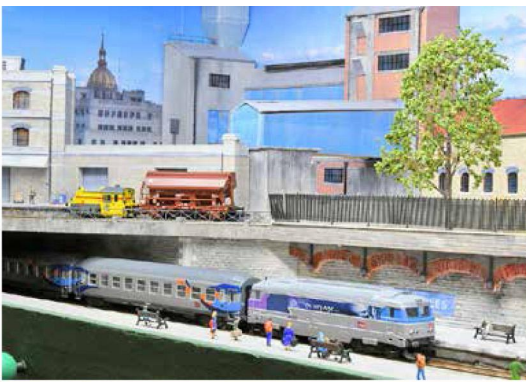
Inzwischen hatte Philippe Delperdange, Mitglied des Kollektivs, ein privates ScéNic-Treffen außerhalb jeder offiziellen Ausstellung ins Auge gefasst, um den Mitgliedern zu ermöglichen, sich in entspannter und freundschaftlicher Atmosphäre in seinem Dorf Sens-Beaujeu im Département Cher zu treffen.

Da der Zeitraum von Orléans frei wurde und die teilnehmenden Mitglieder das betreffende Wochenende bereits lange im Voraus reserviert hatten, bot sich dieser Termin ganz natürlich für das Treffen an.

Ein diskretes, aber kein geheimes Treffen

Die Konfiguration des Festsaals dieser kleinen Gemeinde mit 420 Einwohnern ermöglichte den Aufbau eines Ensembles von fünfzehn Modulen, die in U-Form angeordnet waren und eine beeindruckende, über 27 Meter lange, dekorierte Strecke bildeten (siehe Kasten mit der Modulliste).

Obwohl es sich um eine private Veranstaltung handelte, war sie für lokale Besucher geöffnet. Diese waren begeistert, eine originelle Seite des Modelleisenbahnhobbys sowie den Maßstab N kennenzulernen. Der Aufbau erfolgte am Freitagnachmittag, nach den Feierlichkeiten zum 11. November. Am Samstag und Sonntag, jeweils von 10 bis 18 Uhr, fuhren dann verschiedenste Züge aller Epochen über die Anlage – zur Freude der Betreiber selbstverständlich, aber auch zur Begeisterung der Besucher, die die sorgfältig gestalteten Landschaften, den kontrollierten Fahrbetrieb, die beeindruckenden Zugfahrten auf eingleisigen Abschnitten, sowie die Rangiermanöver der Kleinlokomotiven bewunderten – darunter das neueste Modell von Hugues Fruchet, die Y 6200, die hier ihre offiziellen ersten Runden drehte und von ihrem Erbauer persönlich zu diesem Anlass mitgebracht wurde.



**CEINTURES
ET BRETELLE**
1,8m

Michel Bourgoïn
Des passagers pour
un train de plaisir
Ça c'est Paris !



IL PLEUT... 2,0m
Pascal Gesell

Le module « Il pleut »,
avec ses bâtiments de
la collection « Bretagne »
de Riches Heures.



LE P'TIT COIN 0,9m - Michel Bourgoïn

Nouveauté de HFR160, le Y 6400,
sur le P'tit coin de Michel



LE CLOS DU ROY, 0,9m - Michel Bourgoïn

Quand les pinardiers croisent le vignoble...

IL ÉTAIT UNE FOIS, 1,8m

Michel Bourgoïn

La CC65000, une
réalisation HFR160



LA BOSSE
0,8m

**Cyrille
Peillon**

Ca bosse à
la bosse !



L'ESTEREL
(La Corniche d'Or)
0,7 x 0,7m

**Patrick Bertinot
et J-Marc Harthé**

le X4200
« panoramique »
dans son fief





CEINTURES ET BRETELLES — 1.8 m

Michel Bourgoin

Passengers for a pleasure train — now that's Paris!

IL PLEUT... — 2.0 m

Pascal Gesell

The module "Il pleut," featuring buildings from Riches Heures' "Bretagne" collection.

LA BOSSE — 0.8 m

Cyrille Peillon

Hard at work at La Bosse!

LE P'TIT COIN — 0.9 m

Michel Bourgoin

New on HFR160, the Y6400, on Michel's P'tit Coin.

L'ESTÉREL (*La Corniche d'Or*) — 0.7 m × 0.7 m

Patrick Bertinot and J.-Marc Harthé

The X4200 "Panoramic" in its home territory.

LE CLOS DU ROY — 0.9 m

Michel Bourgoin

Where wine merchants cross the vineyard...

IL ÉTAIT UNE FOIX — 1.8 m

Michel Bourgoin

The CC65500, an HFR160 creation.



CEINTURES ET BRETELLES — 1,8 m

Michel Bourgoin

Passagiere für einen Vergnügungszug – das ist Paris!

IL PLEUT ... – 2,0 m

Pascal Gesell

Das Modul „*Il pleut*“ mit seinen Gebäuden aus der Reihe „*Bretagne*“ von Riches-Heures.

LA BOSSE – 0,8 m

Cyrille Peillon

Da wird gearbeitet an der „*Bosse*“!

LE P'TIT COIN – 0,9 m

Michel Bourgoin

Neuheit von *HFR160*: die Y6400 auf Michels „*P'tit coin*“.

L'ESTÉREL (*La Corniche d'Or*) – 0,7 m × 0,7 m

Patrick Bertinot und J.-Marc Harthé

Der panoramische Triebwagen X4200 in seinem Revier.

LE CLOS DU ROY – 0,9 m

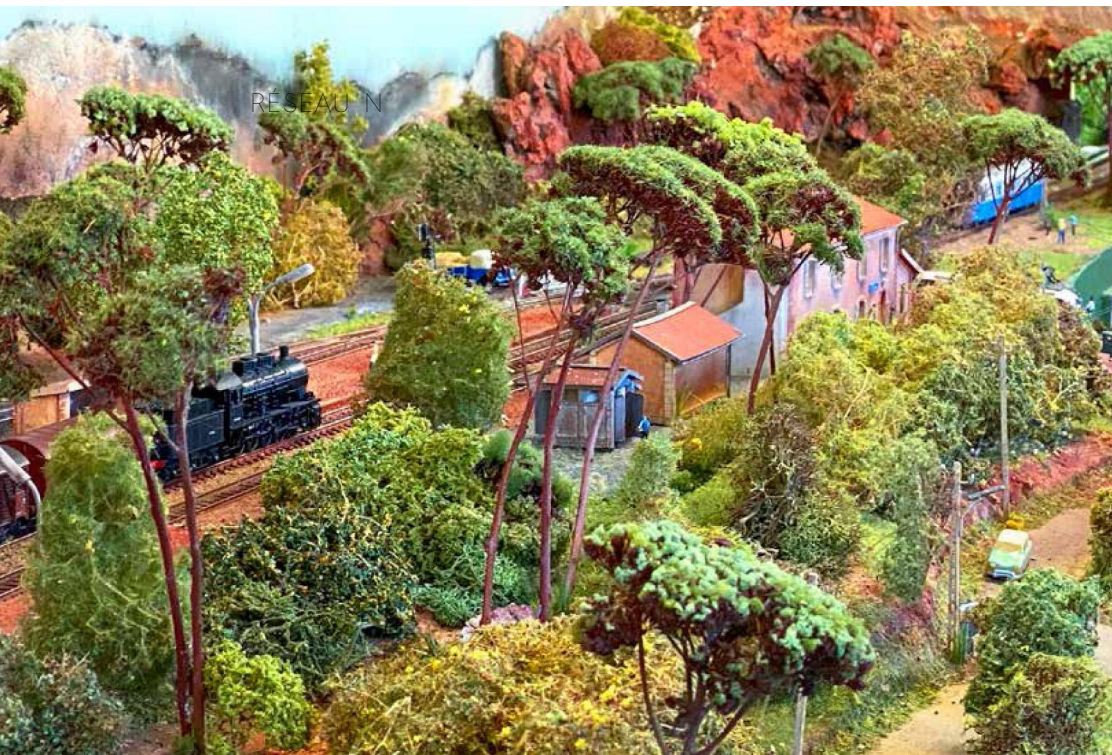
Michel Bourgoin

Wenn die Weinhändler den Weinbergen begegnen...

IL ÉTAIT UNE FOIX – 1,8 m

Michel Bourgoin

Die CC65500 – eine Umsetzung von *HFR160*.



LE TRAYAS (La Corniche d'Or)

2,5m

Patrick Bertinot et J-Marc Harthé

Immersion dans le décor de la gare du Trayas ; ça sent le thym et la lavande !



GORGES DE LAUDARET, 1,0m - Pascal Gesell

Le patachon comme en 1970



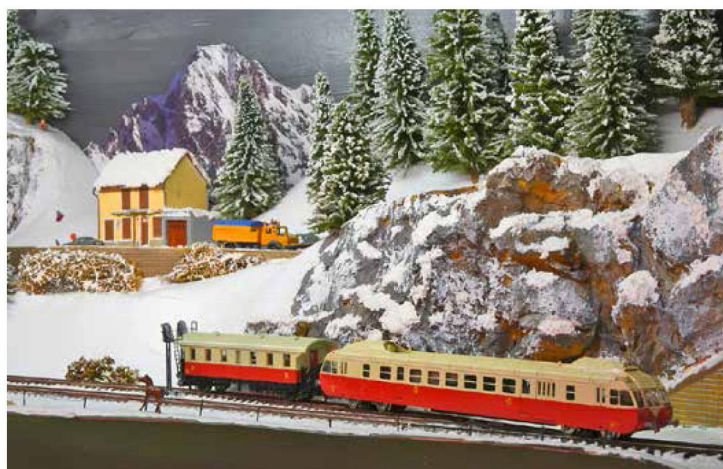
GARE DE SAINT-PAUL - Lyon, 3,2m - Hervé Grandin

Gare St Paul ; En voiture !

► convois, ajusté des vitesses appropriées... La réussite de cette rencontre a poussé le collectif à envisager d'autres manifestations du même acabit, au moins une fois par an, en ciblant de petites communes peu habituées à des manifestations de cet ordre. Si les clubs et associations modélistes ouvrent régulièrement leurs portes afin de faire découvrir à un public qui s'est déplacé les joies du modélisme ferroviaire, le collectif SceNic permet maintenant de déplacer ses réalisations pour présenter in situ leurs réalisations ferroviaires. Nous avons les marchands ambulants, les musiciens ambulants, nous avons maintenant des réseaux de trains miniatures ambulants grâce au collectif SceNic ! ■

PONT D'YVERS 0,9m Pascal Gesell

Un ADX laisse ses empreintes dans la neige



Se rajoutent d'autres modules opérationnels présents à Sens-Beaujeu non terminés (LES ANGLES et ETS DANTAN) et les raquettes de circulations aux bouts.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE SCENIC

C'est une norme de construction de modules à l'échelle N. Plus d'infos sur le site <http://dany.kwaoo.me/ferro/dossiers/scenic/index.htm>



LE TRAYAS (*La Corniche d'Or*) — 2.5 m

Patrick Bertinot & J.-Marc Harthé

Immersion into the scenery of Trayas station — you can almost smell the thyme and lavender!

GORGES DE LAUDARET — 1.0 m

Pascal Gesell

The stagecoach as it was in 1970.

GARE DE SAINT-PAUL — LYON — 3.2 m

Hervé Grandin

Saint-Paul Station — All aboard!

PONT D'YVERS — 0.9 m

Pascal Gesell

An „ADX“ leaves its marks in the snow.

Other operational modules were also present at Sens-Beaujeu, though unfinished (*Les Angles* and *Ets Dantan*), along with the track loops at the ends.

An encouraging precedent for the future

This gathering was not only a great moment of conviviality but also a “laboratory” weekend, during which locomotive address encodings and the use of the Z21 were tested, train operations analyzed, and appropriate speeds adjusted... The success of this meeting has encouraged the collective to plan similar events at least once a year, targeting small towns not accustomed to such gatherings. While modeling clubs and associations regularly open their doors to introduce the public to the joys of railway modeling, the SceNic collective now allows its creations to be transported and presented on site. We had travelling merchants, travelling musicians — now we have travelling miniature train layouts, thanks to the SceNic collective!

To learn more about SceNic

It is a construction standard for N-scale modules. More information is available at

<http://dany.kwaoo.me/ferro/dossiers/scenic/index.htm>



LE TRAYAS (*La Corniche d'Or*) – 2,5 m

Patrick Bertinot & J.-Marc Harthé

Eintauchen in die Szenerie des Bahnhofs Le Trayas – man riecht Thymian und Lavendel!

GORGES DE LAUDARET – 1,0 m

Pascal Gesell

Der „Patachon“, wie im Jahr 1970.

GARE DE SAINT-PAUL – LYON – 3,2 m

Hervé Grandin

Bahnhof Saint-Paul – Einsteigen bitte!

PONT D'YVERS – 0,9 m

Pascal Gesell

Ein „ADX“ hinterlässt seine Spuren im Schnee.

Hinzu kamen weitere betriebsfähige, aber noch nicht fertiggestellte Module, die in Sens-Beaujeu gezeigt wurden (*Les Angles* und *Ets Dantan*), sowie die Wendeschleifen an den Enden der Strecke.

Ein ermutigendes Beispiel für die Zukunft

Dieses Treffen war nicht nur ein großartiger Moment der Geselligkeit, sondern auch ein „Laborwochenende“, bei dem Lokadressen codiert, der Einsatz der Z21 getestet, der Zugbetrieb analysiert und Geschwindigkeiten feinjustiert wurden. Der Erfolg dieser Begegnung hat das Kollektiv dazu veranlasst, weitere Veranstaltungen ähnlicher Art zu planen – mindestens einmal pro Jahr – und dabei kleinere Gemeinden ins Visier zu nehmen, die bisher kaum Veranstaltungen dieser Art erlebt haben. Während Vereine und Modellbauclubs regelmäßig ihre Türen öffnen, um einem interessierten Publikum die Freude an der Modelleisenbahn näherzubringen, ermöglicht das ScéNic-Kollektiv nun, die eigenen Anlagen mobil zu machen und vor Ort zu präsentieren. Wir hatten einst die fahrenden Händler und die fahrenden Musiker – nun haben wir dank des ScéNic-Kollektivs fahrende Modellbahn-Anlagen!

Mehr über ScéNic erfahren

ScéNic ist eine Bau-Norm für Module im Maßstab N.

Weitere Informationen finden sich auf der Website:

<http://dany.kwaoo.me/ferro/dossiers/scenic/index.htm>

N°922 Mai 2024 / MENSUEL

Loco-Revue

LA RÉFÉRENCE DU TRAIN MINIATURE



Verneuil, réseau H0

GROSSE ACTIVITÉ EN BANLIEUE

TESTS

- BB 63500 REE-Access (H0),
- CC 14000 Arnold (N)

DÉCOR

un grand BV pour
une gare du Nord

De la réalité
aux modèles Jouef en H0:

**LES VOITURES
GRAND CONFORT**
(avec compos de trains)

RÉSEAU N

Carensac
sur 1 x 1,70 m !

UNE 67000
au secours
des TGV (H0)



LR PRESSE

 *Modeste mais de grand qualité* 

UBERACH

UNE EXPO EN ALSACE

Les 16 et 17 mars derniers, se tenait la septième édition de l'exposition de modélisme ferroviaire organisée par Le train de la Moder. Sur 1200 m², commerçants et exposants venus de diverses régions, y compris d'Allemagne, étaient présents, sans oublier le fabricant REE qui exposait ses dernières productions!

Texte et photos: Stéphane Moitry



VUE GÉNÉRALE SUR LE BEAU LOCAL.
AU PREMIER PLAN, LES COULISSES
DES MODULES SceNic.

TOUT PETIT RÉSEAU EN
Z DANS UNE VALISETTE
DE PETER RÖPKE.



Sur un jour et demi, les organisateurs ont compté plus de 2100 visiteurs payants (2600 en comptant les enfants), venus se presser autour de réseaux aux diverses échelles: N, avec la première participation du collectif SceNic, l'habituelle échelle H0, mais aussi, du plus grand avec un réseau américain en On30, jusqu'à la

plus microscopique 1/1000 des Teeny Trains en valisette de Peter Röpke.

Le collectif SceNic bien représenté

Pour la première fois en Alsace, le collectif SceNic s'est installé à Uberach pour présenter un réseau de 25 m de long en plusieurs branches. L'occasion

de découvrir de nouveaux modules présentés pour la première fois au public, comme le premier module sur la thématique alsacienne « Les houblonnières d'Alsace » de Didier Schaeffer, mais aussi l'aéroport « Hors-Piste, J'ai encore rêvé d'ailes » de Vincent Aribaud, dont le titre complétait bien « Il était une Foix » de Michel Bourgoïn. L'occasion pour moi



Modest but of high quality

UBERACH — AN EXHIBITION IN ALSACE

On March 16 and 17, the seventh edition of the railway modelling exhibition organized by *Le train de la Moder* took place. Across 1,200 m², traders and exhibitors from various regions, including Germany, were present — not forgetting the manufacturer REE, which showcased its latest products!

GENERAL VIEW OF THE BEAUTIFUL HALL. IN THE FOREGROUND, BACKSTAGE OF THE SCENIC MODULES

TINY Z-SCALE LAYOUT IN A SUITCASE BY PETER RÖPKE

Over a day and a half, the organizers counted more than 2,100 paying visitors (2,600 including children), all eager to explore layouts in various scales: N-scale, with the ScéNic collective participating for the first time; the usual H0-scale; but also larger layouts, including an American On30 network, and down to the tiniest 1:1000 *Teeney Trains* in a suitcase by Peter Röpke.

The ScéNic collective well represented

For the first time in Alsace, the ScéNic collective set up in Uberach to present a 25-meter-long layout in several branches. It was an opportunity to discover new modules presented to the public for the first time, such as Didier Schaeffer's first Alsace-themed module, "*Les houblonnières d'Alsace*", and Vincent Aribaud's airport module, "*Hors-Piste, j'ai encore rêvé d'ails*", whose title complemented Michel Bourgoin's "*Il était une Foix*".



Bescheiden, aber von hoher Qualität

UBERACH – EINE AUSSTELLUNG IM ELSASS

Am 16. und 17. März fand die siebte Ausgabe der Modelleisenbahnausstellung statt, die vom Verein *Le train de la Moder* organisiert wurde.

Auf einer Fläche von 1200 m² präsentierten Händler und Aussteller aus verschiedenen Regionen – darunter auch aus Deutschland – ihre Werke, ohne den Hersteller REE zu vergessen, der seine neuesten Modelle vorstellte!

GESAMTBlick AUF DEN SCHÖNEN SAAL. IM VORDERGRUND DIE KULISSEN DER SCENIC-MODULE.

WINZIGE Z-ANLAGE IN EINEM KOFFER VON PETER RÖPKE.

Während eineinhalb Ausstellungstagen zählten die Veranstalter über 2100 zahlende Besucher (insgesamt 2600 inklusive Kinder), die sich um Anlagen in verschiedenen Maßstäben drängten: N, mit der ersten Teilnahme des ScéNic-Kollektivs, das übliche H0, aber auch größere Maßstäbe wie eine amerikanische Anlage in On30, bis hin zur mikroskopisch kleinen Spur 1/1000 der *Teeney Trains* im Koffer von Peter Röpke.

Das ScéNic-Kollektiv stark vertreten

Zum ersten Mal im Elsass war das ScéNic-Kollektiv in Uberach vertreten und präsentierte eine 25 Meter lange Anlage mit mehreren Abzweigungen. Dabei bot sich die Gelegenheit, neue Module zu entdecken, die zum ersten Mal der Öffentlichkeit gezeigt wurden – etwa das erste Modul zum elsässischen Thema „Les houblonnières d'Alsace“ von Didier Schaeffer, aber auch den Flughafen „Hors-Piste, j'ai encore rêvé d'ails“ von Vincent Aribaud, dessen Titel wunderbar zu „Il était une Foix“ von Michel Bourgoin passte.



The exhibition in video

To complement this article, I invite you to watch the video published by *Les Trains du Balbu* on YouTube.

- 1: A Bastille trainset waits on the platform at Bastille station in N-scale, by Michel Bourgoin.
- 2: The Nice-Paris train crosses the "Anthéor viaduct" in N-scale, by Patrick Bertinot and Jean-Marc Harthé (ScéNic module).
- 3: Diesels and electrics coexist on "*Lo Dépôt do Limouzi*" in H0, by AMCL 87.



Die Ausstellung im Video

Zur Ergänzung dieses Artikels lade ich Sie ein, das Video anzusehen, das von *Les Trains du Balbu* auf YouTube veröffentlicht wurde.

- 1: Ein Zug mit Bastille-Wagen wartet am Bahnsteig im „Bahnhof Bastille“ in Spur N, von Michel Bourgoin.
- 2: Der Nice–Paris überquert das „Viadukt von Anthéor“ in Spur N, von Patrick Bertinot und Jean-Marc Harthé (*ScéNic Modul*).
- 3: Dieselloks und Elektroloks verkehren gemeinsam auf „Lo Dépôt do Limouzi“ in Spur H0, von der AMCL87.



L'EXPO EN VIDÉO
 Pour compléter cet article, je vous invite à visionner la vidéo publiée par Les Trains du Balbu sur YouTube.



de présenter également les champs de lavande « Au pays de Cézanne », quelque part en Provence, pour accompagner la célèbre Corniche d'or de Jean-Marc Harté et Patrick Bertinot, sans oublier l'exceptionnelle Gare de la Bastille de Michel Bourgoïn, qui fera l'objet d'un article détaillé dans un prochain numéro.

Cette session était l'occasion de soumettre la nouvelle BB 67000 de REE (testée dans notre précédent numéro) à l'épreuve du feu, pour constater son excellent fonctionnement après plusieurs heures de circulations presque ininterrompues sur les 50 m que représentait chaque tour complet du réseau. Comme d'habitude, chaque membre apportait ses rames préférées pour les voir circuler, et les proposer à la vue du public. C'est ainsi que le Paris-Nice en voitures UIC côtoyait le TGV Duplex dans sa dernière livrée, une rame tractée par une magnifique locomotive à vapeur sonorisée, sans oublier la rame régionale de l'étape: les voitures TER Alsace éditées par Piko, qui prouvaient qu'avec une légère modification des bogies, leurs qualités de roulement pouvaient devenir excellentes.

La miniaturisation extrême

Peter Röpke est venu d'Allemagne présenter ses microréseaux dans des valisettes de tailles diverses, partant de l'échelle N jusqu'à la plus petite échelle mondiale de train miniature fonctionnelle: les Teeny

1: Une rame de voitures Bastille patiente à quai dans la gare du même nom en N, de Michel Bourgoïn.

2: Le Nice-Paris traverse le viaduc d'Anthéor en N de Patrick Bertinot et Jean-Marc Harté (module SceNic).

3: Diesels et électriques se côtoient sur « Lo Dépôt do Limouzi » en H0 de l'AMCL 87.

Track Trains à l'échelle 1/1000, démontrant que le manque d'espace ne pouvait pas constituer une excuse pour la pratique de ce loisir. L'AMCL87 a déployé son réseau « Lo Dépôt do Limouzi » (voir LR 873), où cohabitent diesels et électriques, alors que la double voie de parade voyait circuler de longues rames, dont un TGV Atlantique à la vitesse presque réaliste! Le double réseau interconnecté « The Fraggie Rock Lumber Co » de Frédéric Morin et « The Great Red Hen Lumber Co » de Jérôme Lion à l'échelle On30 nous gratifiait d'un décor américain sur thème du transport de bois. Kerstin Nitsch et Torsten Sauer sont venus de Bad Salzungen, en Allemagne, pour présenter leur réseau « Mystica », aux décors étonnants cachés entre les arbres. Ce réseau offrait la particularité de mélanger la voie normale et la voie étroite à l'échelle H0, avec une portion de voie commune à trois rails, permettant la circulation des deux types de matériels. L'association organisatrice « Le train de la Moder » exposait bien évidemment son réseau « Alsace et Vosges du Nord »

à l'échelle H0, au décor typiquement alsacien avec ses maisons à colombages (reportage complet dans LR 751, voir aussi rubrique Les Passionnés, dans LR 912).

Sans oublier...

De nombreux autres réseaux étaient visibles à Uberach, comme le petit réseau carré indépendant sous forme d'exploitation minière « La mine de la Taupinière » à voie étroite de Dany Machi, la « Gare de Syam » de Christophe Frère, la « Manufacture d'armes » de Rail86 ou encore la magnifique « Ligne de la Maurienne » du Club Ferroviaire de Franche-Comté, tous à l'échelle H0, ou encore la « Gare de Pontallier-sur-Saône » de Jean-François Poulain à l'échelle N. Les visiteurs, comme l'ensemble des exposants, ont été ravis de ces rencontres autant que par l'organisation et l'accueil que leur ont réservé le Train de la Moder. Remercions Hubert et Laurent Bertrand pour leur implication, sans qui rien n'aurait eu lieu, et rendez-vous en 2026 pour la prochaine édition! ■



It was also an opportunity for me to present the lavender fields „Au pays de Cézanne“, somewhere in Provence, alongside the famous „Corniche d'Or“ by Jean-Marc Harthé and Patrick Bertinot, not to mention Michel Bourgoin's exceptional Bastille Station, which will be the subject of a detailed article in an upcoming issue.

This session also put the new REE BB67000 (tested in our previous issue) to the test, confirming its excellent performance after several hours of nearly continuous operation over the 50 m representing a full circuit of the layout. As usual, each member brought their favourite trains to run and display to the public. This is how the Paris-Nice UIC coaches ran alongside the TGV Duplex in its latest livery, a train hauled by a magnificent sound-equipped steam locomotive, and the regional train of the day: the TER Alsace coaches by Piko, which proved that with slight bogie modifications, their running qualities could become excellent.

Extreme miniaturization

Peter Röpke came from Germany to present his micro-layouts in suitcases of various sizes, ranging from N-scale to the smallest functional miniature train scale in the world: Teeny Track Trains at 1:1000, demonstrating that lack of space is no excuse for enjoying this hobby. The AMCL87 presented its layout „Lo Dépôt de Limouzi“ (see LR 873), where diesels and electrics coexist, while the double parade track saw long trains running, including a TGV Atlantique at almost realistic speed! The interconnected dual layout „The Fraggie Rock Lumber Co“ by Frédéric Morin and „The Great Red Hen Lumber Co“ by Jérôme Lion in On30 scale offered an American scenery themed on timber transport. Kerstin Nitsch and Torsten Sauer came from Bad Salzungen, Germany, to present their layout „Mystica“, with astonishing scenery hidden among the trees. This layout featured both standard and narrow-gauge tracks in H0 scale, including a three-rail shared section, allowing operation of both types of rolling stock. The organizing association *Le train de la Moder* of course exhibited its layout „Alsace et Vosges du Nord“ in H0 scale, with typically Alsatian scenery and half-timbered houses (full report in LR 751, see also the *Les Passionnés* section in LR 912).

Not forgetting...

Many other layouts were visible in Uberach, such as Dany Machi's small independent square mining layout „La mine de la Taupinière“ in narrow gauge, Christophe Frère's „Gare de Syam“, Rail86's „Manufacture d'armes“, or the magnificent „Ligne de la Maurienne“ by the Franche-Comté Railway Club, all in H0 scale, as well as Jean-François Poulain's „Gare de Pontailler-sur-Saône“ in N scale. Both visitors and exhibitors were delighted with these encounters, as well as the organization and hospitality provided by *Le Train de la Moder*. Thanks to Hubert and Laurent Bertrand for their commitment, without whom none of this would have been possible, and see you in 2026 for the next edition!



Dabei bot sich auch die Gelegenheit, die Lavendelfelder „Au pays de Cézanne“, irgendwo in der Provence, zu zeigen – als perfekte Ergänzung zur berühmten „Corniche d'Or“ von Jean-Marc Harthé und Patrick Bertinot, ohne die außergewöhnliche „Gare de la Bastille“ von Michel Bourgoin zu vergessen, die in einer kommenden Ausgabe ausführlich vorgestellt wird.

Diese Veranstaltung war zudem die Gelegenheit, die neue BB67000 von REE (getestet in unserer vorherigen Ausgabe) auf die Probe zu stellen – und ihr hervorragendes Fahrverhalten nach mehreren Stunden nahezu ununterbrochenem Betrieb auf den 50 Metern des kompletten Rundkurses zu bestätigen. Wie üblich brachte jedes Mitglied seine bevorzugten Züge mit, um sie fahren zu sehen und dem Publikum zu präsentieren. So begegnete der Paris-Nice mit UIC-Wagen dem TGV Duplex in seiner neuesten Lackierung, einem Zug mit einer prächtigen soundausgestatteten Dampflokomotive, sowie dem regionalen Zug des Gastgeberlands: den TER Alsace-Wagen von Piko, die bewiesen, dass ihre Laufeigenschaften mit einer leichten Modifikation der Drehgestelle ausgezeichnet werden konnten.

Extreme Miniaturisierung

Peter Röpke kam aus Deutschland, um seine Mikroanlagen in Koffern verschiedener Größen zu präsentieren – von der Spur N bis zur kleinsten funktionsfähigen Modelleisenbahn der Welt, den Teeny Track Trains im Maßstab 1/1000. Damit zeigte er, dass Platzmangel keine Entschuldigung sein kann, dieses Hobby nicht auszuüben. Der Verein AMCL87 präsentierte seine Anlage „Lo Dépôt de Limouzi“ (siehe LR 873), auf der Dieselloks und Elektroloks nebeneinander verkehren, während auf der doppelten Paradestrecke lange Züge fahren – darunter ein TGV Atlantique mit nahezu realistischer Geschwindigkeit! Die doppelte, miteinander verbundene Anlage „The Fraggie Rock Lumber Co“ von Frédéric Morin und „The Great Red Hen Lumber Co“ von Jérôme Lion im Maßstab On30 bot eine amerikanische Szenerie zum Thema Holztransport. Kerstin Nitsch und Torsten Sauer kamen aus Bad Salzungen (Deutschland), um ihre Anlage „Mystica“ zu zeigen – mit überraschenden Landschaften, die sich zwischen Bäumen verbargen. Diese Anlage kombinierte Normalspur und Schmalspur im Maßstab H0, mit einem gemeinsamen dreischienigen Gleisabschnitt, der den Betrieb beider Spurweiten ermöglichte. Der veranstaltende Verein *Le train de la Moder* präsentierte natürlich auch seine eigene H0-Anlage „Alsace et Vosges du Nord“, mit typisch elsässischer Landschaft und Fachwerkhäusern (siehe LR 751 sowie die Rubrik *Les Passionnés* in LR 912).

Nicht zu vergessen ...

Viele weitere Anlagen waren in Uberach zu sehen, darunter die kleine quadratische Bergwerksanlage „La mine de la Taupinière“ in Schmalspur von Dany Machi, die „Gare de Syam“ von Christophe Frère, die „Manufacture d'armes“ von Rail86 oder die prächtige „Ligne de la Maurienne“ des Club Ferroviaire de Franche-Comté, alle im Maßstab H0, sowie die „Gare de Pontailler-sur-Saône“ von Jean-François Poulain im Maßstab N.

Besucher und Aussteller waren gleichermaßen begeistert – sowohl von den Begegnungen als auch von der perfekten Organisation und Gastfreundschaft des Vereins *Le train de la Moder*. Ein besonderer Dank geht an Hubert und Laurent Bertrand für ihr Engagement – ohne sie wäre diese Veranstaltung nicht möglich gewesen. Wir sehen uns 2026 zur nächsten Ausgabe!

N° 931 Février 2025 / MENSUEL

Loco-Revue

LA RÉFÉRENCE DU TRAIN MINIATURE



La Bastille DE LA RÉALITÉ À LA MINIATURE

TESTS

Autorail Picasso Chrezo (O),
Locomotion Hornby (OO)

ARBRES MINIATURES

Un chêne, simple
et économique

X 2800

de première classe,
de la réalité aux
modèles REE

RÉSEAU HO

Porcaro, la voie
vers l'essentiel

DCC

Pour l'ABJ
Electrotren

L 19068 - 931 - F: 9,80 € - RD



LR PRESSE



Voilà ce qu'un
habitant de la rue
de Lyon, à Paris,
pouvait voir de son
balcon, au début
des années soixante.



Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 36

This is what a resident of Rue de Lyon in Paris could see from their balcony in the early 1960s.



Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 36

So sah ein Bewohner der Rue de Lyon in Paris von seinem Balkon Anfang der sechziger Jahre aus.



La Bastille

DE LA RÉALITÉ À LA MINIATURE

Gare devenue mythique auprès de tous les passionnés de chemin de fer à vapeur, la Bastille a disparu sous les coups des pelleteuses dans les années 1980. Reste le souvenir de ce terminus hors norme, que Michel Bourgoin perpétue à l'échelle N.

Texte et photos : Aurélien Prévot



Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 37

BASTILLE

FROM REALITY TO MINIATURE

The station, which became legendary among all steam railway enthusiasts, was demolished by bulldozers in the 1980s. What remains is the memory of this extraordinary terminus, preserved in N-scale by Michel Bourgoin.

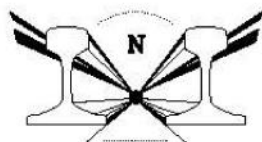


Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 37

Die Bastille

Von der Realität zur Miniatur

Der Bahnhof, der bei allen Dampfeisenbahn-Enthusiasten mythisch wurde, verschwand in den 1980er Jahren unter den Baggern. Bleibt die Erinnerung an diesen außergewöhnlichen Endbahnhof, den Michel Bourgoin im Maßstab N weiterlebt.



Aurélien Prévot : Bonjour Michel, reproduire la gare de la Bastille à l'échelle N n'est pas commun. D'où t'est venue cette idée ?

Michel Bourgoïn : Je dois bien avouer que je n'avais pas d'affinité particulière pour la gare de la Bastille. Comme beaucoup, j'ai admiré le diorama exposé par Jean-Paul Guimbert à Rail-Expo en 2019, mais c'est à la lecture de l'article dans *Loco-Revue*, quelques mois plus tard (voir encadré), que j'ai eu le déclic. Cela semblait être un défi de réaliser cette gare en Ho, j'ai donc décidé de le relever, à l'échelle N, en essayant de pousser le bouchon encore plus loin.

AP : Tu souhaitais aller plus loin dans les détails. Peux-tu nous en dire plus ?

MB : Je me suis lancé dans l'aventure avec trois critères en tête. Je souhaitais que les ponts transbordeurs soient fonctionnels. Je voulais pouvoir exploiter la gare et qu'il soit donc possible de gérer des itinéraires et enfin, je désirais pouvoir la présenter en exposition et la raccorder à des modules SceNics. L'idée était d'envoyer des rames sur un réseau modulaire, en recevoir mais également

dételer les machines, les remettre en tête via les ponts transbordeurs avant de les renvoyer sur le réseau. La principale difficulté vient du fait qu'en N, il y a peu d'espace ! Étant ingénieur mécanicien, j'avais heureusement les connaissances pour la conception des ponts transbordeurs. J'ai fait une petite étude d'ingénierie puis j'ai utilisé des moteurs pas à pas entraînant des vis sans fin, le tout commandé par une carte Arduino. Il a fallu procéder à beaucoup de réglages pour que l'ensemble fonctionne parfaitement, et dans un espace des plus comptés : un rectangle de 20 par 10 cm et 5 de haut ! La menuiserie des éléments de ma gare (en contreplaqué de 5 mm d'épaisseur) est celle des modules SceNics. La base du grand module est la plate-forme de voie. Tout le niveau routier est entièrement décaissé.

AP : Ce qui me frappe, c'est la fidélité de la reproduction.

MB : La recherche documentaire m'a bien occupé en effet. J'ai acquis les livres de Didier Leroy sur la ligne de la Bastille, mais j'ai également cherché des plans et des photos sur internet. J'ai eu la chance de trouver de nombreux plans cotés. J'ai donc tout ▶



La gare de la Bastille en N ! Le bâtiment, totalement fidèle à l'ancienne gare détruite, est en carton imprimé découpé soigneusement au scalpel ! Un travail de bénédictin pour un résultat époustoufflant de réalisme !

LE RÉSEAU EN BREF

- Dimensions décorées : 300 x 40 cm
- Infrastructure : modules
- Éclairage : tubes à LED
- Hauteur du plan de roulement : 130 cm
- Thème : la gare de la Bastille
- Époque : 1960
- Voie : Peco
- Alimentation : numérique (Roco Z 21)
- Commande des aiguilles : servo-moteurs et relais
- Type d'exploitation : Point à point
- Type de coulisses : faisceau de voies
- Bâtiments : construction intégrale



La 1-141 TB 407 s'apprête à quitter la gare en tête d'une rame de voitures Bastille.



Bastille Station in N-scale! The building, perfectly faithful to the original demolished station, is made of printed cardstock carefully cut with a scalpel! A monumental task for a result that is astonishingly realistic!

THE LAYOUT IN BRIEF

- **Decorated dimensions:** 300 × 40 cm
- **Infrastructure:** modules
- **Lighting:** LED tubes
- **Track height:** 130 cm
- **Theme:** Bastille station
- **Era:** 1960
- **Track:** Peco
- **Power:** digital (Roco Z21)
- **Turnout control:** servo motors and relays
- **Operation type:** point-to-point
- **Hidden tracks:** yard tracks
- **Buildings:** fully constructed

The 1-141 TB 407 is about to leave the station at the head of a Bastille trainset.



Der Bahnhof Bastille in Spur N! Das Gebäude, völlig getreu dem alten, abgerissenen Bahnhof, besteht aus sorgfältig mit Skalpell ausgeschnittenem bedrucktem Karton! Eine wahre Fleißarbeit mit einem atemberaubend realistischen Ergebnis!

DIE ANLAGE IM ÜBERBLICK

- **Dekorierte Abmessungen:** 300 × 40 cm
- **Infrastruktur:** Module
- **Beleuchtung:** LED-Röhren
- **Fahrplanhöhe:** 130 cm
- **Thema:** Bahnhof Bastille
- **Epoche:** 1960
- **Gleis:** Peco
- **Stromversorgung:** digital (Roco Z21)
- **Weichensteuerung:** Servomotoren und Relais
- **Betriebsart:** Punkt-zu-Punkt
- **Hintergrund:** Gleisfeld
- **Gebäude:** Vollständiger Eigenbau

Die 1-141 TB 407 bereitet sich darauf vor, den Bahnhof an der Spitze eines Zuges mit Bastille-Wagen zu verlassen.

Aurélien Prévot: Hello Michel, reproducing Bastille station in N-scale is quite unusual. Where did the idea come from?

Michel Bourgoïn: I must admit that I didn't have any particular affinity for Bastille station. Like many, I admired the diorama exhibited by Jean-Paul Guimbert at Rail-Expo in 2019, but it was after reading the article in *Loco-Revue* a few months later (see box) that I had the spark. Realizing this station in H0 seemed challenging, so I decided to take it on in N-scale, trying to push it even further.

AP: You wanted to go further in the details. Can you tell us more?

MB: I started the project with three criteria in mind. I wanted the transfer bridges to be functional. I wanted to be able to operate the station, managing routes, and finally, I wanted to be able to present it at exhibitions and connect it to ScéNic modules. The idea was to send trains onto a modular layout, receive them, detach the locomotives, reposition them via the transfer bridges, and send them back onto the layout. The main difficulty is that in N-scale, space is very limited! Fortunately, as a mechanical engineer, I had the knowledge to design the transfer bridges. I did a small engineering study and then used stepper motors driving worm screws, all controlled by an Arduino board. Many adjustments were needed for everything to work perfectly, in a very confined space: a rectangle of 20 × 10 cm and 5 cm high! The carpentry of the station elements (5 mm plywood) follows the ScéNic module standards. The base of the large module is the track platform. The entire road level is fully excavated.

AP: What strikes me is the faithfulness of the reproduction.

MB: Indeed, the documentary research kept me busy. I acquired Didier Leroy's books on the Bastille line, but I also searched for plans and photos online. I was lucky to find many detailed drawings.

Aurélien Prévot: Hallo Michel, den Bahnhof Bastille im Maßstab N nachzubilden, ist nicht alltäglich. Wie kam dir diese Idee?

Michel Bourgoïn: Ich muss gestehen, dass ich keine besondere Affinität zum Bahnhof Bastille hatte. Wie viele andere habe ich das Diorama von Jean-Paul Guimbert auf der Rail-Expo 2019 bewundert, aber der wirkliche Auslöser war das Lesen des Artikels in *Loco-Revue* einige Monate später (siehe Kasten). Es schien eine Herausforderung zu sein, diesen Bahnhof in H0 nachzubilden, also entschied ich mich, es im Maßstab N zu versuchen und noch einen Schritt weiter zu gehen.

AP: Du wolltest bei den Details noch weiter gehen. Kannst du mehr dazu sagen?

MB: Ich habe das Projekt mit drei Kriterien begonnen. Die Drehscheibenbrücken sollten funktionsfähig sein, der Bahnhof sollte betriebsfähig sein, also dass man Fahrwege steuern kann, und Ich wollte die Anlage auf Ausstellungen präsentieren und an ScéNic-Module anschließen können. Die Idee war, Züge auf eine modulare Anlage zu schicken, sie wieder zu empfangen, die Maschinen abzukoppeln, sie über die Drehscheibenbrücken wieder an die Spitze zu setzen und erneut auf die Anlage zu schicken. Die Hauptschwierigkeit liegt darin, dass im Maßstab N wenig Platz vorhanden ist! Als Maschinenbauingenieur hatte ich glücklicherweise das nötige Wissen für die Konstruktion der Drehscheibenbrücken. Ich habe eine kleine Ingenieurstudie gemacht und dann Schrittmotoren mit Schneckenantrieb verwendet, alles gesteuert über eine Arduino-Platine. Es waren viele Feinabstimmungen nötig, damit alles perfekt funktioniert, und das auf einem sehr begrenzten Raum: 20 × 10 cm Fläche, 5 cm Höhe! Die Holzkonstruktion der Bahnhofselemente (5 mm Sperrholz) entspricht der der ScéNic-Module. Die Basis des großen Moduls ist die Gleisbasis. Alle Straßenebenen sind vollständig ausgehoben.

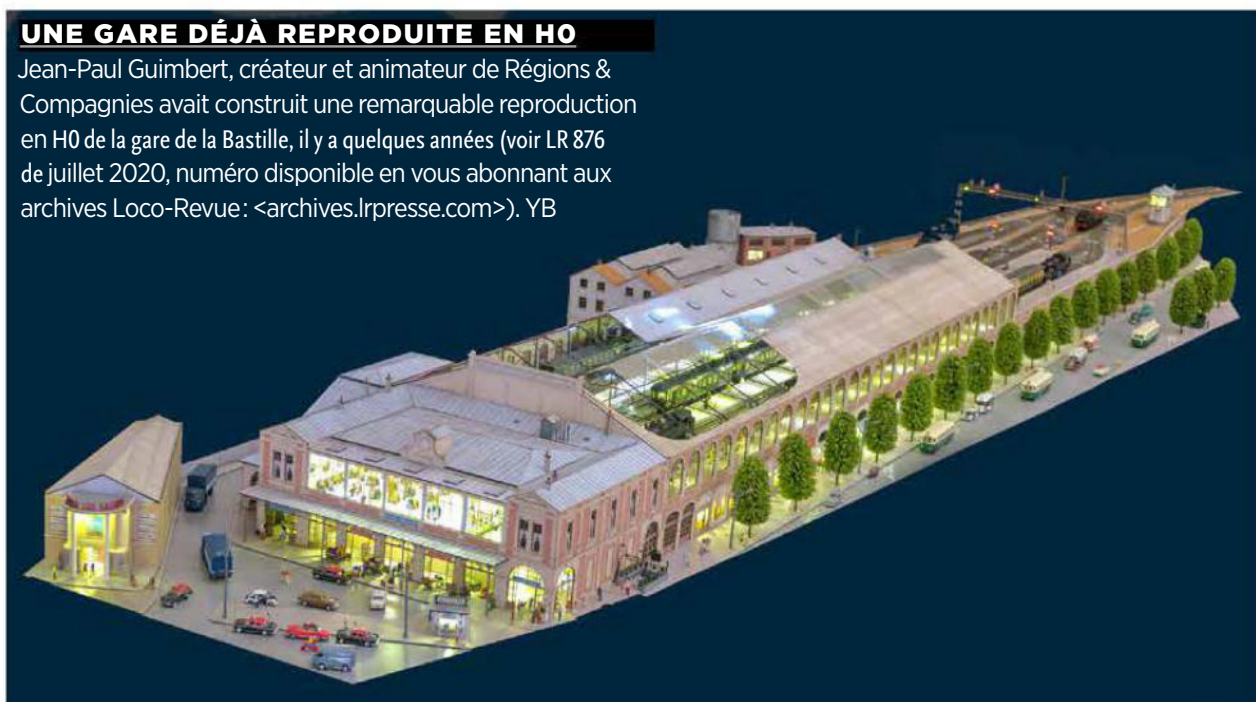
AP: Was mich beeindruckt, ist die Treue der Nachbildung.

MB: Die Recherchearbeit war tatsächlich sehr aufwendig. Ich habe die Bücher von Didier Leroy über die Bastille-Linie erworben, aber auch nach Plänen und Fotos im Internet gesucht. Ich hatte das Glück, viele maßstäbliche Pläne zu finden.



UNE GARE DÉJÀ REPRODUITE EN H0

Jean-Paul Guimbert, créateur et animateur de Régions & Compagnies avait construit une remarquable reproduction en H0 de la gare de la Bastille, il y a quelques années (voir LR 876 de juillet 2020, numéro disponible en vous abonnant aux archives Loco-Revue: <archives.lrpresse.com>). YB





Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 39

A STATION ALREADY REPRODUCED IN H0

Jean-Paul Guimbert, creator and director of "*Régions & Compagnies*", built a remarkable H0-scale reproduction of Bastille station a few years ago (see LR 876, July 2020, available by subscribing to the *Loco-Revue* archives: <archives.lrpresse.com>).



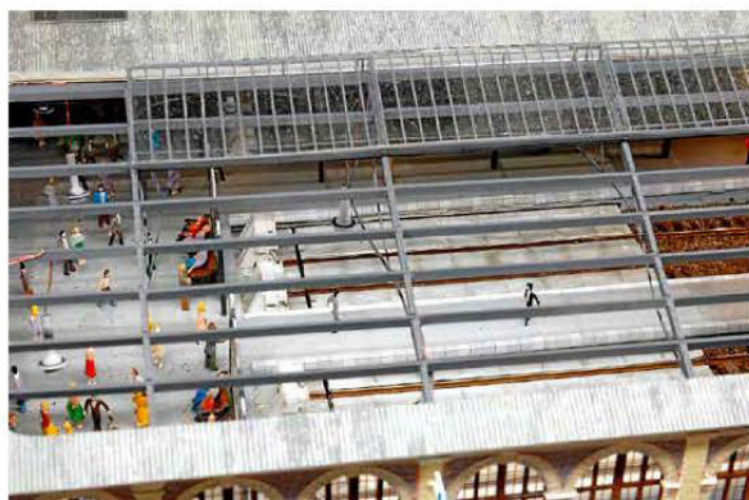
Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 39

Ein Bahnhof bereits in H0 nachgebildet

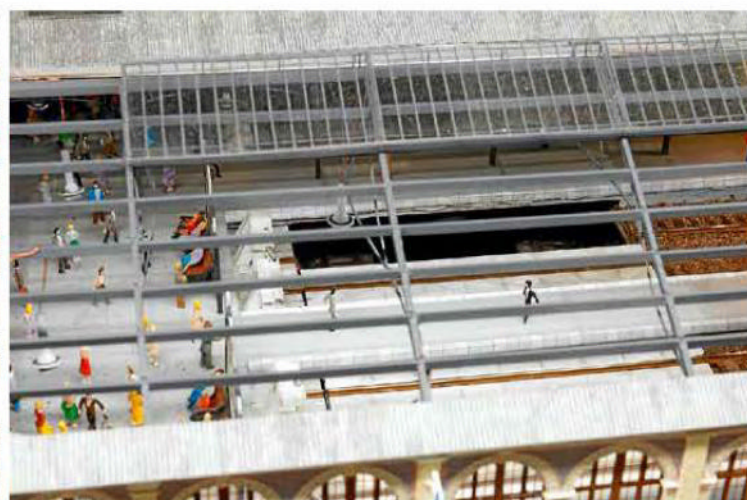
Jean-Paul Guimbert, Gründer und Leiter von „Régions & Compagnies“, hatte vor einigen Jahren eine bemerkenswerte H0-Nachbildung des Bahnhofs Bastille gebaut (siehe *LR 876*, Juli 2020, Nummer verfügbar im Abonnement der Loco-Revue-Archive: <archives.lrpresse.com>).

RÉSEAU N

Michel Bourgoïn a reproduit strictement à l'échelle le plan de voie de la gare. Impressionnant ! À droite, les modules SceNics qui permettent de laisser circuler les trains en coulisse lors des expositions.



Les ponts transbordeurs permettant la remise en tête des machines ont été soigneusement reproduits par Michel...



... qui a poussé l'exploit de les rendre fonctionnels !



Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 40

Michel Bourgoïn has faithfully reproduced the station's track plan to scale. Impressive! On the right, the ScéNic modules allow trains to run on hidden tracks during exhibitions.

The transfer bridges, which allow locomotives to be repositioned at the head of trains, were carefully reproduced by Michel...

...who went further by making them fully operational!



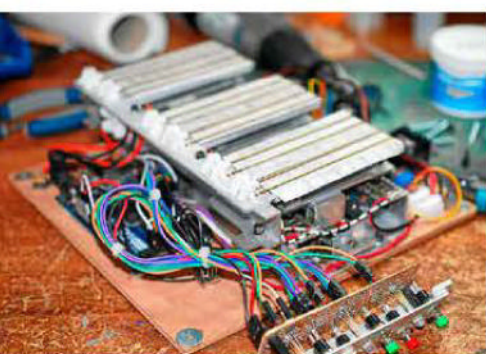
Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 40

Michel Bourgoïn hat den Gleisplan des Bahnhofs exakt im Maßstab nachgebildet. Beeindruckend!

Rechts sieht man die ScéNic-Module, die es ermöglichen, Züge während Ausstellungen im Hintergrund fahren zu lassen.

Die Drehscheibenbrücken, die das Zurücksetzen der Lokomotiven an die Zugspitze ermöglichen, wurden von Michel sorgfältig nachgebildet ...

... und er ging sogar so weit, sie funktionsfähig zu machen!



Les coulisses de l'exploit : les ponts transbordeurs de la gare avant installation ! Un vrai défi de réussir à les rendre fonctionnels alors même que l'espace est très compté !

© M. Bourgoïn



À l'extrémité droite du réseau, impossible de reproduire le passage inférieur. Michel a donc simplement collé une photo actuelle.

► redessiné sur ordinateur à l'échelle N. Pour cela, j'ai utilisé PowerPoint, idéal pour dessiner des formes géométriques. J'ai inséré des textures et j'ai même patiné les façades sur ordinateur. J'ai ensuite imprimé sur du papier que j'ai collé sur du carton d'1,2 mm (l'épaisseur d'un mur à l'échelle N) avant de tout découper au scalpel. Un travail minutieux, récompensé par le résultat obtenu ! J'ai bien sûr rajouté de nombreuses pièces de détail. Les différentes corniches par exemple, sont des emplacements de pièces en carton. Quant aux lettres, au sommet de la façade, il s'agit de produits Slater's que j'avais en stock. J'ai également souhaité reproduire l'intérieur de la gare. Les aménagements intérieurs du rez-de-chaussée (messagerie, escaliers, bar...) sont conformes, même si finalement très peu visibles... Du côté des boutiques, j'ai réussi à être fidèle pour une grande partie. Au niveau du viaduc des Arts, je manquais de documentation, alors je me suis fait plaisir. J'ai ainsi installé une boutique de modélisme, une quincaillerie évoquant celle de la Septième compagnie, sans oublier toute la série hommage aux Tontons flingueurs (distillerie, tripot, magasin d'engins agricoles, office notarial...).

AP : Ne me dis pas que tu as découpé les pièces de la verrière au scalpel ?

MB : La verrière a été réalisée de manière différente. J'ai utilisé un logiciel de dessin vectoriel pour concevoir la charpente (qui

comporte plus de 700 pièces au total). Puis j'ai demandé à Philippe Coquet (Cités Miniatures) de les découper avec sa machine laser. Il était dubitatif au départ mais a réussi à me fournir les pièces telles que je le souhaitais. Il était cependant persuadé que je n'arriverai à rien tellement certaines pièces étaient minuscules. De mon côté, j'étais plutôt inquiet de la résistance finale car je voulais une verrière qui soit assez rigide pour être démontable et manipulée. Au final, la charpente réelle avait été très bien conçue et, après collage (à la colle vinylique) de toutes les pièces, on obtient un ensemble plutôt bien rigide. J'ai recouvert la charpente avec des textures Redutex évoquant la tôle vieillie.

AP : Tu as aussi utilisé la découpe laser pour les potences.

MB : Tout à fait. Les potences de signalisation, à l'entrée de la gare, sont également en carton découpé au laser. Ayant monté pas mal de kits laiton, j'ai conçu les pièces de la même manière avec des traits de pliage. Pour obtenir un beau résultat, j'ai utilisé une plieuse à laiton. Théoriquement, on pourrait rendre la signalisation fonctionnelle mais j'ai renoncé devant le travail d'horlogerie à prévoir...

AP : Comment as-tu fait pour les autres bâtiments ?

MB : Pour le poste Saxby, j'ai utilisé le kit Régions & Compagnies. Tous les autres sont ►



Behind the achievement: the transfer bridges of the station before installation! A real challenge to make them functional in such a very confined space!

At the far-right end of the layout, it was impossible to reproduce the underpass. Michel therefore simply glued a current photograph.

► "I then redrew everything on the computer at N-scale. For this, I used PowerPoint, ideal for drawing geometric shapes. I added textures and even weathered the façades digitally. I then printed everything on paper, glued it to 1.2 mm cardboard (the thickness of a wall at N-scale), and cut everything with a scalpel. A meticulous job, rewarded by the result! Of course, I added many small detail pieces. The various cornices, for example, are stacks of cardboard pieces. As for the letters at the top of the façade, they are Slater's products I had in stock. I also wanted to reproduce the interior of the station. The ground floor arrangements (freight office, stairs, bar...) are accurate, even if barely visible. Regarding the shops, I managed to be faithful for most of them. For the Arts Viaduct area, I lacked documentation, so I indulged myself. I installed a model shop, a hardware store reminiscent of "La Septième Compagnie" (French movie), and the full tribute series to "Les Tontons flingueurs" (Another French movie) (distillery, gambling den, farm equipment shop, notary office...)."

AP: Don't tell me you cut the pieces of the glass canopy with a scalpel?

MB: The canopy was made differently. I used vector drawing software to design the framework (over 700 pieces in total). Then I asked Philippe Coquet (*Cités Miniatures*) to cut them with his laser machine. He was skeptical at first but managed to provide the pieces exactly as I wanted. He was convinced I would fail, given how tiny some pieces were. I, on the other hand, was concerned about the final rigidity, as I wanted a canopy strong enough to be removable and handled. In the end, the real framework was very well designed, and after gluing all the pieces with PVA glue, the whole structure is quite rigid. I covered the framework with Redutex textures to simulate aged metal.

AP: You also used laser cutting for the signal gantries?

MB: Exactly. The signal gantries at the station entrance are also made of laser-cut cardboard. Having assembled many brass kits, I designed the pieces similarly with fold lines. To achieve a good result, I used a brass bender. Theoretically, the signals could be made functional, but I gave up given the clockwork-level effort required...

AP: How did you make the other buildings?

MB: For the Saxby signal box, I used a *Régions & Compagnies* kit.



Die Hintergründe des Meisterwerks: Die Drehscheibenbrücken des Bahnhofs vor der Installation! Eine echte Herausforderung, sie funktionsfähig zu machen, obwohl der Platz extrem begrenzt ist!

Am rechten Ende der Anlage war es unmöglich, die Unterführung nachzubilden. Michel hat daher einfach ein aktuelles Foto eingeklebt.

► Ich habe alles im Maßstab N am Computer neu gezeichnet. Dafür habe ich PowerPoint verwendet, ideal zum Zeichnen geometrischer Formen. Ich fügte Texturen ein und patinierte sogar die Fassaden digital. Anschließend druckte ich alles auf Papier, das ich auf 1,2 mm Karton klebte (die Wandstärke im Maßstab N), bevor ich alles mit dem Skalpell ausschneidete. Eine feine, akribische Arbeit, die durch das Ergebnis belohnt wurde! Natürlich habe ich zahlreiche Detailteile hinzugefügt. Die verschiedenen Gesimse bestehen zum Beispiel aus gestapelten Kartonteilen. Die Buchstaben an der Spitze der Fassade stammen von „Slater's“, die ich vorrätig hatte. Ich wollte auch das Innere des Bahnhofs nachbilden. Die Innenausstattung des Erdgeschosses (Posträume, Treppen, Bar ...) ist korrekt, auch wenn sie kaum sichtbar ist. Bei den Geschäften konnte ich größtenteils treu bleiben. Am „Viaduc des Arts“ fehlte mir die Dokumentation, also habe ich meiner Fantasie freien Lauf gelassen. Ich habe ein Modellbaugeschäft, einen Eisenwarenladen nach „la Septième compagnie“ (ein französischer Film), und zahlreiche Anspielungen auf „Tontons flingueurs“ (ein anderer französischer Film) (Destillerie, Spielsalon, Landmaschinenladen, Notariat ...) eingebaut.

AP: Sag mir nicht, dass du die Glasteile des Daches mit dem Skalpell ausgeschnitten hast?

MB: Das Glasdach habe ich anders umgesetzt. Ich nutzte ein Vektorzeichenprogramm, um das Traggerüst zu entwerfen (über 700 Teile insgesamt). Anschließend bat ich Philippe Coquet (*Cités Miniatures*), die Teile mit seiner Laserschneidmaschine zu schneiden. Er war zunächst skeptisch, konnte mir aber die Teile genau wie gewünscht liefern. Er war überzeugt, dass ich nichts erreichen würde, da manche Teile extrem klein waren. Ich selbst war eher besorgt wegen der stabilen Endkonstruktion, da das Dach abnehmbar und handhabbar sein sollte. Letztendlich war das Traggerüst sehr gut konstruiert, und nach dem Verkleben aller Teile mit Weißleim entstand ein stabiles Ganzes. Ich bedeckte das Gerüst mit Redutex-Texturen, die gealtertes Blech darstellen.

AP: Hast du auch Laser für die Signalmasten verwendet?

MB: Absolut. Die Signalmasten am Bahnhofseingang bestehen ebenfalls aus lasergeschnittenem Karton. Nachdem ich schon viele Messing-Kits gebaut habe, entwarf ich die Teile auf die gleiche Weise mit Knicklinien. Für ein schönes Ergebnis verwendete ich eine Messingbiegemaschine. Theoretisch könnte man die Signale funktionsfähig machen, aber vor der Uhrmacherarbeit habe ich kapituliert ...

AP: Und die anderen Gebäude?

MB: Für das Stellwerk Saxby habe ich das Kit von „Régions & Compagnies“ verwendet.



L'imposante potence de signalisation à l'entrée/sortie de la gare a été soigneusement reproduite par Michel... en carton technique découpé au laser. La finesse est impressionnante !



Malgré la très petite taille des détails, une vue au ras des voies est plaisante.

Cette 1-131 TB quitte la Bastille et passe devant le poste Saxby (Régions & Compagnies).



Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 42

The imposing signal gantry at the entrance/exit of the station was carefully reproduced by Michel... using laser-cut technical cardboard. The precision is impressive!

Despite the very small size of the details, a track-level view is very pleasing.

This 1-131 TB leaves Bastille and passes in front of the Saxby signal box (*Régions & Compagnies*).



Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 42

Der imposante Signalmast am Ein- und Ausgang des Bahnhofs wurde von Michel sorgfältig nachgebildet ... aus Technikkarton, laser-cut. Die Feinheit der Details ist beeindruckend!

Trotz der sehr kleinen Teile ist eine Blickperspektive auf Gleisebene sehr reizvoll.

Die 1-131 TB verlässt die Bastille und fährt am Stellwerk Saxby (*Régions & Compagnies*) vorbei.



La vue aérienne permet de découvrir la petite annexe traction, autrefois implantée sur le côté du bâtiment voyageurs.

► des constructions intégrales. Pour certains, j'ai trouvé des plans avec quelques cotes. Pour d'autres, je me suis basé sur les photos, comme pour le château d'eau qui est construit autour d'un rond en bois ceint d'un carton gravé.

AP : En parlant de photos, ton fond de décor est remarquable.

MB : J'ai eu la chance de trouver sur internet une vue de Paris prise dans la direction opposée à la Bastille. Cependant, j'ai trouvé

qu'une fois mise à l'échelle, elle était assez plausible avec, au premier plan, un bâtiment qui évoque plutôt bien l'hôpital des Quinze-Vingts. J'ai aussi utilisé une photo pour le pont terminant le viaduc des Arts. Il s'agit d'une vue Google Street View, que j'ai un peu retravaillé sur Gimp.

AP : Le plan de voie semble également conforme.

MB : Il l'est ! J'ai eu la chance de trouver le plan des voies de la gare au 1/10. Cela aide

évidemment à une reproduction parfaite. J'ai juste légèrement adapté pour pouvoir utiliser des appareils de voies du commerce (Peco) qui n'ont évidemment pas la même géométrie que les aiguilles réelles. Sinon, tout le reste est conforme, y compris la longueur de la gare !

AP : Une telle longueur nécessite de longues rames.

MB : Ce n'était pas le plus compliqué. J'avais depuis de longues années des voitures Bastille Roco. Depuis, Fleischmann les a ressorties et j'en ai acheté. J'ai donc trois rames : une Roco, une Fleischmann et une avec des voitures décorées de publicités Banania. Le plus difficile, c'était de trouver quoi mettre devant. J'ai demandé à Olivier Dargaisse (Darg3D) d'imprimer des caisses de 131 TB et 141 TB Est. Michel Boutrelle, un véritable artiste, a repris ces caisses, les a superdétaillées, numérisées, éclairées, sonorisées et a eu la gentillesse de me les prêter... J'ai donc eu deux machines de toute beauté à présenter en expo montées sur des châssis Fleischmann de BR 86 (141 TB) et de BR 64 (131 TB) en attendant de pouvoir présenter les miennes. La difficulté est de ►





Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 43

The aerial view reveals the small traction annex, which was once located on the side of the passenger building.

► All the other buildings are entirely scratch-built. For some, I found plans with a few dimensions. For others, I based my work on photographs, such as the water tower, which is built around a wooden circle surrounded by engraved cardboard.

AP: Speaking of photos, your backdrop is remarkable.

MB: I was lucky to find an online view of Paris taken from the direction opposite Bastille. Once scaled, it looked quite plausible, with a building in the foreground that convincingly resembles the "Quinze-Vingts hospital". I also used a photo for the bridge ending the Arts Viaduct — a Google Street View image that I slightly retouched in GIMP.

AP: The track plan also seems accurate.

MB: It is! I was fortunate to find the station track plan at 1/10 scale. That obviously helps ensure perfect reproduction. I just slightly adapted it to use commercial trackwork (Peco), which obviously doesn't have the same geometry as the real turnouts. Everything else, including the station length, is faithful!

AP: Such a length requires long trains.

MB: That wasn't the hardest part. For many years I had Roco Bastille coaches. Since then, Fleischmann reissued them, and I bought some. So I now have three trainsets: one Roco, one Fleischmann, and one with cars decorated with Banania ads. The hardest part was deciding what to put at the front. I asked Olivier Dargaisse (Darg3D) to print 131 TB and 141 TB Est locomotive bodies. Michel Boutrelle, a true artist, enhanced these bodies with fine detailing, digitization, lighting, and sound, and kindly lent them to me... So I had two beautiful locomotives to display at exhibitions, mounted on Fleischmann chassis of BR 86 (141 TB) and BR 64 (131 TB), while waiting to present my own. ►



Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 43

Die Vogelperspektive zeigt die kleine Traktions-Annexe, die früher an der Seite des Empfangsgebäudes stand.

► Alle anderen Gebäude sind komplette Eigenbauten. Für einige habe ich Pläne mit einigen Maßen gefunden. Für andere habe ich mich an Fotos orientiert, wie beim Wasserturm, der um einen Holzring gebaut ist, der von graviertem Karton umgeben wird.

AP: Apropos Fotos, dein Hintergrunddekor ist bemerkenswert.

MB: Ich hatte das Glück, im Internet eine Ansicht von Paris zu finden, aufgenommen in die entgegengesetzte Richtung der Bastille. Als ich sie auf Maßstab brachte, erschien sie ziemlich plausibel, mit einem Gebäude im Vordergrund, das gut das „Hôpital des Quinze-Vingts“ (Krankenhaus) darstellt. Ich habe auch ein Foto für die Brücke am Ende des „Viaduc des Arts“ verwendet. Das war ein Google Street View-Bild, das ich leicht mit Gimp bearbeitet habe.

AP: Der Gleisplan scheint ebenfalls korrekt zu sein.

MB: Das stimmt! Ich hatte das Glück, den Gleisplan des Bahnhofs im Maßstab 1/10 zu finden. Das hilft natürlich, eine perfekte Nachbildung zu erstellen. Ich habe ihn nur leicht angepasst, um Fahrweganlagen von der Stange (Peco) verwenden zu können, die natürlich nicht die gleiche Geometrie wie die echten Weichen haben. Ansonsten ist alles korrekt, einschließlich der Bahnhofslänge!

AP: Eine solche Länge erfordert lange Züge.

MB: Das war nicht das Schwierigste. Ich hatte schon seit vielen Jahren Bastille-Wagen von Roco. Später brachte Fleischmann sie wieder heraus, und ich habe weitere gekauft. Ich habe also drei Züge: einen von Roco, einen von Fleischmann und einen mit Wagen, die mit Banania-Werbung dekoriert sind. Das Schwierigste war, zu entscheiden, was vorn fährt. Ich bat Olivier Dargaisse (Darg3D), 131 TB- und 141 TB- Gehäuse zu drucken. Michel Boutrelle, ein wahrer Künstler, hat diese Gehäuse überarbeitet, superdetailliert, digitalisiert, beleuchtet, mit Sound versehen und war so freundlich, sie mir zu leihen. So konnte ich auf Ausstellungen zwei wunderschöne Maschinen präsentieren, montiert auf Fleischmann-Fahrgestellen der BR 86 (141 TB) und der BR 64 (131 TB), während ich auf meine eigenen wartete. ►

UNE GARE BAIGNÉE DE VAPEUR

La gare de la Bastille réelle en quelques mots
Le 17 août 1853, Napoléon III approuve une convention provisoire conclue entre P. Magne, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Cette convention prévoit la concession de plusieurs lignes ferroviaires, dont celle reliant Paris à Saint-Maur, également appelée "ligne de Vincennes" ou "ligne de la Bastille". Les travaux débutent rapidement. Cependant, dès 1855, des habitants du faubourg Saint-Antoine s'opposent aux expropriations et réclament un déplacement de la ligne au niveau du boulevard Mazas. Cette opposition semble motivée, au moins en partie, par une manœuvre des propriétaires concernés, cherchant à profiter de la hausse exorbitante des prix des propriétés riveraines, notamment autour de la rue et de l'embarcadère de la gare de Paris-Lyon. Ce désaccord paralyse les travaux dans la capitale. Finalement, en janvier 1858, Napoléon III tranche en faveur de l'emplacement initial, à la place

de la Bastille. La gare, conçue par l'architecte François-Alexis Cendrier, entre en construction en janvier 1859. Achèvement en seulement huit mois, elle ouvre ses portes le 22 septembre 1859. Au fil de son histoire, la gare connaît peu de transformations : quelques réaménagements intérieurs, la suppression de la marquise côté place, et l'ajout de crépi sur les façades. En bout de quai, des chariots transbordeurs permettent de repositionner les locomotives en tête des trains, jusqu'à l'arrivée des locomotives 141 TB sur la ligne et l'introduction de la réversibilité. À gauche du bâtiment, la cour des messageries reste figée dans le temps, tout comme la petite annexe traction, construite à proximité de la petite halle voyageurs. Le dernier départ de la gare a lieu dans la nuit du 14 décembre 1969, à 0 h 50. Après avoir servi de lieu d'exposition pendant plusieurs années, la gare est finalement démolie en 1984 pour laisser place à la construction de l'Opéra Bastille.



La gare prise depuis la place de la Bastille au début du XX^e siècle. Outre le trafic des banlieusards venant travailler à Paris, la gare connaît une forte activité le dimanche avec les trains de plaisir.



A STATION BATHEDED IN STEAM

The real Bastille station in brief

On August 17, 1853, Napoleon III approved a provisional agreement concluded between P. Magne, Minister of Agriculture, Commerce, and Public Works, and the Paris-Strasbourg Railway Company. This agreement granted concessions for several railway lines, including the one linking Paris to Saint-Maur, also called the "Vincennes line" or the "Bastille line." Construction began quickly. However, by 1855, residents of the Faubourg Saint-Antoine opposed the expropriations and demanded the line be moved to Boulevard Mazas. This opposition was at least partly motivated by a maneuver by property owners, seeking to profit from the soaring prices of nearby properties, particularly around the street and the quay of Paris-Lyon station. This disagreement stalled construction in the capital.

Finally, in January 1858, Napoleon III ruled in favor of the original location, at the Place de la Bastille. The station, designed by architect François-Alexis Cendrier, began construction in January 1859. Completed in just eight months, it opened on September 22, 1859. Throughout its history, the station underwent few changes: minor interior renovations, removal of the canopy on the square side, and the addition of plaster on the façades. At the end of the platform, transfer carts allowed locomotives to be repositioned at the head of trains until the arrival of 141 TB locomotives on the line and the introduction of reversible operation.

To the left of the building, the freight yard remained frozen in time, as did the small traction annex built near the small passenger hall. The station's final departure occurred on the night of December 14, 1969, at 12:50 a.m. After serving as an exhibition space for several years, the station was finally demolished in 1984 to make way for the construction of the Opéra Bastille.

The station viewed from Place de la Bastille at the beginning of the 20th century. In addition to commuter traffic into Paris, the station saw heavy Sunday traffic with pleasure trains.



Ein Bahnhof voller Dampf

Der echte Bahnhof Bastille in Kürze

Am 17. August 1853 genehmigte Napoléon III eine vorläufige Vereinbarung zwischen P. Magne, Minister für Landwirtschaft, Handel und öffentliche Arbeiten, und der „Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg“. Diese Vereinbarung sah die Konzession mehrerer Bahnlinien vor, darunter die Linie von Paris nach Saint-Maur, auch „Ligne de Vincennes“ oder „Ligne de la Bastille“ genannt.

Die Bauarbeiten begannen schnell. Bereits 1855 lehnten jedoch Anwohner des „Faubourg Saint-Antoine“ die Enteignungen ab und forderten eine Verlegung der Linie auf Höhe des „Boulevard Mazas“. Dieser Widerstand war zumindest teilweise durch die Eigentümer der Grundstücke motiviert, die von den stark gestiegenen Grundstückspreisen profitieren wollten, insbesondere rund um die Straße und den Anleger des Bahnhofs Paris-Lyon. Dieser Streit lähmte die Bauarbeiten in der Hauptstadt.

Schließlich entschied Napoléon III im Januar 1858 zugunsten des ursprünglichen Standorts an der „Place de la Bastille“. Der Bahnhof, entworfen vom Architekten François-Alexis Cendrier, ging im Januar 1859 in Bau. Bereits nach acht Monaten war er fertiggestellt und eröffnete am 22. September 1859.

Im Laufe seiner Geschichte erfuhr der Bahnhof nur wenige Veränderungen: einige Innenumbauten, der Abriss des Vordachs auf der Platzseite und das Aufbringen von Putz an den Fassaden. Am Ende der Bahnsteige ermöglichten Drehscheibenwagen, die Lokomotiven wieder an die Spitze der Züge zu setzen – bis zur Ankunft der 141 TB-Lokomotiven auf der Linie und der Einführung der Reversibilität.

Links vom Gebäude blieb der Posthof unverändert, ebenso die kleine Traktions-Annexe, die in der Nähe der kleinen Empfangshalle errichtet wurde.

Die letzte Abfahrt des Bahnhofs erfolgte in der Nacht vom 14. Dezember 1969 um 0:50 Uhr. Nachdem der Bahnhof mehrere Jahre als Ausstellungsort genutzt worden war, wurde er schließlich 1984 abgerissen, um Platz für den Bau der „Opéra Bastille“ zu schaffen.

Die Aufnahme zeigt den Bahnhof Anfang des 20. Jahrhunderts von der „Place de la Bastille“ aus. Neben dem Verkehr der Pendler nach Paris war der Bahnhof sonntags besonders belebt durch die Freizeitzüge.



Les 1-141 TB
(ici 408 et 432)
assurent la fin de
la traction vapeur
sur la ligne de
Vincennes. Ici, en
1965. (collection
Aurélien Prévot)

Jusqu'en 1963
et l'entrée en
scène totale des
rames réversibles
associées aux
1-141 TB, les 1-131
TB assurent le
service. (coll.
LR Presse)





Loco-Revue February 25 - No. 931 - Page 45

The 1-141 TB locomotives (here 408 and 432) marked the end of steam traction on the Vincennes line. Shown here in 1965. (collection Aurélien Prévot)

Until 1963, before the full introduction of reversible trainsets paired with the 1-141 TB locomotives, the 1-131 TB locomotives handled the service. (coll. LR Presse)



Loco-Revue Februar 25 – Nr. 931 – Seite 45

Die 1-141 TB (hier 408 und 432) markieren das Ende des Dampfbetriebs auf der „*Ligne de Vincennes*“. Hier im Jahr 1965. (Sammlung Aurélien Prévot)

Bis 1963, vor dem vollständigen Einsatz der wendbaren Züge in Verbindung mit den 1-141 TB, wurden die 1-131 TB im Betrieb eingesetzt. (Sammlung LR Presse)



MICHEL BOURGOIN
PEUT ÊTRE FIER DE SA
GARE, QUI PARTICIPE
ET CONTRIBUERA
ENCORE AU SUCCÈS
PUBLIC DES
MODULES SCÉNIQS.

A: Non, il ne s'agit pas d'un clin d'œil à Didier Leroy, auteur définitivement associé à la Bastille... Une boutique d'optique existait bien à ce nom, dans les années 1960 !

B: Cette entrée de métro Guimard annonce le prochain chantier de Michel : la reproduction d'une station de métro sous la gare de la Bastille.

C: Clin d'œil à une célèbre marque de carburant : mettez un tigre dans votre moteur !

D: Michel aime le chanteur Renaud... même lorsqu'il se retrouve « à poil sans son blouson ».



Autre clin d'œil au chanteur Renaud : « Pis donner à bouffer à des pigeons idiots », tandis que Marilyn passe sur une bouche d'aération !

► remplacer le moteur Fleischmann par un plus petit pour pouvoir monter la caisse. Il me reste six caisses à adapter.

AP : Exploiter une gare terminus n'est pas trop compliqué ?

MB: Arduino m'a bien simplifié la vie ! Toutes les aiguilles sont commandées par des servomoteurs et des relais. Sur un écran, je sélectionne la voie d'entrée et celle de sortie. Un clic sur un bouton et Arduino génère immédiatement l'itinéraire correspondant ! J'ai découvert Arduino il y a quelques années. Autant la mécanique, je maîtrise, autant l'électronique... L'avantage d'Arduino, c'est que c'est juste de la programmation et comme je maîtrise les bases, c'est assez simple pour moi d'autant qu'il existe de nombreux tutoriels qui aident beaucoup. Je suis devenu un grand adepte d'Arduino !

AP : Ce qui est frappant aussi, c'est que tu as réussi à bien évoquer le Paris des années 1960.

MB: Je souhaitais évoquer la gare au début des années 1960, avant que la façade ne soit recouverte de crépis. Dans cet esprit, j'ai collé un très grand nombre de personnages. Pour ceux installés sous la verrière, j'ai employé

des productions chinoises et des personnages à peindre. Ils sont très peu visibles : essentiellement des silhouettes. Je me suis par contre amusé à évoquer quelques saynètes sur le trottoir. Il y a ainsi d'autres clin d'œil au cinéma avec Marilyn Monroe, Fernandel (et sa vache), à la télévision (avec le tigre d'Esso) ou à la chanson, avec Renaud. C'est amusant à reproduire et c'est toujours un grand succès en exposition. Pour les véhicules, j'ai utilisé des voitures en étain de la gamme Rétro-repro ou conçus en impression 3D par Axel's Bazar. La colonne Morris est issue d'impression 3D tandis que l'entrée Guimard de la station de métro est un kit de Gilles Fournoux.

AP : Le métro, justement, est le grand absent de ton réseau...

MB: Pour l'instant ! Je travaille en effet à construire une station de métro sous la gare où une rame Sprague (kit imaginé par Gilles Fournoux) fera des allers-retours ! Peut-être sera-t-elle achevée pour Bourges...

AP : Nous aurons donc le plaisir de (re) découvrir la Bastille les 15 et 16 mars prochains ?

MB: Tout à fait ! ■



MICHEL BOURGOIN CAN BE PROUD OF HIS STATION, WHICH CONTINUES TO PARTICIPATE IN AND CONTRIBUTE TO THE PUBLIC SUCCESS OF SCENICS MODULES.

A: No, this is not a nod to Didier Leroy, the author forever associated with Bastille... An optical shop did exist under this name in the 1960s!

B: This Guimard-style metro entrance signals Michel's next project: reproducing a metro station beneath Bastille station.

C: A nod to a famous fuel brand: "Put a tiger in your engine!" (French slogan of the Oil company "ESSO")

D: Michel likes the singer Renaud... even when he ends up "naked without his jacket."

Another tribute to the singer Renaud: "*Then feed the stupid pigeons*", while Marilyn Monroe passes over an air vent!

► The challenge is replacing the Fleischmann motor with a smaller one to fit the body. I still have six bodies to adapt.

AP: Operating a terminus station isn't too complicated?

MB: Arduino has really simplified my life! All turnouts are controlled by servomotors and relays. On a screen, I select the entry and exit tracks. One click of a button and Arduino immediately generates the corresponding route! I discovered Arduino a few years ago. I understand mechanics well, but electronics... not so much. The advantage of Arduino is that it's just programming, and since I know the basics, it's fairly simple for me, especially with the many tutorials available. I've become a big Arduino enthusiast!

AP: What's striking is how well you evoke 1960s Paris.

MB: I wanted to depict the station at the beginning of the 1960s, before the façade was covered with plaster. In this spirit, I added a very large number of figures. For those under the canopy, I used Chinese-made and paintable figures. They're barely visible: mostly silhouettes. I did, however, have fun creating small street scenes. There are other cinematic references with Marilyn Monroe, Fernandel (and his cow), television (the Esso tiger), and music, with Renaud. It's fun to recreate and always a hit at exhibitions. For vehicles, I used tin cars from the Rétro-repro range or 3D-printed models by Axel's Bazar. The Morris column is 3D-printed, and the Guimard metro entrance comes from a kit by Gilles Fafournoux.

AP: The metro is notably absent from your layout...

MB: For now! I am indeed working on building a metro station beneath the Bastille station where a Sprague trainset (kit designed by Gilles Fafournoux) will shuttle back and forth. Perhaps it will be completed in time for Bourges...

AP: So we'll have the pleasure of (re)discovering Bastille on March 15 and 16?

MB: Absolutely!



MICHEL BOURGOIN KANN STOLZ AUF SEINEN BAHNHOF SEIN, DER AM ERFOLG DER SCENICS-MODULE TEILHAT UND NOCH TEILNEHMEN WIRD.

A: Nein, dies ist kein Hinweis auf Didier Leroy, der endgültig mit der Bastille verbunden ist... Es gab tatsächlich in den 1960er Jahren ein Optikgeschäft mit diesem Namen!

B: Dieser Guimard-U-Bahn-Eingang kündigt Michels nächstes Projekt an: die Nachbildung einer U-Bahn-Station unter dem Bahnhof Bastille.

C: Hinweis auf eine berühmte Kraftstoffmarke: „Setz einen Tiger in deinen Motor!“ (Der französische Slogan des Mineralölkonzerns Esso)

D: Michel mag den Sänger *Renaud*, selbst wenn er „nackt ohne Jacke“ ist.

Ein weiterer Hinweis auf den Sänger *Renaud*: „Pis donner à bouffer à des pigeons idiots“ („und dann dummen Tauben Futter geben“), während Marilyn über einen Lüftungsschacht läuft!

► Die Schwierigkeit bestand darin, den Fleischmann-Motor durch einen kleineren zu ersetzen, um die Gehäuse montieren zu können. Es bleiben mir noch sechs Gehäuse anzupassen.

AP: Einen Endbahnhof betreiben ist nicht zu kompliziert?

MB: Arduino hat mir das Leben sehr erleichtert! Alle Weichen werden von Servomotoren und Relais gesteuert. Auf einem Bildschirm wähle ich das Ein- und Ausfahrgeleis. Ein Klick auf einen Knopf, und Arduino generiert sofort die entsprechende Route! Ich habe Arduino vor einigen Jahren entdeckt. Mechanik beherrsche ich gut, Elektronik war eine Herausforderung... Der Vorteil von Arduino ist, dass es nur Programmierung ist. Da ich die Grundlagen beherrsche und viele Tutorials existieren, ist es für mich relativ einfach. Ich bin ein großer Arduino-Fan geworden!

AP: Beeindruckend ist auch, dass du das Paris der 1960er Jahre gut eingefangen hast.

MB: Ich wollte den Bahnhof zu Beginn der 1960er Jahre darstellen, bevor die Fassade verputzt wurde. In diesem Geist habe ich sehr viele Figuren aufgeklebt. Für die Figuren unter dem Dach habe ich chinesische Fertigmodelle und Figuren zum Bemalen verwendet. Sie sind kaum sichtbar: hauptsächlich Silhouetten. Ich habe jedoch einige Szenen auf dem Gehweg gestaltet. Dabei gibt es weitere Hinweise auf das Kino mit *Marilyn Monroe*, *Fernandel* (und seiner Kuh), auf das Fernsehen (mit dem *Esso-Tiger*) und auf die Musik mit *Renaud*. Es macht Spaß, dies nachzubilden, und es ist auf Ausstellungen immer ein großer Erfolg.

Für die Fahrzeuge habe ich „Zinnautos“ aus der „Retro-Repro-Serie“ oder in 3D-Druck von „Axel's Bazar“ verwendet. Die Morris-Säule stammt aus 3D-Druck, während der Guimard-U-Bahn-Eingang ein Bausatz von *Gilles Fafournoux* ist.

AP: Der U-Bahn ist derzeit das große Fehlen in deinem Anlage...

MB: Vorerst! Ich arbeite tatsächlich an einer U-Bahn-Station unter dem Bahnhof, in der ein Sprague-Zug (Bausatz von *Gilles Fafournoux*) hin- und herfahren wird! Vielleicht wird sie für Bourges fertiggestellt...

AP: Wir werden also die Bastille am 15. und 16. März erneut entdecken können?

MB: Ganz genau!

