



## Le petit Paris d'Harald Jahn

Quand la Seine coule aussi à Vienne

On peut être autrichien, vivre dans la Vienne impériale, et nourrir une véritable passion pour le Paris d'hier et d'aujourd'hui. Harald Jahn, photographe d'architecture, auteur et dirigeant de l'agence autrichienne d'images *Viennaslide*, a reproduit chez lui, à l'échelle H0, un concentré d'atmosphère viennoise et parisienne, avec un souci extrême du détail et de l'authenticité. Et il nous livre ici quelques astuces utilisées pour y parvenir...



Depuis une dizaine d'années, je travaille à la réalisation d'un réseau HO très particulier, qui s'inspire de la Vienne du milieu des années 50. Le noyau central de ce réseau est la halle de l'ancienne gare de l'Ouest (*Wien-Westbahnhof*) et le dépôt d'engins moteurs attendant, que j'ai entièrement reconstitués. Cet ensemble est complété, sur son pourtour, par la représentation d'un quartier urbain typique, dans lequel circulent des tramways, ainsi que par un dépôt pour les remiser. À Vienne, il y a beaucoup de modélistes qui ont orienté leur activité sur le tramway, et l'on trouve à acheter de nombreux modèles de

matériels roulants de bonne qualité. Dans l'ordonnement de l'espace réservé à mon installation, il demeurerait un secteur qui, visuellement, se trouvait presque totalement séparé du reste du réseau. J'ai longuement réfléchi à la manière dont je pourrais le mettre à profit. Sa largeur n'était pas suffisante pour pouvoir y construire une boucle de retournement à l'usage des tramways qui, à Vienne, sont tous de type unidirectionnel. D'un autre côté, je rêvais depuis longtemps de reproduire une station typique du métro viennois. Au fil de mes activités, je me suis, en effet, longtemps intéressé à leur architecture. Celle-ci est aussi caractéristique de la capitale autrichienne que peuvent l'être les stations voûtées et entièrement carrelées de blanc du métro parisien.

Lors de l'un de mes nombreux voyages à Paris, j'ai découvert les kits en « *laser-cut* » produits par la firme *Architecture & Passion*. Je n'ai pas pu résister, et j'ai donc acheté quelques-uns de leurs bâtiments d'inspiration parisienne, dont la profondeur est à dessein raccourcie. Ces kits peuvent certes sembler un peu sommaires, mais ils sont parfaitement à l'échelle, et ils constituent une bonne base pour un travail de superdétaillage. Malheureusement, ils ne reproduisent pas les typiques mansardes des immeubles parisiens. Et c'est alors que j'ai décidé de concevoir, pour ce secteur séparé du reste de mon installation, une station de tramway moderne, située dans un environnement urbain de style français, et avec, juste en dessous, une station de métro.

### Mes sources d'inspiration

En région parisienne, j'ai trouvé un exemple concret à modéliser, qui correspondait à peu près à mon idée : la station Pierre-de-Geyter, sur la ligne de tramway T 8, à Saint-Denis. Il s'agit d'une station implantée dans un environnement de bâtisses plutôt classiques des faubourgs parisiens, et traitée dans le style à la fois typique et élégant de l'architecture caractérisant le « tramway à la française », avec ses voies engazonnées et son excellent design de l'ensemble des volumes. En dessous, j'ai donc positionné ma station de métro. Elle reproduit plus ou moins la station standard rencontrée sur la ligne U3 du métro de Vienne. Ce qui est particulier à ces stations, ce sont les escaliers mécaniques et les ascenseurs qui

mènent directement, sans mezzanine ou étage intermédiaire, du niveau des quais à celui du trottoir, en débouchant sous une marquise vitrée, où sont regroupés les distributeurs de titres de transport. À la différence des métros dans les villes de France, il n'y a, à Vienne, ni tourniquets, ni portillons : le système est ouvert, et les billets ne sont qu'occasionnellement contrôlés à bord des trains, si bien que les accès au métro ne nécessitent qu'un minimum d'infrastructure.

Mais revenons à nos immeubles parisiens. Les kits d'*Architecture & Passion* sont généralement assez uniformes, et reflètent les canons de la construction haussmannienne. Or tout le charme qui émane d'une rangée originale d'immeubles provient de leur diversité, de leurs différences, ou encore de ces « dents creuses » qu'on observe parfois entre vieilles bâtisses, et cela, j'ai souhaité aussi le reproduire. Dans ma rue « modèle réduit », il y a des façades haussmanniennes, mais aussi quelques bâtiments qui sont plus anciens, et qui relèvent donc d'autres partis architecturaux. À preuve, ma façade du Pavillon de l'Arsenal – le Centre d'urbanisme et d'architecture de Paris –, qui se trouve, en réalité, dans le IV<sup>e</sup> arrondissement, boulevard Morland. Ce musée est toujours ma première destination, dès que j'arrive à Paris. Mais il y avait aussi deux constructions que je voulais absolument modéliser : la fameuse maison de Monsieur Hulot, dans le film de Jacques Tati « *Mon Oncle* » (1958), ainsi que l'un de ces passages couverts, si caractéristiques. Dans ces véritables monuments historiques se concentre, pour moi, toute la magie de Paris. Mon alignement de façades haussmanniennes est également rehaussé – ou bien dégradé, selon les goûts de chacun – par un « Hôtel de Nord », réplique du lieu de tournage du célèbre film éponyme, dont l'original est au bord du canal Saint-Martin. Une maison toute simple vient encore compléter la scène. J'ai réduit de moitié la profondeur du kit de l'Hôtel du Nord, si bien que j'ai pu aussi réutiliser l'arrière de la bâtisse. Après de longues recherches, j'ai finalement trouvé l'ordre de succession – pour moi, idéal sur le plan de la vraisemblance – de ces bâtiments les uns à côté des autres, l'ensemble étant circonscrit, à gauche, par un immeuble avec passage couvert et, à droite, par une maison d'angle.



Harald Jahn

Sur le même trottoir, un grand immeuble à la façade haussmannienne jouxte le Pavillon de l'Arsenal, édifice parisien typique, puis s'égrène une succession de bâtiments inspirés de la proche banlieue parisienne.



Harald Jahn

L'Hôtel du Nord, où fut tourné, juste avant la guerre, le célèbre film éponyme de Marcel Carné, avec Arletty et Louis Jouvet, côtoie la maison de « Mon Oncle », autre film célèbre de 1958 réalisé par Jacques Tati, alias Monsieur Hulot qui, dans une scène-culte, en escaladait les étranges escaliers.

Je pense que la technique et la qualité des kits d'Architecture & Passion est unanimement reconnue, mais je dois pourtant construire différemment car, à Vienne, les bâtiments sont différents. Par exemple, pour les ouvertures, ce sont généralement des doubles-fenêtres, ce qui en complique la modélisation. J'ai équipé les pièces de mes immeubles d'éclairages individualisés, ce qui est facilité par la séparation préexistante des étages. Chaque pièce aménagée dispose de sa propre source de lumière, commandée par un micro-processeur central qui allume ou éteint successivement les leds correspondantes, selon un ordre aléatoire. J'ai par ailleurs assombré ces leds avec du film plastique translucide de récupération, de teinte marron, pour reproduire la chaude lumière des anciennes ampoules à incandescence, sinon les leds éclaireraient d'un blanc froid de tube fluorescent. L'aménagement de chacune de ces pièces a représenté un travail colossal. Pour cela, j'ai utilisé des motifs de décoration, réduits à la bonne échelle, afin de reproduire

le papier peint tapissant les murs ; des images d'échantillons découpées dans des catalogues de parquets et pareillement réduites, pour figurer les sols ; et, bien sûr, les meubles produits par les différents fabricants de modélisme, voire aussi de simples blocs pour simuler placards et armoires. À Paris, j'ai également photographié des enseignes de boutiques, que j'ai ensuite réduites à l'échelle. Enfin, j'ai eu recours aux accessoires proposés par *Shapeways* et *Axel's Bazar*, services *online* d'impression 3D, ce dernier m'ayant fourni les réverbères parisiens. Naturellement, l'intérieur de mes boutiques et bistrotts est également aménagé. Chez le boulanger, j'ai confectionné les baguettes à partir de tout petits morceaux de mouchoirs en papier, mis en forme et peints en brun. Pour les fresques murales du *Street Art*, j'ai photographié de tels murs à Paris, ai réduit ces clichés, et les ai fait imprimer en rendu mat de haute qualité. L'un de mes bâtiments les plus particuliers est le Pavillon de l'Arsenal. Il a aussi donné son nom à ma station de métro. Il n'y a pas de station

« Arsenal » à Vienne, mais ce nom m'évoque la station fantôme de la ligne 5 à Paris : c'est un petit clin d'œil, qui s'adresse à tous ceux qui connaissent...

### Mes propres constructions : petites mais complexes

Pour « Mon Oncle », Jacques Tati avait fait construire à Saint-Maur-des-Fossés, près de Paris, le décor extérieur d'une maison incarnant la banlieue parisienne d'autrefois. Le plan de cette maison n'obéit à aucune logique, il est seulement constitué d'une suite désordonnée d'escaliers pour la scène-culte où Jacques Tati, alias Monsieur Hulot, grimpe jusqu'à son appartement au dernier étage, mais il incorpore quantité de détails pittoresques. À Besançon, j'ai par ailleurs vraiment vu de telles maisons ! Comme il n'existe que peu de photos de l'originale, qui, de surcroît, ont toujours été prises dans l'axe de la caméra, il ne m'a pas été facile de bien comprendre la structure de cette bâtisse.



En haut : l'immeuble au passage couvert, devant lequel circule une rame CAF de Luxembourg, produite par le fabricant autrichien Halling.

Ci-dessous : l'intérieur du passage couvert, à l'image de la galerie Choiseul à Paris, et dont on admire la finesse d'exécution.

Mais pour moi, c'est ce genre de bricolage qui constitue l'essentiel du plaisir que j'éprouve à pratiquer le modélisme, la partie ferroviaire devenant presque secondaire... Comme d'habitude, je commence à réaliser des esquisses, et après je dessine les plans de coupe à l'aide du logiciel graphique *CorelDraw*. Puis, en confectionnant un premier modèle en papier, je vérifie toujours l'impression générale que cela va donner. Ensuite, je fais réaliser, en découpe laser, les différents éléments de la maquette définitive à partir de plexiglas. Ce matériau est plus solide que le carton, pour un coût presque équivalent. Je mets en couleurs les façades des bâtiments en me servant d'une petite éponge, que je plonge à peine dans la peinture, et avec laquelle je tamponne ensuite la structure préalablement enduite. À ce stade, les différentes ailes de bâtiments doivent encore demeurer séparées les unes des autres car, avec cette technique de mise en peinture, on ne pourrait pas traiter les angles. C'est un travail extrêmement minutieux, car les dimensions hors-tout de la maison n'excèdent pas 15 cm de large pour

14 cm de haut. De plus, les pièces rapportées sont extrêmement fragiles. Le toit, avec sa découpe particulièrement compliquée, a nécessité, à lui seul, deux après-midi de travail pour sa construction. Ensuite est venue la finition, avec l'ajout de diverses pièces de superdétaillage en laiton. En dernier lieu, j'ai mis en place les rideaux, ainsi qu'un discret éclairage intérieur. Quant au personnage de Monsieur Hulot, je recherche toujours une figurine à l'échelle HO qui serait susceptible de lui ressembler...

### Ma maquette la plus élaborée : l'immeuble au passage couvert

Ce monde magique des passages couverts, fait de boutiques absolument uniques, d'antiquaires, de restaurants et de cafés traditionnels, est pour moi l'essence même de Paris. C'est pourquoi je devais absolument modéliser un tel passage. De par la position de ma maquette, en bout du mur de séparation avec la pièce voisine de mon appartement, j'ai pu « creuser » ce passage au-delà de la simple



Si tous les bâtiments de cette rue sont censés représenter un certain habitat caractéristique de Paris et de sa proche banlieue, en revanche l'entrée de métro, à droite, est typiquement viennoise.

Harald Jahn

profondeur – très réduite – du bâtiment modèle réduit. Ainsi il empiète dans ma pièce voisine, sa fixation étant assurée par aimants au corps principal du bâtiment. Mon passage n'est pas vraiment la copie conforme d'un passage existant, il entend néanmoins s'apparenter à la galerie Choiseul. L'élaboration des plans correspondants avec *CorelDraw* s'est avérée particulièrement complexe. Les murs ont été réalisés à la façon d'un sandwich à plusieurs couches successives. Cette maquette se distingue tout particulièrement par la variété des devantures de boutiques, des dimensions de leurs vitrines, et par la manière dont vient se raccorder l'extrémité du passage lui-même, en forme d'arcade, à la façade extérieure de l'immeuble. À gauche du passage, j'ai réalisé un café de style « Art nouveau », à l'enseigne de « *La souris souriante* » et, à droite, une boutique d'antiquaire. En raison des nombreuses nuances de teintes à reproduire, j'ai dû ici également utiliser le carton comme matériau. Pour remplir les rayons de la librairie, j'ai fait découper de tout petits morceaux de bois à partir d'étagères de 5 mm. À l'intérieur du bistrot, le mobilier vient de *Sha-*

*peways*. Également pour ce bâtiment, toutes les pièces des appartements sont aménagées, et de manière encore plus détaillée qu'ailleurs, vu leur position encore plus exposée.

### Ma station de métro Arsenal

À l'origine, j'avais imaginé pouvoir aménager, sous mes immeubles parisiens, une station de métro typique de la capitale française. Cependant, ces stations, avec leur section elliptique, sont très difficiles à reproduire à l'échelle. De plus, elles ne dégagent qu'un gabarit très limité en hauteur, ce qui n'aurait pas été compatible avec mon matériel roulant conçu pour une alimentation par caténaire. D'un autre côté, j'avais toujours rêvé de posséder, en modèle réduit, une station de métro de Vienne qui soit opérationnelle. Les concepts du « *Groupe des architectes du métro de Vienne* » demeurent jusqu'à aujourd'hui intemporels et iconiques. En particulier, les stations de la deuxième phase de construction du début des années 90 sont d'une facture très intéressante, et faciles à reproduire. Les escaliers mécaniques relient directement

les quais à la rue sans aucun étage intermédiaire, et le revêtement intérieur des stations est réalisé à l'aide de plaques de couleur blanche réunies par des joints réguliers. Dans le quartier viennois de mon réseau, existe aussi l'exact contraire de cette station, à savoir une modélisation des lignes U4 ou U6 de Vienne à la façon de la Petite Ceinture de Paris. Au départ de ma station classique, les voies cheminent en direction du quartier français. Naturellement, j'ai dimensionné la partie souterraine de telle manière que je peux y faire circuler toute sorte de composition ferroviaire, et pas seulement des voitures au gabarit réduit du métro. Par ailleurs, cette partie souterraine se trouve être reliée au reste du réseau, si bien que tous mes trains peuvent également y pénétrer. Les automotrices exécutent des allers et retours entre les deux stations, mais la partie souterraine peut tout aussi bien, si on le souhaite, servir de voie de garage pour les compositions ferroviaires réversibles, et elle est intégrée à la commande centralisée du réseau.

Ma station de métro est également réalisée en plexiglas. Pour en reproduire l'éclairage



*La station souterraine Arsenal est, elle aussi, tout à fait typique de l'architecture du métro de Vienne du début des années 90. On remarque l'astuce inventée par le modéliste pour pouvoir recréer l'effet de la bande lumineuse ininterrompue issue des éclairages au plafond, au-dessus du bord des quais.*



*Cette station est ici desservie par une rame automotrice S-Bahn Série 420 de la DB, du type de celles mises en service à partir de 1971 pour les Jeux olympiques de Munich (au premier plan), et par une des automotrices Série 4030 des ÖBB, apparues dès 1956, et qui circulèrent longtemps sur la S-Bahn de Vienne.*

original, j'ai dû recourir à une astuce qui puisse recréer exactement l'effet de la bande lumineuse qui, dans la réalité, court en partie haute, à la verticale de la bordure de quai. En fait, j'ai pris une plaque de plexiglas, fine et longiligne, que j'ai positionnée perpendiculairement au plafond, juste au-dessus de celui-ci. Les faces verticales de la plaque avaient été préalablement rendues opaques par une couche de peinture noire, tandis qu'une bande led était collée sur le bord horizontal supérieur. De la sorte, la lumière issue de la bande led chemine depuis ce bord supérieur, à travers l'épaisseur de la plaque, pour ressortir par son bord inférieur sous la forme d'un trait lumineux ininterrompu, d'un grand réalisme. Cette astuce nécessite d'avoir un espace d'environ 5 cm de haut au-dessus du plafond pour

pouvoir loger la plaque, ce qui est au demeurant aisément faisable, vu que la station est implantée suffisamment profondément dans la chaussée.

## Retour à l'air libre

En dernier lieu, j'ai modélisé les différentes surfaces au niveau du sol : le trottoir devant les immeubles, les voies engazonnées du tramway, une nouvelle tranche de verdure intermédiaire, et enfin la chaussée routière. J'ai fait fabriquer les voies du tramway par un artisan spécialisé, car les aiguilles « faites maison » n'ont jamais fonctionné de manière satisfaisante. Les surfaces des trottoirs et chaussées sont confectionnées à partir de carton et de plexiglas, car je tenais à représenter fidèle-

ment leur texture ; les plaques toutes prêtes que l'on trouve à la rubrique des accessoires de décor pour modélistes n'auraient pas fait l'affaire, et surtout elles sont trop petites. Pour les voies engazonnées, j'ai eu recours aux habituels tapis d'herbe miniature en vente chez les détaillants, que j'ai collés sur des bandes en carton. Pour que cette « herbe » ne vienne pas entraver le roulement des tramways, il m'a fallu la réduire à une hauteur minimale à l'aide d'un rasoir. Pour l'atmosphère lumineuse extérieure, je me suis orienté vers ce qui avait été fait pour les stations à Lyon. Ce raffinement français dans l'art de jouer avec les effets de lumière me plaît tout particulièrement. Malheureusement, cela demeure totalement inconnu en Autriche. La jonction de ce quartier parisien avec la partie viennoise de mon réseau est camouflée par un parc arboré, de telle sorte que la transition entre les deux atmosphères n'est pas perceptible. Au milieu du parc, trône un ancien modèle de MKD – la petite gare de Fay-aux-Loges – que j'ai transformé en café-terrasse. ●

*Texte et photos d'Harald Jahn  
(traduit de l'Allemand par Ph. Hérissé)*